

“MAPOCHO PEDALEABLE” es una iniciativa que busca construir una ciclovía de 6,7 km en la ribera del río Mapocho para darle vida a uno de los espacios más representativos de Santiago. Especialistas analizan el impacto y el actual panorama de las ciclovías en la capital y cómo se marca tendencia al introducir esta alternativa en la planificación urbana de algunas comunas.

PROYECTOS Y DESAFÍOS

REALIDAD DE LAS CICLOVÍAS

LINDA ULLOA G.
Periodista SustentaBIT

EL SÁBADO 4 de mayo se realizó una cicletada por la ribera del río Mapocho, en la que participaron más de 4 mil personas. Su principal objetivo fue impulsar y promover el proyecto “Mapocho Pedaleable” que busca recuperar, para los ciclistas, uno de los paisajes urbanos más emblemáticos de Santiago. La iniciativa es obra de los arquitectos Tomás Echiburú y Osvaldo Larraín que en el 2009 idearon la construcción de una ciclovía de 6,7 km de longitud, a orillas del río Mapocho, entre la rotonda Pérez Zujovic y la Estación Mapocho. “El proyecto tiene un doble objetivo. Por una parte, facilitar un tipo de infraestructura para bicicletas o cualquier medio de transporte no motorizado, que atraviese una parte importante de la ciudad y permita cubrir distancias más largas en un menor tiempo. Y, por otra, el propósito que hay detrás de esto es reconvertir el entorno del Mapocho que ha estado abandonado y volver a considerarlo un espacio público en la ciudad”, argumenta el arquitecto Tomás Echiburú.

Actualmente la idea ha ido tomando forma y se han sumado diferentes organismos e instituciones, tanto gubernamentales como académicas y este año se crea la Corporación Pedaleable que se hace responsable del desarrollo del proyecto. “Estamos en el proceso final para la conformación de la Corporación Pedaleable, que es una institución sin fines de lucro, que busca

formalizar el proceso, que ya lleva dos años, e impulsar este proyecto desde la ciudadanía. Por cierto, la proyección con la que formamos esta corporación es poder replicar esta misma manera de operar para otros proyectos futuros”, dice Echiburú. Otro avance importante en este tema, es el llamado a licitación de la Secretaría de Planificación de Transporte (SECTRA) para realizar el estudio “construcción ciclovía en el río Mapocho: Mapocho Pedaleable” que consiste en efectuar la evaluación social y el diseño de ingeniería de detalle del proyecto, y se espera que a fines de octubre se resuelva finalmente qué consultora se adjudicará el estudio. Por otro lado, el arquitecto, quien también integra el equipo que promueve esta iniciativa, cuenta que obtuvieron el primer lugar del Tercer Concurso Internacional de Proyectos de Desarrollo Urbano e Inclusión Social de la CAF 2013 (Banco de Desarrollo de América Latina), instancia que también ayudaría a potenciar la propuesta.

De acuerdo a una evaluación de proyecto que realizaron alumnos de ingeniería civil de la Universidad Católica, indica que los costos serían cercanos a los US\$ 4 millones considerando los 6,7 km de largo de la carpeta de asfalto de 8 m de ancho con dos pistas de 4 m cada una y un muro, aún no definido, pero que se proyecta será de 80 cm de alto que separa el cauce normal del río de la zona inundable.

