

## Opinión

# Chillán a la vanguardia del transporte en bicicletas



**Celso  
Monsalve  
Faúndez**  
Arquitecto  
UBB,  
Magister en  
sustentabilidad  
UDD

**D**e joven, en Chillán, vi a mucha gente movilizarse en bicicleta. Eran los años setenta y ochenta del siglo pasado. La mayoría eran personas sencillas que, en aquellos años de pobreza generalizada, encontraban en la bicicleta la forma más conveniente de transporte. Incluso, este medio era una especie de estigma, ya que solo por motivos económicos te veías obligado a usarlo.

¿Quién podría haber imaginado que la bicicleta se convertiría en el transporte del futuro en nuestras ciudades modernas? Era imposible pensar en aquella época en la extensa red de ciclovías que hoy crece día a día en nuestra ciudad. Según la encuesta de origen-destino de 2011, seríamos la tercera urbe en Chile, solo detrás de Curicó y Angol, con mayor transporte en bicicleta hacia las fuentes laborales. Esta encuesta permitió que Chillán recibiera importantes inversiones públicas, posicionándonos como una de las ciudades intermedias con más kilómetros dedicados al transporte en dos ruedas.

Hoy percibo un prejuicio en la valoración de este medio de transporte, subestimado debido al acceso masivo al automóvil, que ya empieza a colapsar nuestras calles. En reuniones con autoridades regionales, he notado su sorpresa al tratar este tema, lo que evidencia que no lo tienen en su radar. Sin embargo, debemos mirar al futuro y, para ello, es necesario observar ciudades como Santiago de Chile, donde el transporte en bicicleta es masivo y no solo por motivos recreativos. También debemos mirar a las ciudades europeas como Ámsterdam, Berlín y ahora la popular París, que hicieron del ciclismo urbano una política generalizada (hágase un favor y busque información sobre las políticas ciclistas de la alcaldesa Anne Hidalgo de París). Estas comunidades se dieron cuenta hace décadas de lo que nosotros comenzamos a sufrir hoy: ninguna ciudad puede soportar el crecimiento del parque automotriz al ritmo del desarrollo. Las calles no pueden crecer más sin afectar a la urbanidad, y agregar un carril más o crear autopistas urbanas solo trae perjuicios a futuro, deshumanizando el sentido mismo de una ciudad.

Falta mucho por hacer si queremos que el transporte en dos ruedas sea clave para convertir a Chillán en una ciudad a escala humana, como promete el plan Bicentenario del actual alcalde Camilo Benavente. Primero, debemos seguir ampliando la red de ciclovías hacia la periferia y mejorar las existentes, como la de Libertad, claramente mal diseñada. También es necesario crear bicicleteros cerrados con cuidadores, al estilo europeo (hágase otro favor y busque el bicicletero de la estación central de Ámsterdam o el del MUT en Santiago). Debemos cambiar el plan regulador para imponer cuotas de bicicleteros en todo tipo de edificaciones y espacios de uso público, promover el uso de la bici entre la comunidad, en escuelas, colegios y universidades, así como en todas las reparticiones públicas. Atraer empresas de arriendo de bicicletas y generar subsidios para la reparación o compra de nuevas unidades también es fundamental. Todo esto traerá más beneficios que costos a largo plazo y podrá posicionar a Chillán como un ejemplo de movilidad sostenible en todo el país.