

EDITORIAL

Ciclovías: retroceder no es opción

Han surgido críticas que buscan vincular los problemas de congestión vial en el centro con la presencia de ciclovías. La más reciente, en voz de un concejal y del director de la Secpla, que sugieren reevaluar el impacto y diseño de estas rutas. Pero esta postura, en lugar de resolver el problema, apunta en la dirección contraria al desarrollo sostenible que Chillán ha comenzado a construir.

En una ciudad con más de 544 mil viajes diarios, donde uno de cada dos se realiza en modos sustentables, pensar en reducir la infraestructura para bicicletas en Chillán no solo sería un error, sino un retroceso. La reciente Encuesta Origen Destino reveló que en la intercomuna Chillán-Chillán Viejo se realizan a diario 22 mil viajes en bicicleta.

Un dato clave, si entendemos que estos desplazamientos ocurren mayoritariamente por trabajo, estudio y compras, y que la mayoría se hacen en distancias cortas, menores a cinco kilómetros. Es decir, la bicicleta no es un medio de transporte marginal: es una herramienta efectiva y cotidiana de movilidad para una porción creciente de la población.

No obstante, han surgido críticas que buscan vincular los problemas de congestión vial en el centro con la presencia de ciclovías. Las más recientes en voces de un concejal y del jefe de la Secpla de Chillán, que han sugerido reevaluar el impacto y diseño de estas rutas. Pero esta postura, en lugar de resolver el problema, apunta en la dirección contraria al desarrollo sostenible que Chillán ha comenzado a construir.

Reducir espacio a las ciclovías para facilitar el tránsito de vehículos particulares no es una solución, es insistir en el modelo que precisamente ha generado el colapso. La cantidad de viajes en auto particular se duplicó desde 2003, llegando hoy al 43%.

El Plan Maestro de Ciclovías que desde 2015 se ejecuta en la capital de Ñuble ha permitido extender 33 kilómetros de rutas seguras que conectan periferia y centro, que

permiten a trabajadores y estudiantes movilizarse sin contaminar, que invitan al ejercicio y a la descongestión. Algunas de estas vías se integran sobre calzada, como en calle Sargento Aldea, donde la controversia ha sido mayor. ¿Hay problemas? Por supuesto. Pero desarmar la red no es la solución. El camino es otro: planificación, evaluación técnica seria y mejor convivencia vial.

Desde el Colegio de Arquitectos de Ñuble y agrupaciones ciclistas lo dicen con claridad: se necesita complementar la red de ciclovías, generar infraestructura de apoyo como estacionamientos seguros, mejorar la señalética y asegurar su mantención. No eliminar lo avanzado, sino potenciarlo.

La movilidad urbana no debe regirse por los reclamos de unos pocos ni por la lógica del atajo. La pirámide de prioridades de la planificación urbana es clara: primero el peatón, luego el ciclista, después el transporte público y por último el vehículo privado. Eso es lo que plantea el Plan Regulador Intercomunal y lo que exige una ciudad sostenible.

Y si hay dudas sobre el uso efectivo de las ciclovías del centro, ahí están los sensores del Minvu: calles como Arturo Prat con Avenida Argentina, y Sargento Aldea con Avenida Collín concentran el mayor flujo de bicicletas. ¿Podemos mejorar esos números? Por supuesto.

Chillán tiene todas las condiciones: una topografía amable, clima favorable y cultura ciclista. Apostar por la bicicleta no es solo una decisión de transporte, es un compromiso con la salud, con la calidad del aire, con la equidad urbana, con el ahorro familiar y con el bienestar colectivo. Desincentivar su uso es retroceder 20 años.