Pese a los planes de infraestructura y al alto



crecimiento del uso de la bicicleta en los espacios públicos del país, cuyo crecimiento ha sido del 20% anual desde el año 2005, según reportan informes técnicos del plan Nosotros Contamos, elaborado por la consultora Urbanismo y Territorio UYT LTDA. y la Corporación Ciudad Viva; la interrogante que se instala es si realmente las ciudades se organizan para incorporar este medio de transporte en la planificación urbana. Y es que, según coinciden los expertos, la bicicleta se presenta como una real alternativa para descongestionar la ciudad, con un parque automotriz cada vez más saturado. Por otro lado, el fomento de su uso ayudaría a reducir los índices de contaminación y a mejorar la calidad de vida de sus usuarios. Frente a esto, entonces, ¿cuál es su realidad en Santiago, cómo se configura la ciu-

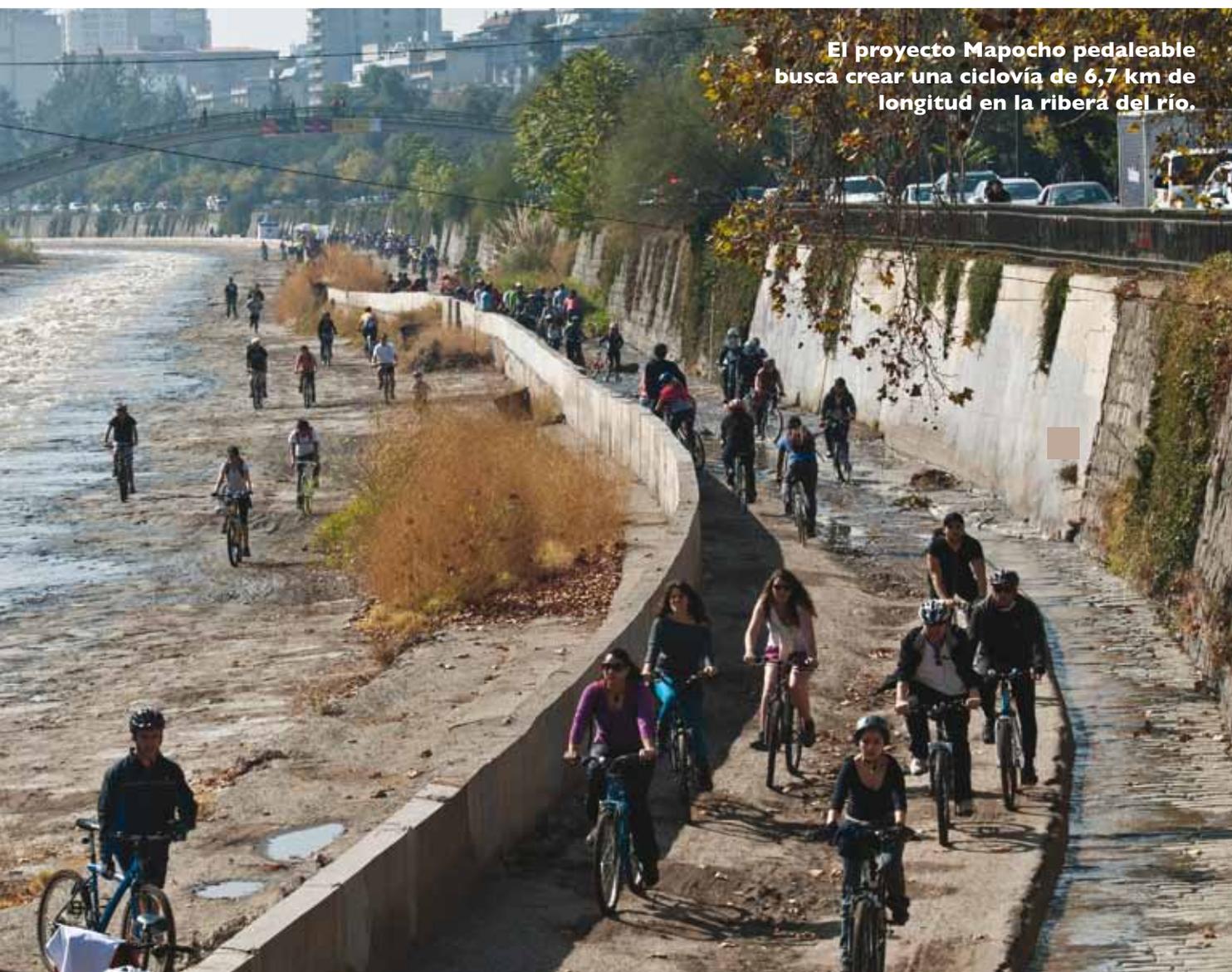
dad y las políticas públicas al respecto? Veamos algunas respuestas y experiencias.

