

Fecha: 08-02-2026
 Medio: El Mercurio
 Supl.: El Mercurio - Domingo
 Tipo: Noticia general
 Título: ¿En bici por las ÁREAS PROTEGIDAS?

Pág.: 4
 Cm2: 546,5
 VPE: \$ 7.179.384

Tiraje: 126.654
 Lectoría: 320.543
 Favorabilidad: No Definida



EN TERRENO. El equipo en la Reserva Nacional Mochó-Choshuenco, una de las pocas que se puede recorrer en bicicleta. De pie, Patricio Contreras y Erwin Martínez; sentados, Bastián Vidal y Sindy Villalobos.

¿En bici por las ÁREAS PROTEGIDAS?

Un granito de arena es eso. Un grano. Pero cuando esa pequeña partícula, poco perceptible al ojo humano, se proyecta a escalas mayores, el resultado puede ser significativo.

“Un vehículo liviano emite en promedio de 120 a 180 gramos de CO₂ por kilómetro, mientras que la bicicleta no genera emisiones directas. Solo en este primer circuito evitamos producir entre 25 y 35 kilogramos de CO₂ por persona, una cifra que adquiere relevancia cuando se proyecta a escala turística”, dice Erwin Martínez, valdiviano de yema y energético fundador de la ONG Entre Lengas, que lleva años impulsando el desarrollo de distintas actividades al aire libre en el sur de Chile, desde encuentros de esquí y snowboard hasta rutas de kayak binacionales, entre otras.

Martínez se refiere ahora específicamente a la ruta que hizo en abril del año pasado junto a su amigo Patricio Contreras, biólogo que trabaja en conservación para Conaf Los Ríos, en la que se propusieron cruzar de Chile a Argentina en bicicleta, partiendo en el emblemático **Paso Cardenal Samoré**, siguiendo por **Villa La Angostura** para finalizar en **San Martín de los Andes**. Durante tres días y unos 200 kilómetros de recorrido en total, Martínez y Contreras pedalearon el llamado **Círculo Siete Lagos**, que conecta lagos como Espejo, Correntoso, Falkner, Villarrío y Machónico, atravesando parques trasandinos como **Nahuel Huapi** y **Lanín**.

Aunque reconocen que fue exigente, especialmente el primer día, cuando tuvieron que superar los 1300 metros sobre el nivel del mar del hito fronterizo, con un alto desnivel acumulado, ambos enfatizan que lo que hicieron es muy posible de replicar. “Todo sí se tiene un cierto conocimiento del tema, buena preparación y planificación”.

“Nosotros no somos grandes atletas de la bicicleta, aunque sí andamos bastante”, asegura Patricio Contreras, también de Valdivia. “Somos un par de padres de familia con responsabilidades, cabros chicos, trabajos... Entonces, lo que nos interesa es poner la pelota en el piso y mostrar que todos podemos hacer algo así”.

Erwin Martínez completa: “En nuestro caso, venímos haciendo actividades como esta durante todo el año en la nieve y la montaña, entonces igual hay un piso de conocimiento, pero en verdad somos simples seres humanos. El tema es que la gente está ahí, pero obviamente debes instruirte, capacitarte, quemar las etapas previas”.

Como sea, más allá de la exigencia física, lo verdaderamente relevante para ellos fue la experiencia y lo que aprendieron sobre los ruedas.

“El ascenso en bicicleta obligó a bajar la velocidad, a medir el esfuerzo y a observar el territorio desde el cuerpo”, dice Martínez.

Un grupo de amigos valdivianos se propuso pedalear por varios parques y reservas nacionales del sur, e incluso cruzar la frontera hacia Argentina, para ver en terreno cómo se podría fomentar este tipo de viajes y las brechas por resolver en este tema. Una aventura que será convertida en documental y que aquí muestra sus primeros resultados.

POR Sebastián Montalva Wainer.



REGISTRO. La directora del documental, Sindy Villalobos, junto al biólogo de Conaf y ciclista Patricio Contreras en la Reserva Mochó-Choshuenco. Su objetivo es que las rutas de bicicleta sean incorporadas en los planes de manejo de las áreas protegidas.

nez. “Mientras la mayoría de los turistas recorre esta ruta en pocas horas en vehículo, nosotros lo hicimos al ritmo del pedal. Esta diferencia fue clave: permitió de dencernos, observar y habitar el paisaje”.

