

ESTUDIO DE CORPORACIÓN PEDALEABLE:

La realidad sobre dos ruedas en las ciclovías del Gran Santiago

Andar por las vías ciclistas de la capital todavía puede ser un desafío, en especial por las más antiguas que son angostas, van por la acera y están llenas de obstáculos como árboles y postes; sin embargo, la realidad para los amantes de las dos ruedas ha ido mejorando poco a poco.

FELIPE RAMOS HAJNA

Solo faltan detalles para que la nueva ciclovía de avenida Carlos Antúnez esté terminada, la que para muchos ha llamado la atención por su ancho y por las plataformas elevadas que posee para ubicar los paraderos del transporte público. Aun cuando esta vía en Providencia representa el ideal para la movilidad y seguridad de los ciclistas, la realidad sigue siendo muy distinta dentro del Gran Santiago, en donde se puede encontrar todo tipo de ciclovías, muy diferentes en calidad y conectividad.

Una organización que se ha dedicado a estudiar y trabajar en torno a la movilidad sostenible y la cultura ciclista es la Corporación Pedaleable (www.pedaleable.org), la que a través de su Observatorio web de movilidad y cicloinclusión (OBCI), está lanzando un mapa completo de ciclovías en el Gran Santiago (mapa.pedaleable.org), que permite, además de geolocalización y planificación de rutas, tener reportes actualizados del estado de las vías, índices de calidad, seguridad, eficiencia, accidentabilidad, entre otros.

Estudio en "cleta"

Para desarrollar el estudio fue el propio coordinador general de la organización, el arquitecto urbanista Diego García, quien recorrió todas las ciclovías reportadas por las propias comunas. Según cuenta, "comenzamos a recopilar datos de los distintos municipios que nos decían que había vías ciclistas, pero no sabíamos si eran por la calle o por la acera, si era de tierra o estaba asfaltada. Entonces en 2022, con la actualización del Plan Maestro de Ciclovías del Gobierno Regional vimos que había una oportunidad de poner en valor esta base de datos y que había que ir a terreno a ver si eran realmente ciclovías".

Para recorrer las rutas ciclistas García utilizó una bicicleta electroasistida y un casco que tenía instalada una cámara de 360 grados de grabación y que registraba cada metro recorrido para luego ser analizado por el equipo de Pedaleable. "En suma, recorri como 600 kilómetros y descubrimos que existen 475 kilómetros de ciclovías reales".

En 2019, el Ministerio de Transportes publicó el decreto 102, que define cómo tienen que ser las ciclovías usando criterios internacionales.

LAS MEJORES Y PEORES CICLOVÍAS DE SANTIAGO SEGÚN PEDALEABLE

Mejores



RICARDO LYON, PROVIDENCIA: es una de las ciclovías más antiguas y mejor diseñadas de Santiago. Cuenta con un ancho adecuado (superior a 2,4 metros), segregación efectiva y buena continuidad. Además, conecta puntos clave de Providencia, como el Parque Bustamante y el sector de Plaza Italia, lo que la hace muy útil para desplazamientos cotidianos.

ISABEL LA CATÓLICA, LAS CONDES: esta ciclovía destaca por su diseño seguro y continuo. Está bien segregada del tráfico motorizado y tiene un ancho adecuado. Además, conecta zonas residenciales con centros comerciales y de servicios, lo que la hace muy funcional.



PORTUGAL, SANTIAGO CENTRO: es una de las ciclovías mejor evaluadas en el centro de Santiago. Tiene un diseño que prioriza la seguridad de los ciclistas, con segregación clara y un ancho suficiente. Además, conecta con otras ciclovías importantes, como la de Ricardo Lyon, lo que facilita la intermodalidad.

Peores

ALAMEDA, SANTIAGO CENTRO: esta ciclovía es considerada una de las peores debido a su falta de segregación efectiva y su estrechez. Además, en algunos tramos comparte espacio con peatones, lo que genera conflictos y riesgos de accidentes.



IV CENTENARIO, LAS CONDES: esta ciclovía es criticada por su diseño simbólico y poco funcional. Es estrecha y en algunos tramos comparte espacio con vehículos motorizados, lo que genera situaciones de alto riesgo para los ciclistas.

LAS INDUSTRIAS, SAN JOAQUÍN: es una ciclovía estrecha y mal diseñada, con tramos que no cumplen con el ancho mínimo requerido. Además, tiene problemas de continuidad y falta de segregación, lo que la hace insegura.



encuentran en calzada, vereda o parque", afirma el también académico de Arquitectura de la UDP.