OPINIÓN DE LOS EXPERTOS

En términos generales, para Hernán Silva, gerente general de la empresa consultora Tecnología Sustentable, quien también trabajó en la Secretaría de Planificación de Transporte (SECTRA) del Mideplan (actual Ministerio de Desarrollo Social), señala que esta forma de transporte no es incluida dentro de los modelos de planificación. “El ámbito de la planificación urbana no ha integrado de manera rigurosa a este actor (ciclista), solo se ha incorporado de a poco en algunos proyectos específicos, en algunos documentos. Pero, si se analizan todas las herramientas de planificación, los manuales de diseño y los planes de



El proyecto Mapocho pedaleable busca crear una ciclo vía de 6,7 km de longitud en la ribera del río.



CICLOVÍAS SATURADAS

Los tacos de las principales ciclovías de Providencia y Santiago Centro son una realidad que se observa con mayor frecuencia a eso de las 7 de la tarde. Así lo demuestran las mediciones de flujo en distintos puntos que realizó la consultora UYT LTDA. en conjunto con la Corporación Ciudad Viva, quienes vienen identificando la demanda del uso de las ciclovías desde el año 2005. Dentro de los resultados, en promedio el flujo de las ciclovías de Antonio Varas, Pocuro y Andrés Bello vienen creciendo a una tasa del 20% anual desde el 2005.

En el caso de las comunas de Santiago Centro y Estación Central, se midió la ciclovía de la Alameda y el incremento fue de un 15% al año y la ciclovía de República arrojó un 14%. El conteo de los flujos en las tres principales ciclovías de Providencia está llegando entre 280 y 300 bicicletas hora, mientras que en la Alameda el flujo máximo fueron 226 bicicletas por hora. "Providencia tiene lo bueno que ha sido la comuna pionera en estos temas, pero sus ciclovías están llegando al tope de su capacidad, entonces significa que hoy ya están con problemas de niveles de servicios y si esperamos un año más eso va a crecer otro 20% aspecto que mejorará significativamente con los proyectos que comienzan a construirse durante el año en curso", asegura Hernán Silva.

Los expertos en transporte señalan que el ciclista es un actor que no ha sido incorporado en las propuestas de planificación urbana, solo se considera al automovilista.



transportes, la bicicleta es un invitado de piedra y no tiene un marco regulatorio específico. Toda la planificación urbana está principalmente dirigida a los vehículos motorizados y residualmente al peatón. Aquí hay un tremendo desafío para la planificación en Chile de poder incorporar a este agente en equilibrio con todos los demás actores. El espacio es único y tiene que ser compartido por vehículos particulares, transporte público, por transporte de carga, por peatones y también por bicicletas y ese trabajo no se ha hecho de manera profunda y seria”.

