

1. URBANOTICIA LOCAL

Puente Chacabuco de Concepción

Las obras del nuevo Puente Chacabuco, está en plena fase de estabilización del terreno en el cauce río Bío Bío, la que comenzó por la entrada de San Pedro de la Paz, con trabajos de maquinaria pesada en el lugar, con una inversión que suma alrededor de \$36 mil millones y con un plazo de casi dos años. Según confirmaron desde el seremi de Obras Públicas “se comenzó a trabajar por la ribera sur, en San Pedro de la Paz, debido a la condición hidráulica, ya que el río se carga hacia el norte y el nivel de agua baja más rápido en el sector sur del cauce”.

Para esta obra está considerado que queden a disposición de la ciudadanía dos puentes, uno en la ubicación actual del denominado “Mecano” y un segundo, separado diez metros del primero, que se ubicará al oriente. La estructura poniente tendrá una longitud de 1.500 metros, contando con dos anchos de calzada. Mientras que, la segunda estructura sobre el Bío Bío (poniente), de acuerdo a información proporcionada por el MOP, corresponde en la actualidad donde se emplaza el puente mecano. Éste debe ser construido en dos etapas, para lo cual se debe realizar una descripción de esta estructura en razón de cada una.

Asimismo, contempla dos etapas en su construcción, la primera etapa (Chacabuco poniente), se contempló la construcción de las fundaciones. Éstas ya han sido ejecutadas para soportar la longitud del puente de 1.350 metros aproximados, distribuido en 34 tramos de 39.7 metros. Para la segunda etapa, que es la terminación de la construcción de puente Chacabuco oriente, se contempla La longitud definitiva de este puente será de 1.465,2 metros, distribuido en 37 tramos de 39,7 metros cada uno.

El nuevo Puente Chacabuco se denomina así porque constituirá la prolongación de esa céntrica avenida de Concepción para atravesar el río Biobío y conectarse con San Pedro de la Paz. En la Seremi de Obras Públicas del Bio Bio, se señala que con la actual velocidad que tienen los trabajos es posible asegurar que el nuevo viaducto estará terminado

en diciembre de 2013, es decir, a pocos meses del término del gobierno del Presidente Sebastián Piñera.

Esto significará desarmar el puente mecano que se instaló sobre los pilotes del primer puente. Es necesario recordar que este Puente Chacabuco tendrá sus dos calzadas separadas, por lo que en la práctica se construirá como dos puentes gemelos, de dos pistas de circulación cada una.

El Chacabuco se emplaza a unos cien metros aguas abajo del desaparecido Puente Viejo, que fue cerrado al tránsito en el año 2002 debido a su mal estado y que terminó destruido con el terremoto del 27 de febrero de 2010.

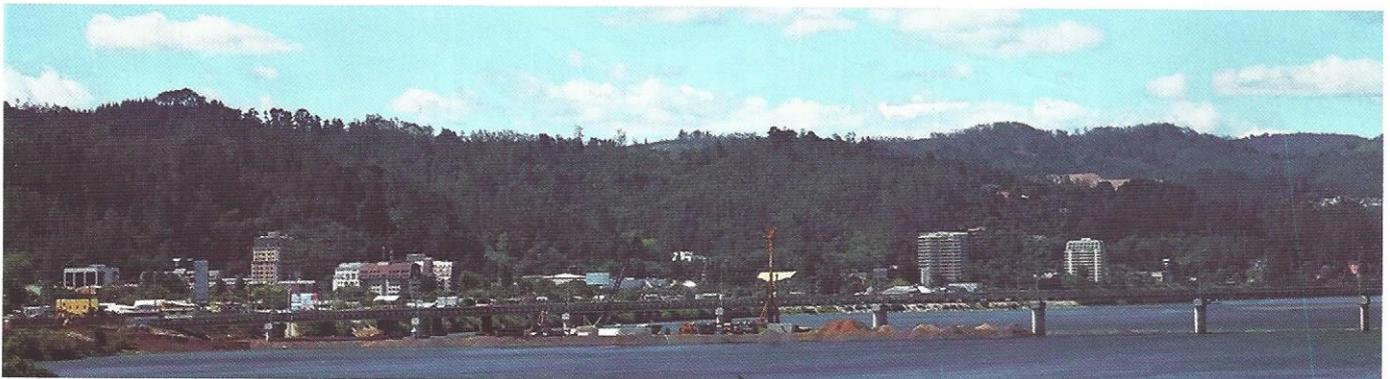
Este puente requerirá erradicar un número importante de familias de la población Aurora de Chile en el sector Costanera, para disponer de los espacios necesarios para construir la conexión en altura (sobre la vía férrea) entre la avenida Chacabuco y el puente del mismo nombre.

