



Pía León es manicurista y se desplaza por la ciudad en bicicleta.

EL RESURGIR DE LAS *ciclistas*



En Chile, cada año la cantidad de ciclistas aumenta sobre un 10%. Esta tendencia se da a pesar de la falta de infraestructura, según los expertos. Este año, la recomendación de la OMS de utilizar la bicicleta durante la pandemia como medio de transporte ha impulsado su uso a nivel mundial.

Por **JUAN TORO**.

Fue a principios de septiembre que Pía León (31) decidió subirse a una bicicleta. Invertió su retiro del 10% de los fondos de AFP en una y en bolsos y modificaciones para utilizarla para su trabajo. Hoy, su emprendimiento de manicura a domicilio llega a la comuna que sea pedaleando. Y uno de los principales motivos para su decisión fue la pandemia.

—Porque en la bicicleta tengo cero contacto, no como en la locomoción pública. Es una forma de prevención para mí y mis clientas. Después encontré otros pros, como el ahorro en transporte y mejoras en mi salud.

El uso de la bicicleta ha tenido un nuevo *boom* durante el 2020: en abril, la OMS recomendó su uso como medio de transporte y modo de ejercicio durante la crisis del coronavirus. El New York Times reportó en octubre que la cantidad de mujeres que se movilizaron en bicicleta en esa ciudad durante julio aumentó en 147% comparado al mismo mes del año anterior. En Europa, la BBC consignó que desde el comienzo de la pandemia se invirtieron más de mil millones de euros en infraestructuras relacionadas con el uso de la bicicleta.

En Santiago, el ciclismo también ha resurgido. De acuerdo a datos de Tembici, empresa operadora del sistema de bicicletas de color naranja compartidas Bike Santiago, los usuarios activos aumentaron 191% entre abril y octubre. En el mismo período, los nuevos usuarios aumentaron en un 963%.

El primer viaje de Pía León fue desde su departamento en Santiago centro a La Reina. La diferencia con llegar a su destino en relación al transporte público, asegura, fue notoria:

—Y así ha sido todo este tiempo. Ahora me demoro mucho menos. Si antes un trayecto me tomaba una hora (en transporte público), en bicicleta son 20 minutos y me da más independencia, no dependo si pasa la micro o si el metro va lleno.

La bicicleta, explica Pía León, le permitió no solo tomar más clientas por día, sino que la ha acercado a



Cristal Sánchez es de Concepción y usa la bicicleta para trasladarse a su trabajo.

otras mujeres que optaron por lo mismo.

—Algunas de mis clientas también son ciclistas y cuando les digo que me muevo en bici me invitan a salir (...). Hay una comunidad, sobre todo, en redes sociales. Ya estoy en grupos de Facebook y cada vez estoy más involucrada.

El dolor en el hombro derecho de Camila Pérez (25) es un recordatorio del 14 de abril. Era mediodía, iba por la ciclovia de la avenida Concha y Toro, en Puente Alto, camino a la casa de su padre, cuando un auto se cruzó sin previo aviso. Ella cayó sobre el capó del vehículo, se deslizó hacia la vereda. Dice que el chofer solo se bajó para decir “disculpe” y se fue. El resultado para ella fue complicado: uno de sus nervios se cortó y las secuelas, según sus doctores, podrían ser de por vida.

Este no es un caso aislado. En lo que va del año han muerto 88 ciclistas en accidentes de tránsito. Solo en las primeras dos semanas de noviembre se registraron tres muertes en Santiago. El último, hasta la fecha, fue el caso de Emely Rojas, de 24 años, quien murió en las cercanías del mall Costanera Center, atropellada por un bus del Transantiago, el 12 de noviembre. Al día siguiente, miles de ciclistas recorrieron las calles de la capital para protestar la situación.

La secretaria ejecutiva de la Comisión Nacional de

Seguridad de Tránsito (Conaset), Johanna Vollrath, dice que la responsabilidad en la seguridad vial no es solo una discusión de automóviles contra bicicletas, es de todo los usuarios:

—Es importante que los ciclistas insistan en sus derechos, pero también deben tener claros sus deberes, como no andar por la vereda. Siempre hablamos de que el automovilista es el más fuerte, pero un peatón se puede ver afectado por un ciclista.

Camila Pérez había comenzado a usar la bicicleta como su medio de transporte principal solo unas semanas antes del accidente, pero la dejó por meses tras ese día:

—No me atrevía a subirme a la bici. Me daba miedo que me atropellaran de nuevo, incluso llegué a pensar que había olvidado cómo andar en bicicleta.