El paso siguiente

Al terminar este primer viaje transfronterizo, y con la motivación a tope, Martínez y Contreras se propusieron darle un sentido mayor a esta experiencia: producir un documento sobre cicloturismo en áreas protegidas que se enfocara en la utilización responsable de zonas de uso público y en el contraste que existe entre el transporte autorizado y las bicicletas.

Bautizado **Cicloturismo sin fronteras**, el proyecto —que dirigió por Sindy Vilalobos— ya tiene su versión en línea y se publicó en YouTube. “Estamos dando a conocer el trabajo que realizamos, que fueron los primeros que grabó en uno de los senderos de la Reserva Nacional Mochó-Choshuenco, en la cordillera de la Región de Los Ríos (podrá verse desde el martes 9 de febrero en el Instagram @cicloturismosinfronteras)”.

Encontrar el lugar no fue tan sencillo como pudiera parecer, según explican Martínez y Contreras, en realidad existen pocos sitios dentro de las áreas protegidas de Chile que estén habilitados para recorrer en bicicleta.

“Existe una brecha considerable en este tema. Hay algunos parques a los que efectivamente se puede acceder en bicicleta, pero otros no, porque tienen senderos sólo para uso peatonal”, explica Contreras, y enfatiza la importancia de crear un plan de manejo adecuado que permita visitar las áreas protegidas sobre dos ruedas y que, al mismo tiempo, sea compatible con la conservación. “Como usuario, es un anhelo poder acercarse al mismo parque en bicicleta, darle una vuelta, observar, contemplar. Entonces sin duda que hay



CAMBIO. El cicloturismo reduce emisiones, descongestiona rutas escénicas y fortalece economías locales”, dice Erwin Martínez. Aquí, escenas de su ruta transfronteriza.

un espacio ahí. El cicloturismo es una tremenda herramienta para conservar y poner en valor las áreas protegidas, y justamente lo que queremos hacer con este documental es demostrar que con la bicicleta también se puede llegar a ellas y disfrutarlas”.

Bastián Vidal, uno de los productores del documental, agrega: “Esta es una oportunidad de mostrar de forma concreta cómo son los caminos, en qué estado están”. Y sigue: “Mostrar qué tan hermosas son las rutas que transita por acá y que hay gente que transita por acá y que es tremenda experiencia, pero que tenemos que empezar a mejorar los caminos, poner señalética, tal vez demarcar una berma o dejarlos como zona exclusiva para ciclistas, para que así pueda aumentar esta actividad en la zona”.

Según Patricio Contreras, una de las claves para desarrollar el cicloturismo en áreas protegidas tiene que ver con que el diseño de las rutas sea específico para bicicletas y accesible para todo tipo de personas.

“He estado trabajando allá un par de veces, y ellos mantienen senderos que son de múltiples usos. Y son senderos compartidos entre caballos, bicicletas y personas a pie. Entonces, desarrollar senderos para bicicletas es posible. Sobre todo si mantienes una pendiente que no supere el 8 o el 12 por ciento en el andar. Eso es suave, es liviano. Nosotros no estamos hablando de ciclistas de enduro que se tiran cerro abajo con un casco integrado o de *bikeparks*, sino de un turismo más familiar, más accesible para todos”.

Si bien existen áreas protegidas que cuentan con rutas públicas (básicamente



AVVENTURA. La dupla cruzando de Chile a Argentina por el Paso Mamuil Malal.

mas, tal como lo ha podido ver en algunos parques de California, Estados Unidos. “Estoy trabajando allá un par de veces, y ellos mantienen senderos que son de múltiples usos. Y son senderos compartidos entre caballos, bicicletas y personas a pie. Entonces, desarrollar senderos para bicicletas es posible. Sobre todo si mantienes una pendiente que no supere el 8 o el 12 por ciento en el andar. Eso es suave, es liviano. Nosotros no estamos hablando de ciclistas de enduro que se tiran cerro abajo con un casco integrado o de *bikeparks*, sino de un turismo más familiar, más accesible para todos”.