Ubicada a diez cuadras de la Plaza Independencia en la Costanera junto al Biobío, la población Aurora de Chile alberga a unas dos mil personas y se constituye en la actualidad, en el principal escollo para construir el nuevo puente sobre el río.

Aún con calles de tierra y viviendas precarias construidas sobre rellenos ejecutados por los mismos vecinos y que habitualmente se inundaban, a fines de los '90, las autoridades comenzaron con el programa Ribera Norte para remozar el lugar y en la que la citada Población debía ser intervenida si se quería alcanzar la prolongación del viaducto sobre el Bio Bio.

El proyecto que está en el centro de la polémica, incluye a cerca de 500 familias, que serían beneficiadas por subsidios habitacionales, pese a que casi un 60% de ellas no fueron afectadas por el terremoto de Febrero de 2010, que es el factor de fundamentación para esos subsidios.

La extensión del puente Chacabuco, cuyo proyecto contempla un bandejón de 24 metros de ancho y doble pista y que debería terminar su construcción a fines del año 2013, angustia a las familias de la Aurora de Chile y mantiene en suspenso la solución definitiva de ese puente, el que sin duda se constituirá en una gran solución a la conectividad con la ribera sur del río Bio Bio, hacia San Pedro de la Paz y la provincia de Arauco.



2. URBANOTICIA NACIONAL

Plan Maestro de Transporte de Santiago 2025

Los ministros de Transportes y Telecomunicaciones, Pedro Pablo Errázuriz, y de Obras Públicas, Loreto Silva, presentaron a fines del mes de Abril pasado, la carta de navegación del “Plan Maestro de Transportes para Santiago 2025”, con propuestas para enfrentar los niveles de congestión proyectados para los próximos 12 años en la capital.

Ante las proyecciones de desarrollo urbano y crecimiento del parque vehicular, el Gobierno del Presidente Sebastián Piñera decidió liderar el rol planificador en materia de transportes y responder a las necesidades de movilidad de las personas. “Este plan representa el primer esfuerzo por contar con una mirada integral para planificar la ciudad, que permita tanto a esta administración como a las futuras, dirigir y coordinar las inversiones públicas y privadas referidas a infraestructura requerida, para asegurar el crecimiento armónico de Santiago”, afirmó el ministro Errázuriz.

La ministra Silva destacó que “este plan está enfocado en que Santiago esté ordenado, una ciudad que queremos construir, donde el transporte público sea importante y donde el transporte privado tenga su espacio y estamos trabajando en base a esas líneas. Es por eso que todas las obras concesionadas que hagamos se basarán en este plan y obedece a una mirada estratégica, una mirada de largo plazo, con el objetivo de que no nos encontremos a futuro con situaciones como las que vivimos actualmente”.

Los énfasis del Plan Maestro apuntan a obtener el mejor aprovechamiento de la infraestructura y servicios disponibles, atenuar la tendencia al uso masivo del automóvil y favorecer el uso de transporte público. Esto, considerando proyecciones que señalan que al año 2025, el parque automotriz de la ciudad aumentará al doble (pasando de 1,3 millones de autos hoy a 2,7 millones), con el consecuente efecto de una menor demanda del transporte público.

El Plan propone más de 100 proyectos necesarios para evitar que la proporción de viajes que se hacen en automóvil suba del actual 47% hoy a 60% en 2025 y que los tiempos de viaje aumenten de 38 a 77 minutos, en el mismo período. Se trata de iniciativas que contribuirán a evitar los escenarios proyectados, al equiparar la proporción de usuarios del transporte público frente a los usuarios de automóviles.

Propuestas

El Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, encabezó un equipo interministerial en el cual propone una carta de navegación para enfrentar los niveles de congestión que están proyectados para la capital en el futuro: el Plan Maestro de Transportes para Santiago del 2025. Dicho plan proyecta la construcción de una nueva línea del Metro (Línea 7) que uniría Tabancura (Vitacura) con Pajaritos (Maipú), con el objetivo de descongestionar la Línea 1.

Además de este Proyecto, el plan propone líneas de trenes de cercanía, aumentar los corredores de buses del Transantiago, autopistas urbanas concesionadas, ciclovías y teleférico. Pedro Pablo Errázuriz, Ministro de Transportes,



manifestó que “asumimos el desafío de terminar con la improvisación que caracterizó por años este sector, impulsando un proceso de planificación a largo plazo, para generar las condiciones de desplazamiento adecuadas para la gente, en un contexto de fuerte desarrollo de la ciudad”.