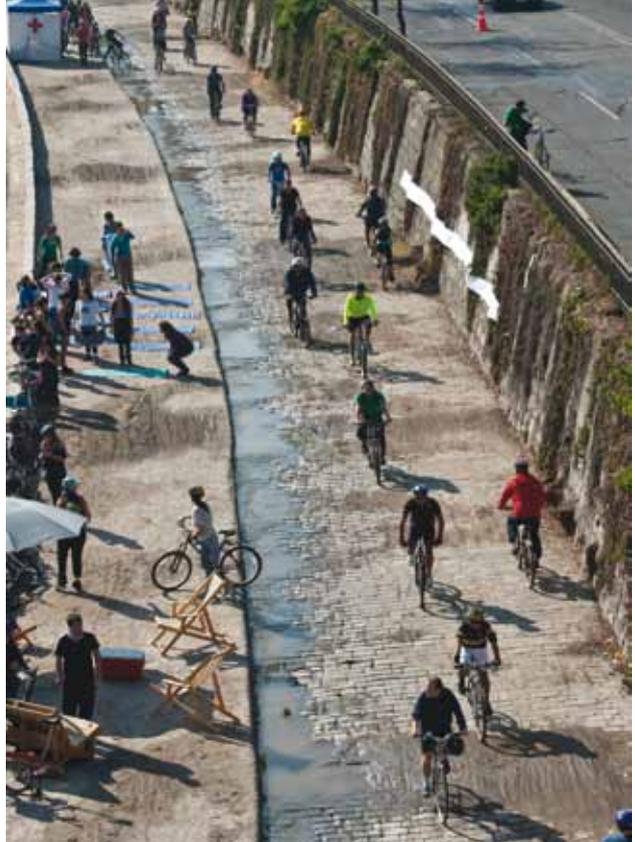
En tanto, Ricardo Hurtubia, profesor de la Facultad de Arquitectura y Urbanismo de la Universidad de Chile, coincide en que no hay una adecuada planificación urbana en el Gran Santiago al respecto, y advierte la falta de una figura metropolitana que coordine las acciones en materia de transporte, facilitando un desarrollo complementario entre los distintos municipios. “Hace falta una autoridad metropolitana que tome decisiones de manera consistente y vaya dialogando con las comunas”.

Para el académico iniciativas positivas, como la entrada en vigencia de un decreto del Ministerio de Vivienda y Urbanismo que fija el estándar de construcción de las ciclopistas, crea la opción de limitar zonas mixtas (con velocidad máxima de 30 km/h) y obliga a los edificios a disponer de estacionamientos, contrastan con otras negativas como un reciente intento de legislar prohibiendo el tránsito de bicicletas por la calle y el sistemático atraso del plan de ciclovías (anunciado en 2007) que al año 2012 solo alcanzó a cumplir un 50% de los kilómetros programados. Este contraste sería un indicador de la falta de coordinación y el escaso análisis, desde el punto de vista técni-

co, para justificar la aplicación de una medida, la implementación de un proyecto o la generación de infraestructura respecto del uso de la bicicleta. “Para tomar mejores decisiones hace falta analizar e idealmente modelar y predecir la demanda por el uso de la bicicleta en un conjunto amplio de dimensiones. Desde identificar claramente orígenes, destinos y los atributos de quienes utilizan este medio, hasta caracterizar los elementos que hacen atractivos ciertos tipos de infraestructura por sobre otro. Comprender cómo los ciclistas elijen sus rutas es fundamental para proveer infraestructura de una manera eficiente”, sostiene Hurtubia.

PLANIFICACIÓN EN PROVIDENCIA

La entidad estatal responsable de la planificación urbana del Gran Santiago es el Gobierno Regional Metropolitano (GORE); no obstante, cada municipio puede implementar un plan específico para su comuna, siempre que esté dentro de sus facultades. Un ejemplo de ello es la Ilustre Municipalidad de Providencia, quienes hace ya un tiempo prestan el servicio de bicicletas públicas y el desarrollo de un programa de ciclovías que, hasta la fecha, dispone de 11 corredores. En este caso, han definido una estructura ortogonal de vías con una cierta equidistancia para emplazar ciclovías y así lograr una mejor irrigación dentro de la comuna y mejorar, a su vez, la conectividad con comunas vecinas. Gerardo Fercovic, jefe del Departamento de Ingeniería de Tránsito del organismo, explica que los proyectistas de la red ciclo vial de Providencia se basan en algunos criterios fundamentales: “El primero es que tengan una buena irrigación comunal; es decir, que se encuentre una ciclovía a una distancia no mayor a cuatro o cinco