“He estado trabajando allá un par de veces, y ellos mantienen senderos que son de múltiples usos. Y son senderos compartidos entre caballos, bicicletas y personas a pie. Entonces, desarrollar senderos para bicicletas es posible. Sobre todo si mantienes una pendiente que no supere el 8 o el 12 por ciento en el andar. Eso es suave, es liviano. Nosotros no estamos hablando de ciclistas de enduro que se tiran cerro abajo con un casco integrado o de *bikeparks*, sino de un turismo más familiar, más accesible para todos”.

“Si bien existen áreas protegidas que cuentan con rutas públicas (básicamente

las mismas que utilizan los autos), Contreras explica que el tema tiene que ver con el acceso a los senderos”.

“Hay parques como el **Conillío** que tienen caminos públicos, pero no le permiten entrar en bicicleta, ni el **Sierra Nevada** en bicicleta. Por eso sería interesante incluir esto dentro de la planificación de las áreas protegidas”, dice.

Contreras menciona también otros lugares de conservación que hoy efectivamente se pueden recorrer en bici. “En el **cerro Niels** de Temuco puedes entrar en bicicleta, pero solo hasta ciertas horas. Y aquí en Los Ríos tienes el acceso al **Mochó-Choshuenco**, donde se puede llegar en bici hasta muy cerca de la nieve, o el **Parque Nacional Alerce Costero**, con algunos caminos internos que también permiten hacer varios circuitos y son poco conocidos. Entonces la idea es ponerlos en valor”.

Según Contreras, como claramente es distinta la mecánica de caminar a recorrer sobre neumáticos, existen fórmulas para evitar hacer daño a los senderos.

“Además de manejar bien las pendientes en el recorrido, hay zonas donde necesitas disminuir la velocidad del ciclista, lo que se puede manejar a través de curvas que eviten tener que frenar y generar mayor erosión del suelo. Creo que todos tenemos que aportar desde nuestras vidas para que esto se pueda implementar de la mejor forma posible, desde un inicio”.

Bajar un cambio

Después de grabar el **trailer** en el Mochó-Choshuenco, Erwin Martínez, Patricio Contreras y su nuevo integrante, Andrés Contreras, se propusieron hacer y documentar una nueva ruta binacional: ir desde el **Paso Mamuil Malal**, en La Araucanía, hacia **Jundia** y **San Martín** de los Andes, para regresar a Chile por el **Paso Hua Hua**. Allí, donde está el lago Pirihueico, en Los Ríos. En total, fueron cuatro días de pedaleos (unos 180 a 200 kilómetros), que recorrieron ahí en enero.

“El foco estuvo puesto en la observación comparativa: rutas conocidas en vehículo se transformaron por completo al ser recordadas en bicicleta”, recuerda Martínez. “El cicloturismo permitió identificar cambios en el paisaje, variaciones de color, texturas y dinámicas territoriales que normalmente pasan inadvertidas”.

Según explica Martínez, viajar en bicicleta tiene una importancia que va más allá del deporte o de la mera actividad física. Precisamente, eso es lo que aspiran mostrar en el documental **Cicloturismo sin fronteras**, que aún está en fase de producción: el objetivo ahora es grabar nuevas rutas en otoño e invierno en otras áreas protegidas del sur, y ojalá estrenarlo a fin de año.

“No sacamos nada con recorrer nosotros y sacaros fotos para que digan: ‘Qué capos son los chicos’ –dice Martínez–. Ya sabemos que andar en bicicleta es bueno, pero nuestro deseo es transmitir cómo esta actividad invita a que lo bajemos un poco en cambio a nuestro día a día, mostrar cómo afecta de forma positiva a nuestras vidas, a la vida en comunidad y al ecosistema donde se está desarrollando. El cicloturismo reduce emisiones, descongestiona rutas escénicas, fortalece economías locales y genera una relación más consciente entre usuario y territorio. Finalmente, mientras más gente ande en bici, habrá menos autos circulando y menos contaminación. Esto puede parecer una gofa en un mar, pero es un cambio que si se puede generar, y que suma”.



VISIÓN. “Desarrollar senderos para bicicletas es posible, sobre todo si mantienes una pendiente que no supere el 8 o el 12 por ciento en el andar. Estamos hablando de un turismo más familiar, más accesible para todos”, dice Patricio Contreras.