El plan tiene como principal objetivo planificar, de manera conjunta entre los distintos organismos del Estado que participan en él, los proyectos que se deben impulsar para que la ciudad siga creciendo y desarrollándose de acuerdo a las necesidades actuales. La cartera de Transportes encabeza el equipo interministerial integrado por Obras Públicas, Vivienda, Desarrollo Social y Secretaría General de la Presidencia, además de Dirección de Presupuesto, Gobierno Regional, EFE y Metro. Los ministros de Transportes y Telecomunicaciones, Pedro Pablo Errázuriz, y de Obras Públicas, Loreto Silva, presentaron esta mañana la carta de navegación del “Plan Maestro de Transportes para Santiago 2025”, con propuestas para enfrentar los niveles de congestión proyectados para los próximos 12 años.

Ante las proyecciones de desarrollo urbano y crecimiento del parque vehicular, el Gobierno del Presidente Sebastián Piñera decidió liderar el rol planificador en materia de transportes y responder a las necesidades de movilidad de las personas. “Este plan representa el primer esfuerzo por contar con una mirada integral para planificar la ciudad, que permita tanto a esta administración como a las futuras, dirigir y coordinar las inversiones públicas y privadas referidas a infraestructura requerida, para asegurar el crecimiento armónico de Santiago”, afirmó el ministro Errázuriz.

La ministra Silva destacó que “este plan está enfocado en que Santiago esté ordenado, una ciudad que queremos construir, donde el transporte público sea importante y donde el transporte privado tenga su espacio y estamos trabajando en base a esas líneas. Es por eso que todas las obras concesionadas que hagamos se basarán en este plan y obedece a una mirada estratégica, una mirada de largo plazo, con el objetivo de que no nos encontremos a futuro con situaciones como las que vivimos actualmente”.

Los énfasis del Plan Maestro apuntan a obtener el mejor aprovechamiento de la infraestructura y servicios disponibles, atenuar la tendencia al uso masivo del automóvil y favorecer el uso de transporte público. Esto, considerando proyecciones que señalan que al año 2025, el parque automotriz de la ciudad aumentará al doble (pasando de 1,3 millones de autos hoy a 2,7 millones), con el consecuente efecto de una menor demanda del transporte público.

El Plan propone más de 100 proyectos necesarios para evitar que la proporción de viajes que se hacen en automóvil suba del actual 47% hoy a 60% en 2025 y que los tiempos de viaje aumenten de 38 a 77 minutos, en el mismo período. Se trata de iniciativas que contribuirán a evitar los escenarios proyectados, al equiparar la proporción de usuarios del transporte público frente a los usuarios de automóviles.

Plan Maestro Santiago 2025

En este sentido, los proyectos incluidos en este plan forman parte de una red integrada de transporte que considera la construcción de nuevas líneas de Metro, trenes de cercanía, corredores de buses, autopistas urbanas concesionadas, teleférico y otros proyectos viales.

Estos proyectos implican una inversión total cercana a los 22.500 millones de dólares. De éstos, 7.500 millones de dólares corresponden a los proyectos que ya comenzaron su ejecución o están próximos a iniciarla. El monto restante, de aproximadamente 15.000 millones de dólares, corresponde a los proyectos que deberían realizarse entre 2020 y 2025.

Proyectos MOP

Dentro de este plan, gran parte de los proyectos corresponden al sistema de Concesiones, entre los que se considera, las siete obras del plan Santiago Centro Oriente (tres de las cuales ya están en ejecución), autopista Américo Vespucio Oriente y la transformación a tramo urbano del acceso norte a Santiago por la Ruta 5, entre otro.

En cuanto a la Dirección de Vialidad existen proyectos como el enlace Ruta 5 – Padre Hurtado y la Ruta G-30 entre Pedro Aguirre Cerda y Lonquén.

Objetivos del Plan Maestro

Más de 100 proyectos propone el Plan Maestro de Transporte para Santiago 2025, cuyo objetivo es evitar que la proporción de viajes que se hacen en automóvil, tal como está calculado de no hacerse innovaciones, suba del actual 47% al 60 % en 2025 y que los tiempos de viaje aumenten de 38 a 77 minutos, en el mismo período. Esto, luego que se proyecta que el parque automotriz pase de 1,3 millones de la actualidad a 2,7 millones en 2025.

La idea del plan es aprovechar la infraestructura y servicios disponibles, atenuar la tendencia al uso masivo del automóvil y favorecer el uso de transporte público.

Con dichas propuestas se espera un ahorro aproximado de 30 minutos al día por persona en tiempos de viaje y el ahorro de 100 litros de combustible por vehículo al año.

Los Proyectos más destacados

Entre las ideas más importantes de este plan se considera la construcción de nuevas líneas del Metro, trenes de cercanía, corredores de buses, autopistas urbanas concesionadas, teleféricos y ciclovías.