cuadras. El segundo criterio es favorecer la conectividad intercomunal, como por ejemplo la ciclovía de Pocuro con Isabel la Católica (comuna Las Condes), que en términos generales tiene conectividad, a pesar que la transición entre ambas vías no está bien resuelta en Avenida Tobalaba y Sánchez Fontecilla. Otro aspecto es tratar de no ubicar una ciclovía donde haya un eje de transporte público, porque la interacción entre pasajeros y ciclistas es difícil de resolver. Además se considera el estándar de las ciclovías, el cual tiene varios atributos, como por ejemplo el ancho que constituye una condición relevante para determinar su capacidad y con ello la posibilidad de adelantamiento entre ciclistas, como también la seguridad de desplazamientos, pues en ciclovías angostas los ciclistas pueden colisionar”.

Dentro de los proyectos de ciclovías contemplados, el más próximo a ejecutarse es el de Avenida Ricardo Lyon, que tendrá una extensión de 2,2 km y 2,6 m de ancho en la mayor parte de su trazado. El proyecto se materializa en un área de calzada que hoy es utilizada como estacionamiento. Su presupuesto aproximado es de \$250 millones y se encuentra aprobado por el Servicio de Vivienda y Urbanismo (Serviu) por lo que próximamente comienza el proceso de licitación de obra. Otras propuestas son las ciclovías de Avenida Tobalaba y Luis Thayer Ojeda.

También hay estrategias asociadas a mejorar el estándar y diseño de estos corredores existentes, ya que según el municipio, presentan algunas fallas en relación al ancho, continuidad de las rutas con ciclovías de otras comunas y los inconvenientes que se producen entre ciclistas, peatones y autos en las intersecciones. “Se van a rediseñar los jardines de esquina y se

va a ejecutar una obra física que deje el trazado rectilíneo del ciclista, manteniendo al peatón totalmente segregado”.

Finalmente, el municipio ha planteado la idea de masificar el concepto de “zona 30”, correspondiente a aquellas calzadas donde las velocidades son intermedias (no superan los 30 km/h) y pueden convivir automovilistas y ciclistas. “Esto es muy interesante, porque si se ve el plano comunal y la red ciclovial actual y proyectada, y a eso se le suma la vialidad local con tratamiento de zona 30, te das cuenta que tienes una herramienta importante para aumentar infraestructura para que los ciclistas puedan desplazarse con seguridad”. Las bicicletas públicas son otra apuesta del municipio. Este servicio viene funcionando desde el año 2008 hasta la fecha y cuenta con 180 bicicletas para su arriendo. “Las bicicletas públicas movilizan una alta demanda, siempre han tenido una alta intensidad de uso del orden de 800 viajes al día que bajan en condiciones estivales o días de lluvia a 600 o 500 viajes diarios”, señala Fercovic.

Lo concreto es que a fines de abril, el ministro de Transporte y Telecomunicaciones, Pedro Pablo Errázuriz, anunció la puesta en marcha del Plan Maestro de Transporte para Santiago del 2025, que pretende de alguna forma, solucionar los problemas que traerán el desarrollo urbano y el crecimiento del parque automotriz en la capital. A su vez, este plan inserta proyectos de ciclovías que se suman a los 203 km ya existentes, los que finalmente quedarían en 824 km, más estacionamientos de bicicletas y bicicletas públicas que completan una red de ciclovías con un costo de US\$ 398 millones. ①

www.tecnologia-sustentable.com
www.providencia.cl; www.uyt.cl

LA COMUNA DE PROVIDENCIA ES LA QUE PRESENTA MÁS AVANCES EN CUANTO A LA CONSTRUCCIÓN DE INFRAESTRUCTURA Y EL INCENTIVO DE VEHÍCULOS NO MOTORIZADOS EN SUS PROYECTOS. ADEMÁS OFRECEN EL SERVICIO DE BICICLETAS PÚBLICAS.