

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 Mocho-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 granito. 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 pedalaron el llamado **Circuito Siete Lagos**, que conecta lagos como Espejo, Correntoso, Falkner, Villarrino 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, sobre todo si 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”.

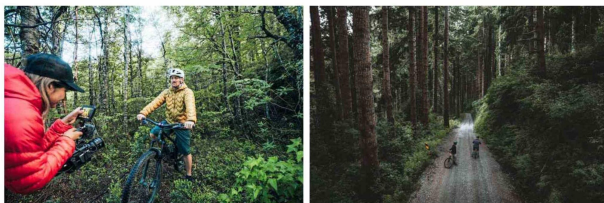
Erwin Martínez complementa: “En nuestro caso, venimos haciendo actividades como esta durante todo el año en la nieve y la montaña, entonces igual hay un piso de conocimiento, pero en verdad somos simples seres humanos. El tema es que la chance está ahí, pero obviamente debes instruirte, capacitarte, 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 dos ruedas.

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

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

POR Sebastián Montalva Wainer.



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

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 documental sobre cicloturismo en áreas protegidas que se enfoca en la utilización responsable de zonas de uso público y en el contraste que existe entre el transporte motorizado y las bicicletas.

Bautizado **Cicloturismo sin fronteras**, el proyecto —que es dirigido por Sindy Villalobos, de Dos Puertas Estudio— ya tiene sus primeros resultados: un *traser* que se grabó en uno de los senderos de la Reserva Nacional Mocho-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 solo 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.

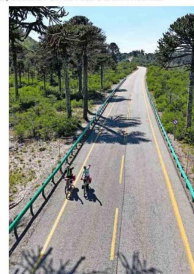
un escollo ahí. El ecoturismo es una tremenda herramienta para conservar y poner en valor las áreas protegidas, y justamente lo que queremos hacer con este documental es demostrar que con la bicicleta también se puede llegar a ellas y disfrutarlas”.

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 mediante imágenes 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 perso-



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



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

nas, tal como lo ha podido ver en algunos parques de California, Estados Unidos.

“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 livable. 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 **Conquillío** que tienen caminos públicos, pero no te puedes meter a un sendero como el de **Sierra Nevada** en bicicleta. Por eso sería interesante incluir este 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 **Nielol** de Temuco puedes entrar en bicicleta, pero solo hasta ciertas horas. Y aquí en Los Ríos tienes el acceso al **Mocho-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 veredas para que esto se pueda implementar de la mejor forma posible, desde un inicio”.

Bajar un cambio

Después de grabar el *traser* en el Mocho-Choshuenco, Erwin Martínez, Patricio Contreras y un nuevo integrante, Adrián Contreras, se propusieron hacer y documentar una nueva ruta binacional: ir desde el **Paso Mamuil Malal**, en La Araucanía, hasta **Junín** y **San Martín de los Andes**, para regresar a Chile por el **Paso Huau Huan**, donde está el lago Pihueico, en Los Ríos. En total, fueron cuatro días de pedaleo (unos 180 a 200 kilómetros), que recorrieron ahora en enero.

“El foco estuvo puesto en la observación comparativa: rutas conocidas en vehículo se transformaron por completo al ser recorridas 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 sacamos 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 le bajemos un poco un 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 cercana entre usuario y territorio. Finalmente, mientras más gente ande en bici, habrá menos autos circulando y menos contaminación. Esto puede parecer una gota 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.