Con respecto al Metro, a las líneas 3 y 6 que se encuentran en construcción, se plantea una nueva (Línea 7) que una Tabancura (Vitacura) y Pajaritos (Maipú) para que se transforme en una alternativa a la congestionada Línea 1. Además, se propone la creación de líneas de pre-metro por Santa Rosa y desde Tobalaba a Américo Vespucio, las que se combinarán con autopistas concesionadas.

Otra idea es el uso de trenes de cercanía, como el Rancagua-Xpress, proyecto que ya está en ejecución. A ese se sumaría otro que vendría desde Colina, otro desde Pudahuel y otro desde Melipilla.

También destaca el novedoso proyecto del Teleférico Bicentenario, que unirá Tobaraba con la Ciudad Empresarial.

Todos los proyectos implican una inversión cercana a los US\$ 22 mil millones, de los cuales US\$ 7.500 millones corresponden a proyectos que ya están en ejecución o están próximos a iniciarlas. El resto de los proyectos deberían realizarse entre 2020 y 2025.

3. URBANOTICIA INTERNACIONAL

Ciudades amigables con las bicicletas

Ranking Copenhagenize 2013

El blog danés Copenhagenize 2013 Co. acaba de lanzar su Ranking Copenhagenize 2013 con las 14 ciudades del mundo más amigables con las bicicletas. Elaborado por primera vez en 2011, el listado que incluyó 80 ciudades no fue difundido, sino que únicamente fue utilizado a nivel interno del sitio. Sin embargo, debido a la información recopilada y a la metodología utilizada, el ranking se convirtió en una valiosa herramienta, puesto que da a conocer los esfuerzos de distintos países por establecer la bicicleta como un medio de transporte económico, limpio y práctico, entre tantos aspectos positivos.

En su versión 2013, el listado se amplió a 150 ciudades y fue posible gracias a los aportes de 400 personas, entre los que se encuentran arquitectos, ciudadanos, organizaciones que promueven el uso de la bicicleta, planificadores urbanos y políticos.

Las ciudades analizadas se seleccionaron en función de su tamaño y de trece indicadores: Promoción, Cultura de bicicletas, Infraestructura para bicicletas, Instalaciones para bicicletas, Programas públicos de préstamos de bicicletas, Género, Percepción de seguridad, Política, Aceptación social, Urbanismo, Contención del Tráfico, Cuota modal de desplazamientos y otra homónima pero desde 2006, puesto que el sitio lo considera como el año en que se impulsó el ciclismo urbano. De acuerdo a distintas variaciones, la suma de los indicadores da como máximo 100 puntos, lo que le otorga el primer lugar a una ciudad.

A continuación las ciudades que integran el ranking 2013.

1. Amsterdam, Países Bajos.

Conocida por tener más bicicletas que autos en sus calles, Amsterdam se mantiene en la cabeza del ranking. Sin embargo, como el objetivo del listado es orientar a las

ciudades a convertir sus espacios públicos en lugares óptimos para transitar en bicicleta, el sitio Copenhagenize sólo hace una observación de lo que Ámsterdam podría mejorar. Si bien la cultura de la bicicleta está internalizada en sus habitantes, puesto que la gran mayoría utiliza la bicicleta como principal medio de transporte, queda al descubierto la falta de una infraestructura uniforme en el centro de la ciudad.



Ámsterdam, Países Bajos. © My Left Ventricle, via Flickr.

2. Copenhagen, Dinamarca.

A pesar que tiene una red de bicicletas bien diseñada y uniforme, el municipio está interesado en poner en marcha un gran número de proyectos que amplíen la infraestructura para bicicletas. Autopistas que conecten con las actuales ciclovías y puentes se cuentan entre las iniciativas que en el futuro se podrían ejecutar. Hasta ahora todo suena bien, sin embargo, la construcción de un túnel que podría sumar autos al centro de la ciudad amenazan con quitarle el segundo lugar a Copenhagen. Asimismo, esto se añadiría a que últimamente el Ayuntamiento de la ciudad está creando más estacionamientos para autos en el centro de la ciudad, luego de quitarlos en los últimos años. Por esto, los especialistas que cooperaron en la elaboración del listado creen que el uso del auto se está centralizando en la ciudad, a expensas de la bicicleta. Por último, otra medida que no fue bien recibida por los especialistas es que la promoción del uso del casco disminuyó de un 37% a un 35% lo que se esperaba que fuera en aumento.



Copenhague, Dinamarca. © carlosgmt, via Flickr.

3. Utrecht, Países Bajos.

Con sólo 640.000 habitantes en el área metropolitana, Utrecht se convierte en una de las mejores ciudades pequeñas para ser recorrida en bicicleta, gracias a su red de ciclovías y a al orden que se le da al tráfico de bicicletas. Teniendo presente que cada día son más personas las que se suben a sus bicicletas y que la urbanización en Utrecht va en aumento, el sitio Copenhagense recomienda construir más ciclovías para acoger la futura demanda de los ciclistas.