Pero no fue así. Un día de julio, Johan Chávez, su pareja, la convenció de dar un paseo cerca de la casa, para probar cómo se sentía tras un par de meses de tratamiento.

—En cuanto me subí pensé que tenía que volver. Es que le terminas tomando el gusto (...). Volver a usar la bicicleta ha sido súper positivo, física y mentalmente. Ha hecho que mi recuperación sea completa. Me ha servido para fortalecer el músculo y mentalmente sirve para sentirme más segura.

Diara Meléndez es ingeniera comercial y volvió a su natal Iquique en 2017, tras vivir 16 años en Portland, Estados Unidos. Cuando encontró un trabajo en el centro de la ciudad, no lo pensó dos veces, y se compró una bicicleta para comenzar a trasladarse:

—En Portland se promueve mucho la movilización verde y profesionales de todas las áreas llegan en bicicleta a sus trabajos. Es una conciencia medioambiental y por el cuidado de la salud, lo deciden.

Las diferencias en infraestructura entre Chile y Estados Unidos son notorias, cuenta Meléndez, pero asegura que se ven avances:

—Iquique está en pañales, pero se nota que está haciendo lo posible por hacer el desplazamiento en bicicleta más fácil, se instalan ciclovías, se renuevan las antiguas y los estacionamientos.

Hernán Silva, gerente de proyectos de la Consultora Urbanismo y Territorio, asegura que el problema en Chile es una falta de compromiso con los proyectos relacionados a la bicicleta:

—El crecimiento en la cantidad de ciclistas es a pesar de la falta de infraestructura. El Estado no ha asumido el rol que le corresponde, porque han privilegiado otro tipo de proyectos. Pero hay un crecimiento bestial, va a seguir creciendo y más ahora con la pandemia.

Hoy, con 29 años, Diara Meléndez utiliza la bicicleta a diario. De lunes a viernes viaja a su oficina en bicicleta y los fines de semana suele ir a pueblos costeros fuera de la ciudad con su grupo de amigos.

—Salimos juntos a andar y nos reunimos por ese interés común.



Diara Meléndez cree que el sistema de ciclovías está mejorando.



Ane Larrainzar cree que la bicicleta también se ha convertido en su medio para socializar.



Camila Pérez retomó la bicicleta tras un accidente en abril.

A la derecha:
 Susana León es bimensajera y profesora de ciclismo urbano.

Durante la pandemia, los nuevos usuarios de las bicicletas Bike Santiago aumentaron en un 963%.

Asegura que en el último tiempo ve cada vez más ciclistas, pero que usarla como medio de transporte aún es una rareza:

—Aún no es totalmente popular, porque aquí (en Chile) aún no se ve totalmente seguro, pero está cambiando.

La primera vez que Ane Larrainzar (23) decidió retomar la bicicleta, el pasado octubre, la encontró llena de tierra. No la había utilizado en años. La falta de práctica también se notó en su primera salida, cuando se cayó tras perder el equilibrio.

La pandemia fue su principal motivo para comenzar a pedalear, pero no solo por la distancia física:

—En cuarentena tuve mucha ansiedad y comía mucho, así que decidí empezar a hacer ejercicio con la bicicleta.

Pero incluso antes de la pandemia, la cantidad de personas que, como Ane, deciden comenzar a moverse en bicicleta sube constantemente en Chile. Según el organismo internacional Eco-counter, se registra un crecimiento de más de un 10% en la cantidad de ciclistas anualmente, ubicándose entre los países con mayor crecimiento junto a naciones como Polonia y Suecia.

Hoy, por la medida de distancia física, la bicicleta se ha convertido en su medio para socializar:

—Se ha popularizado salir a parques, ir a andar en bicicleta con amigos, en vez de ir al mall o a un café como era antes (...). Por lo general, vamos a ciclovías largas, como la de Tobalaba; ahora valoro mucho esa infraestructura.

Ane Larrainzar dice que aún siente miedo de andar por la calle en los trayectos donde no hay ciclovías:

—Por lo general, termino yendo por la vereda. Sé que está mal, pero prefiero hacer eso y darle la prefe-

rencia a los peatones que ir por la calle y que un auto me pase por encima (...). Pero he estado tomando un poco más de confianza; antes me bajaba de la bicicleta cuando venía alguien en dirección contraria, ahora puedo seguir. Voy de a poquito.

