



Ciclovías: expertos defienden expansión, pero trabajadores del transporte alertan por impacto

ANTOFAGASTA. El plan busca añadir diez kilómetros adicionales de ciclorutas, principalmente en el centro de la capital regional, contando con una inversión de más de 2.500 millones de pesos.

Sebastián Macías Sajay
cronica@mercurioantofagasta.cl

Sigue adelante el polémico proyecto de extensión de ciclovías en Antofagasta, el cual incorporará diez kilómetros adicionales al actual trazado, trabajos que dividen a expertos, quienes consideran una oportunidad para descongestionar las calles de automóviles, y a ciudadanos y representantes del transporte, que consideran solo empeorará el problema.

Cabe recordar que este proyecto del Minvu es la tercera etapa del programa Antofagasta en Bicicleta (AEB), el cual consolida las vías existentes a lo largo de la ciudad, especialmente en el sector céntrico, donde se concentrarán la mayoría de las intervenciones. Los trabajos, desarrollados por Serviu y diseñado por Creo, cuentan con una inversión de \$2.527.110.959, ejecutándose en un plazo de 660 días.

ADUTAX

Uno de los detractores del proyecto es el presidente de la asociación de dueños de taxibuses de Antofagasta (ADUTAX), Carlos Zurita, quien manifiesta que este proyecto "no es uno que nos guste, no por estar en contra de las ciclovías, sino por

"La planificación de las ciclovías debieron haberse hecho en conjunto con el transporte público mayor, que somos quienes movemos a más gente desde sus casas".

Carlos Zurita
Presidente Adutax

varios motivos, por ejemplo, hay una gran congestión vehicular y las ciclovías quitan espacio de la calle, en varios lugares donde se han instalado no funcionan, como en calle Valdivia, ahí genera problemas a los usuarios y los vehículos utilizan la cicloruta como estacionamiento."

"Otro detalle a remarcar es que la planificación de las ciclovías debieron haberse hecho en conjunto con el transporte público mayor, que somos quienes movemos a más gente desde sus casas a sus trabajos o destinos, sin embargo, no se nos tomó nuestra opinión", indicó el presidente gremial.

"Creemos que los trazados no deberían ser tan invasivos y que se debería dar prioridad a otros problemas que afectan a la ciudad como, paraderos, tacos, semáforos, autos mal estacionados", expone Zurita.



EL PROYECTO DE CICLOVÍAS DESPIERTA UNA SERIE DE CRÍTICAS ENTRE REPRESENTANTES DEL TRANSPORTE.

Una trabajadora del centro de Antofagasta, María José Hernández, manifiesta que ella hace sus labores en el centro de Antofagasta, lugar al que se traslada diariamente en su auto, el cual deja estacionado en la calle que está afuera de su oficina. Lo que ya no podrá realizar, ya que los trabajos de extensión de las ciclovías consideran justamente este tramo.

"Cuando me enteré me preocupé mucho. No tendré dónde dejar mi auto, y dado los altos valores de los estacionamientos cerrados, me resulta imposible dejarlo ahí. La ver-

dad es que creo que hay otras prioridades, como terminar la costanera, por ejemplo. Lo peor es que iniciarán estos trabajos justo ahora que los estudiantes retornan a clases y la mayoría a sus trabajos. No quiero ni imaginar el atochamiento que habrá. No sé si se justifica una inversión como está considerando que el número de personas que utiliza las ciclovías es muy bajo", señaló.

PROCESO GRADUAL

Por otra parte, el arquitecto y académico de la Universidad de Chile, Alberto Texido, expli-

ca que, "incorporar la bicicleta a las alternativas de movilidad en Antofagasta, una ciudad que en su eje norte-sur es plana, que tiene poca pendiente en la transversal para la zona de mayor acceso, parece un acierto, esto siempre y cuando las alternativas de transporte público también vayan acompañando la desmotivación del uso del automóvil para desaturar la ciudad".

Ahondando en su área de experticia, Texido apunta a que Antofagasta actualmente es una ciudad monocéntrica, es decir, que todos sus servicios tienen a centralizarse en

un solo punto, pero que debería tender hacia la policentralidad, lo que implicaría moverse más en menos tiempos, al descongestionar las calles", dijo.

"Por ahora puede ser poco comprendido, pero en el futuro la incorporación de la movilidad sustentable de la bicicleta y de otros sistemas de transporte masivo no contaminante que desmotiven el uso del automóvil es un proceso gradual que las ciudades están incorporando", concluyó.

Igualmente, el arquitecto y académico de la UCN, Claudio Galeno, estima que es posible que tenga un impacto vial la integración de estas extensiones, pero considera que, "tiene más impacto los vehículos mal estacionados, o los camiones que aparcan para descargas, los ambulantes ilegales y los autos estacionados en doble fila, que unas obras que buscan mejorar la movilidad sostenible, y hacer de la ciudad más amable".

Galeno hace mención que la mayoría de la gente que reclama tiene la mente centrada en el auto, solo centrándose en cómo va a afectar a los automovilistas la construcción de ciclovías, por otra parte, aprecia que lo que se debería hacer es permitir por las calles del centro, solo el tránsito de residentes y de transporte público. ☞

Subsecretaria de Educación visitó