Utrecht, Países Bajos. © *twah_ash*, vía Flickr.

4. Sevilla, España.

La construcción de 80 kilómetros de ciclovías durante un año, la implementación de un sistema de bicicletas públicas y el incremento de la participación modal de un 0,5% a un 7%, permitieron que esta ciudad ubicada al sur de España diera la sorpresa en esta versión del ranking. A pesar que esta última cifra es bastante lejana al 30% que promediaron las tres ciudades anteriores, Sevilla obtuvo la puntuación máxima en “Infraestructura”, “Cuota Modal desde 2006” y “Cuota Modal de Bicicletas”.

Sin embargo, entre las correcciones que el sitio estima necesario realizar se considera ampliar las vías bidireccionales para incluir pistas de un solo sentido en ambos lados de las calles, con el objetivo de aumentar el flujo de bicicletas y alcanzar una cuota modal de un 15%, es decir, duplicar la tasa actual. Pero entre los cálculos necesarios para conocer esta cifra, el sitio considera que una vez superado el umbral de un 5%, la tarea se hace más fácil cuando existe voluntad política,



Sevilla, España. © *Jon and Sarah*, vía Flickr.

puesto que se puede proyectar en el largo plazo e invertir para volver reales dichos planes. Por último, si en España se adopta la ley de casco obligatorio este año, el futuro de Sevilla como ciudad amigable con la bicicleta será promisorio.

4. Burdeos, Francia.

Desde 2011 la ciudad ha puesto en marcha diversas iniciativas para generar las condiciones apropiadas para que los viajes de sus ciudadanos se realicen en bicicletas. En la ciudad propiamente tal, se dispusieron 200 kms. de ciclovías, pero si se consideran los pequeños poblados cercanos que componen la Comunidad Urbana de Burdeos (CUB), ésta cantidad de kilómetros se duplica. En contraste, si se considera la Cuota Modal que se da en la ciudad, ésta marca un 10%, mientras que en la CUB, disminuye a 5%.

Pero los esfuerzos por aumentar las bicicletas en la calles van de la mano con el sistema de préstamo de bicicletas VCUB, implementado por el municipio en junio de 2001. No obstante, para que Burdeos se consolide como una ciudad que brinda tránsito seguro de ciclistas, es necesario instalar separadores entre las ciclovías y las pistas para automóviles, puesto que actualmente la distinción está hecha sólo con pintura.



Burdeos, Francia. © *MisterPhotos*, vía Flickr.

5. Nantes, Francia.

Desde 2009, la ciudad ha llamado la atención a nivel europeo por lanzar un paquete de medidas por €40 millones para invertir hasta 2014 en infraestructura para bicicletas. Actualmente, ya se ejecutó “bicloo”, un sistema de arriendo de bicicletas públicas y se han construido 400 kilómetros de ciclovías, lo que ha incidido en un aumento del uso de bicicletas desde un 2% hasta un 4,5%. Además, la ciudad francesa lleva la delantera a nivel internacional por permitir que los ciclistas viren a la derecha cuando el semáforo esté en rojo, una medida que antes sólo era posible para los automovilistas.

Para los próximos años, Nantes se fijó como meta alcanzar una tasa de desplazamientos en bicicletas de un 15%. Aunque por ahora se trata de un “trabajo en progreso”, si se mantiene la inversión y la voluntad política

que hasta ahora han sido la base para ejecutar el plan, lo más probable es que la ciudad cumpla este objetivo. El posicionamiento que la urbe ha alcanzado en el último tiempo en el panorama mundial del ciclismo urbano, le significó ser la próxima sede del encuentro Velo-City que se realizará en 2015.



Nantes, Francia. © Andy Mac 2010, via Flickr.

5. Amberes, Bélgica.

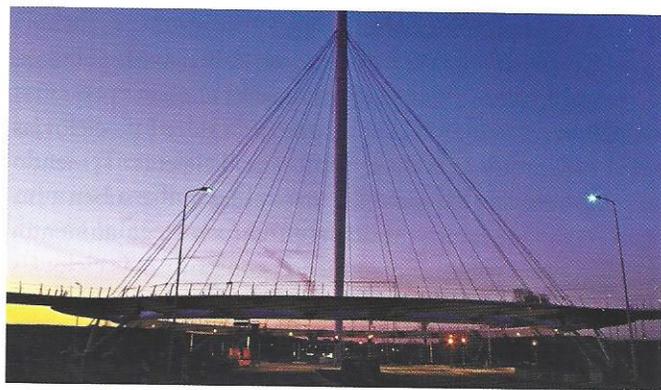
Compartiendo el quinto lugar con Nantes y por primera vez incluida en el ranking, Amberes fue reconocida en el mundo del ciclismo urbano por tener una Cuota Modal de desplazamientos en bicicleta de un 16%, lo que refleja el rol fundamental que cumple la bicicleta como medio de transporte diario. La ciudad implementó A Velo, un sistema de préstamo de bicicletas que se popularizó por instalar estacionamientos “inteligentes” en los puntos saturados de la ciudad y en la estación central de trenes. Uno de los consejos que da el blog Copenhagenize propone que la tasa modal se debiera incrementar hasta en un 25%.