Desde la Conaset dicen estar trabajando en un plan de capacitaciones para ciclistas novatos. La idea de los cursos es que tengan mayor seguridad y autocuidado al transitar por la calle.

Por ahora, Ane utiliza la bicicleta para paseos, deporte y salidas a comprar, pero espera lograr ir a su trabajo como asistente en diferentes veterinarias de Santiago.

—Quiero, definitivamente, utilizarla más seguido, pero la falta de ciclovías lo hace difícil.

El domingo 15 de noviembre, a las nueve de la noche, Cristal Sánchez salía cansada de su turno de 12 horas en el Hospital Regional de Concepción, donde trabaja como enfermera. Además de sus tareas normales en el área neonatal, debió encargarse del ingreso de nuevos pacientes. Se puso el casco, subió a su bicicleta de tipo paseo y el día terminó:

—Me fui por el Parque Ecuador y en vez de doblar para llegar rápido a mi casa, seguí derecho, recorrí toda la ciclovía, después me fui a la casa. Es una manera de olvidar la carga laboral.

Sánchez se cambió a la bicicleta en marzo. Lo había pensado hacer desde antes, pero la pandemia fue el último motivo:

—Quería evitar el contacto y sobre todo las micros. Además, había muchos menos autos por la calle, así que era más amigable. Todo coincidió.

La idea vino de ver a dos de sus amigas que llegaban en bicicleta cada vez que se reunían.

—Se movían con tanta comodidad, para todos lados,

incluso si íbamos a un bar, antes de la pandemia.

Según Lake Sagaris, doctora en Urbanismo y especialista en movilidad del Centro de Desarrollo Urbano Sustentable de Universidad Católica, la bicicleta puede ser particularmente importante para las mujeres:

—Si se implementa un sistema de portabicicletas en buses, como tiene la mayoría de los sistemas de buses en Canadá y Estados Unidos, las mujeres tendrían una opción sana y segura para alcanzar al transporte público, al reemplazar el bus alimentador, que normalmente requiere esperas mayores, caminatas largas de noche o por zonas de riesgo.

Cristal Sánchez dice que cada fin de semana va a la laguna de San Pedro de la Paz, un camino completo de ciclo vía, y para el verano planea ir a la playa. Estos nuevos usos la han llevado incluso a expandir su equipo:

—Me compré otra bicicleta, una *mountain bike*, para viajes más largos. Quiero quedarme con las dos, aunque quizás venda la de paseo (...). Uno se encariña con su bici.

La decisión de moverse en bicicleta para Susana León llegó a los 16 años, cuando se dio cuenta de que podía irse desde su casa en La Reina hasta la escuela en Ñuñoa pedaleando. Su padre apoyó la idea, pero primero la llevó en auto a buscar una ruta segura. Hoy, a los 36 años, asegura que esto marcó la forma en que se mueve por la ciudad:

—Siempre concebí que la bici debía circular por la calle, porque el camino me lo enseñó alguien en un vehículo. No fue una ocurrencia mía, no fue de valiente, solo asumí que debía ser así.

Susana León ha pasado más de la mitad de su vida arriba de la bicicleta. Estudió Pedagogía en Historia y trabajó escribiendo textos escolares, pero lo dejó en 2016 para dedicarse a la bicimensajería y las clases de ciclismo urbano.

—Para mí, la bicicleta significa muchas cosas. Es mi sustento, pero también es una posibilidad de que otros sean libres, felices, que se ahorren plata, es todo eso, pero es concreto. Es el medio en que yo participo en mi sociedad.

En 2017 fundó junto a otras ciclistas la cooperativa de bicimensajería Pantera Courier, que es hoy su trabajo de tiempo completo. Diariamente recorre entre 40 y 70 kilómetros haciendo entregas. Desde el inicio de las protestas de 2019, asegura que el trabajo se quintuplicó y durante las cuarentenas tomó más valor:

—En ese tiempo podíamos conectar la ciudad, ayudando a satisfacer necesidades básicas, como remedios o comida.

Susana también colabora en la agrupación Foco Migrante, que le entrega bicicletas refaccionadas a extranjeros, a quienes ella hace clases para que aprendan a moverse por Santiago.

Y a pesar de haber convertido el ciclismo en trabajo y activismo, León asegura que el sentimiento inicial sigue intacto:

—Lo hago porque me hace feliz. A diferencia de otros trabajos, yo siento el valor de lo que hago, participo de todo el proceso (...). Cuando haces algo que tiene sentido para ti y tu entorno, te reconoces con tus pares e incluso construyes un gremio, hace que valga pena. ■