

COLUMNAS

La irracionalidad de no moverse en bicicleta

El Ciudadano · 5 de octubre de 2011





Cuántas veces se debate sobre la conveniencia de incentivar el uso de la bicicleta, pero yo quiero replantear esto y preguntar: ¿existen argumentos para no diseñar una estrategia de transporte metropolitano que no tenga a la bicicleta como elemento central? Veamos.

Costo: prorrateando el costo de una bicicleta en su vida útil, resulta una suma de entre 1.000 a 2.000 al mes. Moviéndose en transporte público, una persona en Santiago gasta del orden de 30.000 pesos mensuales. Un [estudio de El Mercurio](#) estimó en 155.000 mensual el costo de mantener un auto en Santiago. Si se fija bien, lo anterior no incluye depreciación, costo de capital ni arriendo de estacionamiento. En otras palabras, si el Estado se empeña en velar por los intereses de los sectores más vulnerables, la bicicleta deberá necesariamente ocupar un lugar prioritario dentro de la estrategia de transporte metropolitano. En palabras del ex alcalde de Bogotá, Enrique Peñalosa: “Una ciclovía es un poderoso símbolo de equidad, pues muestra que un ciudadano en una bicicleta de 30 dólares tiene la misma prioridad que otro en un auto de 30.000 dólares”[1].

Espacio: en Santiago, como en toda gran ciudad, el espacio es un bien escaso. Las zonas más apetecidas se hacen inalcanzables para los sectores vulnerables,

expulsándolos a la periferia. Adicionalmente, se crea una presión por expandir la ciudad, alimentada fuertemente por los intereses inmobiliarios. Recientemente, en Santiago se aprobó un nuevo plan regulador que amplió el límite urbano. Resulta que dos pistas de ciclovía de 2 metros de ancho dan abasto para 10.000 bicicletas por hora. Dos pistas de autos de 3 metros de ancho cada una pueden soportar de 1.000 a 2.000 autos por hora[2]. Entonces resulta que el transporte en bicicleta tiene una eficiencia en el uso del espacio de 8 a 15 veces en comparación al transporte en auto. Y en el espacio que ocupa un auto estacionado, caben de 10 a 12 bicicletas. O sea, estamos dedicando un porcentaje demasiado grande de la superficie de las ciudades a los autos en desmedro de las personas.

Producto de lo anterior surge nuevamente el tema costo, pero ahora como gasto público: el uso del auto viene acompañado, aparte del gasto privado, de infraestructura vial que hace posible el uso del auto. Entonces, una persona que se transporta en auto requiere de 8 a 15 veces más pavimento que una que se transporta en bicicleta. Entonces, uno se pregunta cómo una sociedad se puede permitir destinar tantos recursos para movilizar a un sector de la población que se puede permitir gastar 155.000 mensuales en transporte privado, considerando sólo gastos variables, mientras paralelamente hay tantas deficiencias, en salud, educación, previsión y otras áreas.

Salud y medio ambiente: el sector energía es responsable de **81% del inventario de Gases de Efecto Invernadero (GEI) en Chile**. Dentro de este, se encuentran los subsectores transporte y generación. Transporte está sólo un poco por detrás de generación y es responsable por sí solo de 22% de las emisiones de CO₂ de Chile. Pero adicionalmente, el sector transporte es mucho más nocivo para las personas: los autos no tienen filtros tan sofisticados como una central, no son sujetos de un EIA y están dentro de las ciudades. Si el Estado quiere atender a su responsabilidad de garantizar el derecho a vivir en un ambiente libre de contaminación, por cierto que deberá priorizar la bicicleta por sobre el auto.

Energía: cada km viajado arriba de un auto consume 60 veces más energía que ese mismo km viajado en bicicleta (Jan Gehl, Cities for people). Y estamos comparando energía proveniente de la combustión de petróleo con la de un saludable desayuno de cereales y fruta. ¿Se puede permitir este derroche un país que [importa tres cuartas partes de su energía primaria](#)? ¿Es razonable que una persona transporte aparte de sus propios 70 kg, otros 1.200 a 2.000 kg de fierro, en lugar de los 10 – 15 kg que pesa una bicicleta?

Tiempo de traslado: en la [Encuesta Origen y Destino de Viajes 2001](#), se midió el tiempo promedio de traslado de un vehículo privado en hora punta en Av. Vicuña Mackenna. La velocidad promedio del trayecto fue 23 km/h. Un traslado promedio en Santiago tiene una duración de 24 minutos en transporte privado y 45 minutos en transporte público. Todos estos datos son referidos a una época cuando en Santiago había menos de la mitad de los autos que hay en la actualidad. En algunos países europeos, los semáforos están sincronizados a 20 km/h, velocidad considerada adecuada para los ciclistas[3]. O sea, un sistema de ciclovías con semáforos sincronizados puede entregar una velocidad de transporte casi igual a la del transporte en auto privado y superior a la del transporte público. Y no está considerado el tiempo de buscar estacionamiento o salir de un estacionamiento subterráneo en hora punta, que [puede ser considerable](#).

En resumen, poco se entiende el favor del que gozan los autos en nuestras políticas públicas, más allá de que la venta de autos y construcción de carreteras hacen crecer el PIB, directa, e indirectamente, pues también elevan los gastos en salud.

¿La solución es entonces eliminar los autos? Pese a todo lo planteado, no, no es ese mi planteamiento. El auto es y seguirá siendo necesario. Podrá ser la mejor manera de ir a la playa, a la montaña, puede que incluso para salir de noche. Pero es una mala idea diseñar las ciudades en función del auto. Hay alternativas más económicas, eficientes, seguras, saludables, amigables y democráticas para articular las políticas de transporte urbano.

Por **Renato Valdivia**

Ingeniero, cofundador de la plataforma de información y discusión de energía y el mercado eléctrico en Chile, [Central Energía](#).

Fuentes:

[1] Cities on Speed, Bogotá Change.

[2] Jan Gehl, Cities for people.

[3] Jan Gehl, Cities for people.

Fuente: [El Ciudadano](#)