Amberes, Bélgica. © EnvironmentBlog

6. Eindhoven, Países Bajos.

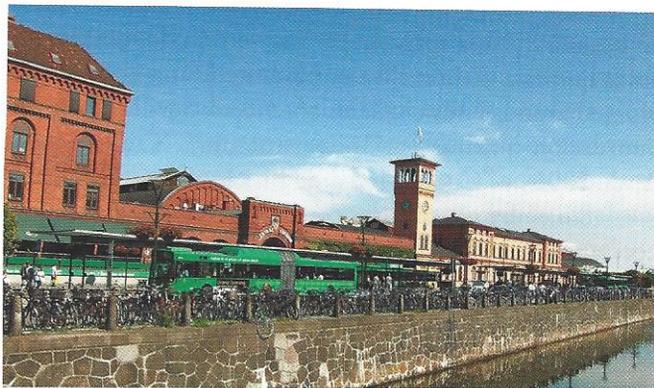
Si bien no está ubicada en una mala posición, los comentarios de los especialistas que elaboraron el listado reconocen que Eindhoven posee un proyecto visionario, como lo es “Hovenring, una rotonda flotante para ciclistas”, pero que sin la implementación de nuevos proyectos de este tipo, la innovación en infraestructura para bicicletas se estancará.



Rotonda flotante “Hovenring” en Eindhoven, Países Bajos. © sholland1, via Flickr.

7. Malmö, Suecia.

Los esfuerzos de la tercera ciudad más grande de Suecia por modernizar su imagen la han llevado a tomar como ejemplo a Copenhague. Por esto, comprometió €47 millones para impulsar el tráfico de bicicletas durante los próximos 7 años. Asimismo, creó la campaña “No Viajes Ridículos en Autos”, con la que redefinió las comunicaciones enfocadas en la bicicleta y sirvió como ejemplo para muchas otras ciudades. Por otro lado, las ciclovías de la ciudad tienen nombres que pueden ser encontradas en los GPS y, además, no han dejado de lado las campañas de promoción del uso del casco.



Malmö, Suecia. © Kasugakun, via Flickr.

8. Berlín, Alemania.

A pesar que Berlín se ubica entre las primeras diez posiciones del ranking, su reconocimiento es un caso curioso. Esto porque si se considera que la infraestructura es la clave del éxito de cualquier ciudad en la incorporación del ciclismo urbano, pero esta no facilita los desplazamientos por tener un diseño inadecuado, dicha realidad ya no es tan admirable. Independiente de estas observaciones, el blog Copenhagenize postula que estos defectos se deberían revertir con una red más uniforme de ciclo rutas para alentar a potenciales ciclistas, puesto que la cuota modal actual llega al 13%, una cifra alta si se considera el tamaño de Berlín.

Incluso este porcentaje se eleva entre 20% y 25% en algunos barrios más pequeños.



Berlín, Alemania. © WarioMario!, via Flickr.

9. Dublín, Irlanda.

Dublín es la gran esperanza entre las ciudades emergentes para bicicletas. En ella, la voluntad política puede ser muy fugaz, pero la ciudad parece seguir empujando las iniciativas. Su programa de préstamo de bicicletas lanzado el 13 de septiembre de 2009 ha sido fundamental para el restablecimiento de este medio de transporte en el paisaje urbano. Los actuales proyectos de infraestructura a gran escala y una estrategia para impulsar el uso de la bicicleta por toda la ciudad pueden mejorar su cultura ciclista, ya que con la creciente urbanización se ha reducido el espacio para los autos. Además, con zonas de 30 km/h e infraestructura para bicicletas hacen de Dublín la capital más segura de la Unión Europea para transitar en este medio de transporte.

En tan sólo seis años, el centro de la ciudad ha alcanzado una cuota modal de 7,5% e incluso a veces llega a los dos dígitos. La capital irlandesa es la única ciudad después de Amsterdam y Copenhague que se mantienen presentes en el ranking.



Dublín, Irlanda. © infomatique, via Flickr.