Sumando kilómetros

En las últimas semanas han aparecido artículos de prensa que dan cuenta que, de los dos mil kilómetros de ciclovías comprometidos por el Gobierno para todo Chile, solo se han construido 396 km y hay 802 en ejecución, de acuerdo a lo señalado por el Ministerio de Transportes. A su vez, el Gobierno de la Región Metropolitana tiene como meta de acá a 2030 llegar a 800 kilómetros de ciclovías, lo que permitiría posicionar a Santiago como capital latinoamericana de la bicicleta.

Alguien que ha estudiado profundamente el tema de las diferentes formas de movilidad es Beatriz Mella, directora del Centro de Investigación Urbana para el Desarrollo, el Hábitat y la Descentralización (CIUD-HAD), de la Universidad Andrés Bello. "En el ámbito estructural, seguimos enfrentando una falta y deficiencia de infraestructura. Tanto en cantidad como en calidad, Chile está bajo en la proporción de gasto público destinado a la cicloinclusión—y a la caminabilidad—en comparación con otros modos de transporte como el automóvil o el transporte público. La red de ciclovías no está distribuida de manera equitativa en todas las zonas de la ciudad, lo que limita su acceso. Además, las distancias que muchas personas recorren a diario suelen ser largas, y sin infraestructura ciclista segregada, la bicicleta no es una opción viable para trayectos de 7, 10 o más kilómetros", dice.

La otra mirada

Si hay un tema urbanístico donde existen miradas distintas, ese es el de las ciclovías y la movilidad en bicicleta. Dentro de los críticos está el decano de la Facultad de Ingeniería de la Universidad Diego Portales, Louis de Grange, quien ha señalado públicamente —citando estudios— que el aumento de las ciclovías no ha redundado en el aumento del uso de la bicicleta. "Las encuestas metodológicamente más robustas, y de mayor tamaño muestral, confirman que, durante los últimos 15 años, el uso relativo de la bicicleta se ha mantenido en torno al 4% en Santiago. Incluso, según la encuesta Casen, en algunas ciudades emblemáticas en el uso de la bicicleta, como Curicó, su uso ha bajado. Esto se explica, en mi opinión, a que conforme se expande el tamaño de las ciudades, la bicicleta —como alternativa de transporte habitual— reduce su atractivo. De hecho, a nivel mundial, las grandes ciudades, de tamaño similar a Santiago, presentan proporciones de uso de la bicicleta inferiores, entre el 1% y el 3%".

Beatriz Mella afirma que "aun falta una discusión más profunda sobre el impacto que la bicicleta puede tener en la salud, tanto física como mental. La verdadera innovación aquí no está en la construcción de ciclovías, ni en su aceptación social, ni siquiera en su impacto en la reducción de la congestión —que suelen ser los argumentos predominantes en el debate—, sino en entender la movilidad activa como una herramienta clave para mejorar la salud de las personas. Hoy, en Chile, este enfoque está ausente. La planificación urbana no integra la salud como un eje central. Si queremos abordar el problema de manera más efectiva y alineada con las necesidades urgentes de la población, debemos conectar directamente el bienestar físico con las opciones urbanas que les ofrecemos para llevar una vida más sana".



Falta estandarizar la señalética, el ancho, la pintura. Lo principal es sacarlas (bicicletas) de las veredas, porque ese espacio es del peatón", afirma

DIEGO GARCÍA.



La verdadera innovación aquí no está en la construcción de ciclovías, sino en entender la movilidad activa como una herramienta clave para mejorar la salud de las personas", dice

BEATRIZ MELLA.

ERRORES MÁS COMUNES Y PELIGROSOS EN EL DISEÑO DE CICLOVÍAS

CICLOVÍAS EN ACERAS: uno de los errores más graves es diseñar ciclovías sobre aceras, lo que genera conflictos con peatones y aumenta el riesgo de accidentes.

ANCHO INSUFICIENTE: muchas ciclovías son demasiado estrechas (menos de un metro), lo que las hace inseguras y poco prácticas para los ciclistas.

FALTA DE SEGREGACIÓN: la ausencia de segregación efectiva entre la ciclovía y el tráfico motorizado es un error común que pone en riesgo la seguridad de los ciclistas.

INTERRUPCIONES ABRUPTAS: algunas ciclovías terminan de manera abrupta, obligando a los ciclistas a realizar maniobras peligrosas o a mezclarse con el tráfico motorizado.

FALTA DE CONEXIÓN CON OTROS MODOS DE TRANSPORTE: muchas ciclovías no están bien conectadas con estaciones de transporte público o destinos clave, lo que limita su utilidad y fomenta el uso de otros medios de transporte menos sostenibles.

