

Fecha	Fuente	Pag.	Art.	Titulo
-------	--------	------	------	--------

17/12/2012 LA TERCERA - STGO-CHILE 36 4 ELOGIO A LA BICICLETA

Elogio a la bicicleta

**Pablo
Allard**
Arquitecto



Puede ser que la rentabilidad económica de una ciclovía no sea tan alta, pero el efecto en educación cívica que promueve el buen uso de la bicicleta es incalculable.

Fecha	Fuente	Pag.	Art.	Titulo
-------	--------	------	------	--------

17/12/2012 LA TERCERA - STGO-CHILE 36 5 ELOGIO A LA BICICLETA

POR ESTOS días se han vuelto a reactivar los desencuentros entre automovilistas y ciclistas, ciclistas y peatones, peatones y automovilistas.

El explosivo aumento del parque automotor y la congestión en nuestras ciudades son evidentes, pero también se aprecia un marcado aumento en el uso de la bicicleta como medio de transporte no recreativo. Un estudio reciente de Ciudad Viva y la consultora UYT, midió en Providencia y Ñuñoa una tasa de crecimiento anual del 19% en el flujo de bicicletas en hora punta para el período 2005-2012, concluyendo que la demanda se duplicó en poco más de cinco años.

La bicicleta, además de ser una gran alternativa para distancias medias, descongestiona nuestras calles, no contamina y es el único modo de transporte que genera beneficios directos para la salud y calidad de vida de sus usuarios. Sin embargo, no está exenta de

detractores o críticos. Por un lado, aquellos que reclaman que el espacio urbano necesario para construir ciclovías sería económica y socialmente más rentable si se dedica para vehículos particulares o transporte público, y por otro, las quejas de automovilistas y peatones contra los malos hábitos de ciclistas que circulan por calles o aceras sin considerar las mínimas medidas de seguridad o cortesía.

La única manera de resolver este entuerto es por tres caminos: aumentar la infraestructura de ciclovías exclusivas segregadas de las calles, facilitar lugares seguros para guardar bicicletas y educar a ciclistas, peatones y automovilistas a compartir la vía.

En cuanto a la infraestructura, Santiago hoy cuenta con cerca de 200 km de ciclovías, que según el Ministerio de Transportes, aumentará a 800 km hacia el 2024. El problema es que de nada sirven si se trata de tramos cortos, inconexos, estrechos y mal diseñados que terminan forzando a los ciclistas a tomar la calle o la acera.

En cuanto a la seguridad, es notable el esfuerzo de Metro y algunos municipios por proveer guarderías para bicicletas, así como ciertos desarrollos de oficinas, que para cumplir con certificaciones ambientales ofrecen guarderías, lockers y duchas exclusivas para los ciclistas.

El tercer camino es el más urgente y trascendente: la educación y los hábitos. Donde tenemos que enseñar a compartir la vía, el uso adecuado de la vereda, casco, luces, campana y aviso oral; así como "caminar la bicicleta" en zonas de alta afluencia de peatones. Se podrían entregar mapas y reglas para automovilistas, ciclistas y peatones junto con los permisos de circulación, así como stickers para pegar en los espejos retrovisores recordando "observar por ciclistas en la vía" antes de un giro.

Puede ser que la rentabilidad económica de una ciclovía no sea tan alta, pero el efecto en educación cívica y valores de convivencia que promueve el buen uso de la bicicleta es incalculable.

Ejemplo de ello es Holanda, que en ciudades como Rotterdam o Amsterdam han eliminado el uso obligatorio del casco, ya que la accidentabilidad bajó gracias a priorizar la infraestructura, el respeto y los buenos hábitos de los ciudadanos.