10. Tokio, Japón.

Si comparamos con la posición obtenida en la última medición, la capital japonesa descendió cuatro lugares. Esto se explica en parte porque en áreas densamente pobladas

los ciclistas transitan por la vereda junto con los peatones, aspecto que los especialistas consultados para la elaboración del ranking rechazaron. Sin embargo, en el último tiempo se está convirtiendo en una norma que las calles cuenten con pistas para bicicletas, lo que se sumaría a los beneficios que entregan las estaciones intermodales de transporte y el proyecto que busca mantener el metro abierto durante las 24 horas, ya que el tráfico de bicicleta va de la mano con el transporte público.

Desde otra perspectiva, el ranking rescata que Tokio mantiene una división de género apropiada y que la formación de los conductores es rigurosa, ya que “los automovilistas saben que deben circular manteniendo las calles más seguras.



Tokio, Japón. © owenfinn16, via Flickr.

11. Múnich, Alemania.

Si bien en el ranking 2011 ocupó el lugar nº 6, en esta oportunidad Múnich descendió cinco posiciones. Para cambiar esto, los esfuerzos se han abocado en desarrollar estrategias de marketing del ciclismo urbano para sumar más ciclistas provenientes de los segmentos con mayores ingresos, ya que las ciudades más innovadoras en este plano se situaron entre los primeros lugares. Aunque su infraestructura y las instalaciones son de buena calidad y la ciudad sigue planeando más, es recomendable que se cree una red de infraestructura entregándoles a las bicicletas espacios que eran destinados a los automovilistas. Cuando este paso se cumpla, recién se podrán conocer los beneficios socio-económicos.



Múnich, Alemania. © McPig, via Flickr.

11. Montreal, Canadá.

Con ciclovías que datan de la década del '80, Montreal se mantiene como la ciudad líder de América del Norte en cuanto a cultura ciclista, aunque en el listado global haya descendido 3 lugares en comparación al ranking de 2011. Su sistema de bicicletas públicas y el auge que vive el ciclismo urbano han hecho que las personas no sólo usen la bicicleta durante el día, sino que se convirtió en un pilar central para los desplazamientos que se dan en las actividades de vida nocturna. Un acierto que vale la pena mencionar son las mesas de trabajo que el alcalde Luc Ferrández ha organizado junto a las agrupaciones de ciclistas de la ciudad, para conocer las falencias de la infraestructura y determinar líneas de trabajo en conjunto. Una de las observaciones que el sitio menciona es que la afluencia de ciclistas en las ciclorrutas bidireccionales de la principales avenidas se congestionan en las horas punta, por lo que se recomienda ampliar la red por las calles aledañas.



Borde del Canal Lachine, en Montreal, Canadá. © brotherM, vía Flickr.

11. Nagoya, Japón.

La ciudad de Nagoya se alineó con la meta nacional de lograr una tasa de movilidad en bicicleta en un 25%, en una fecha aún no especificada. Para esto, ya construyó vías segregadas -similares a la de Copenhague- para facilitar los desplazamientos seguros en las avenidas y calles



Nagoya, Japón. © Mike Raybourne, vía Flickr.

más concurridas. Sin embargo, aún falta definir el rol que cumplirá la bicicleta en los próximos años en el paradigma de transportes del gobierno nipón, para que éste incida en los criterios de la futura ampliación de la red de ciclovías y estacionamientos para generar una clima de respeto entre automovilistas, ciclistas y peatones en las calles. En este sentido, el blog danés recomienda que las bicicletas circulen por las calles y no por las veredas, puesto que ya reciben un alto flujo de peatones.

12. Río de Janeiro, Brasil.

En los meses previos a la Cumbre del Clima realizada en 1992, la ciudad dispuso de pistas para bicicletas a lo largo de la playa de Copacabana. Tras el evento, las ciclovías siguieron funcionando de manera óptima, por lo que las autoridades expandieron la red por las calles cercanas. Aunque en comparación a redes ciclistas de otras ciudades, la de Río de Janeiro es considerada como “modesta” por los investigadores que elaboraron el ranking, pero no descartan que con la realización del Mundial de Fútbol en 2014 y con los Juegos Olímpicos en 2016, ésta se amplíe. Lo mejor es que los cariocas están bien familiarizados con la bicicleta y con el nuevo sistema de arriendo de bicicletas, pero aún queda mucho por hacer para que el tráfico vehicular disminuya y para reducir el límite de velocidad en las vías paralelas a las ciclovías, las que tienen una velocidad máxima de 70 km/h.

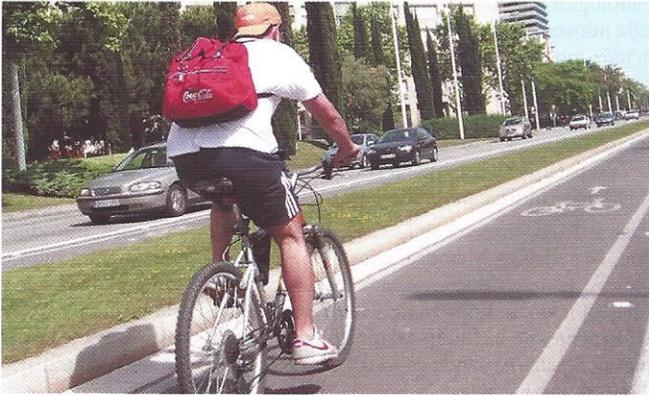


Río de Janeiro, Brasil. © maxid, vía Flickr.

13. Barcelona, España.

Considerando que en el ranking de 2011 esta ciudad española se ubicó en el puesto número 3 por ser una de las irrupciones positivas en el listado, lamentablemente su desarrollo se frenó en comparación al que protagonizaron otras urbes. A pesar de esto, aún mantiene un tasa de uso de bicicleta de un 4%, lo que le sirve como impulso para desarrollar nuevos planes de incentivo a la bicicleta, como el que ya implementó y que limitó a 30 km/h la velocidad máxima de los vehículos en ciertas áreas urbanas.

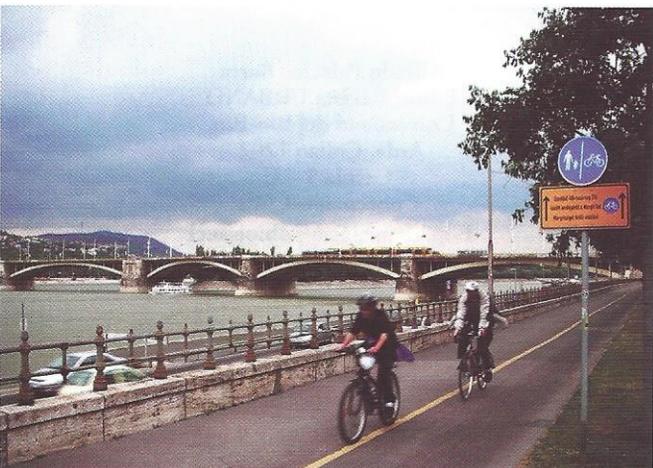
Como recomendación central de Copenhagenize se considera incentivar el liderazgo político, puesto que con la falta de aprobación de una ley que obligue a utilizar casco, se evidencia una ausencia de compromiso.



Barcelona, España. © Sergi Larripa, vía Wikimedia Commons.

13. Budapest, Hungría.

La fortaleza de Budapest continúa siendo la aceptación social de la bicicleta, sin embargo, el congelamiento que protagonizó el desarrollo de infraestructura por parte de las autoridades la relega al puesto número 13. Considerando que en los paseos en bicicleta se agrupan entre 50.000 y 80.000 personas, no hacen falta medidas para incentivar a la gente, sino que se necesita voluntad política. Una de las medidas que los mismos ciclistas solicitan a las autoridades es la construcción de vías protegidas, puesto que las actuales están segregadas sólo por líneas pintadas y no con barreras protectoras.



Budapest, Hungría. © RennyBA, vía Flickr.

14. París, Francia.

Hace un par de años, la relación entre las bicicletas y los ciudadanos de París era comparable con la existente en Londres y Nueva York. Pero hoy en día el compromiso de París para mejorar las condiciones de los ciclistas se ha disparado, gracias a un eficaz sistema de préstamos de



París, Francia. © cycling is good for you, vía Flickr.

bicicletas y un elevado número de trayectos que se pueden cubrir en bicicleta. Además, con la futura eliminación de la autopista a lo largo del río y con áreas en donde los autos sólo podrán circular a 30 km/h, se espera que el tráfico de bicicletas aumente. Esto último se vería potenciado si también se aumenta el número de estacionamientos en los dos principales centros de transporte de la ciudad y en los barrios de vida nocturna.

14. Hamburgo, Alemania.

Desde una perspectiva global, Hamburgo es una ciudad que se ubica en la primera división de las urbes para bicicletas y, por lo mismo, se aferró a la última posición del ranking. Con una cuota de viajes en bicicleta que ha sido constante y que poco a poco va en aumento, se evidencia que los ciudadanos se están subiendo más a la bicicleta, especialmente en los barrios. No obstante, la infraestructura de la red es deficiente, pero está lista para mejorar con más pistas y protecciones, ya que la ubicación en el ranking es un reconocimiento, pero es riesgosa ante los esfuerzos que están haciendo otras ciudades que quedaron fuera del listado.



Hamburgo, Alemania. © Midwest Research - Carol Smith, vía Flickr.