

<b>Medio</b>	La Segunda Online
<b>Fecha</b>	3-10-2013
<b>Mención</b>	Louis de Grange, políticamente incorrecto: sus argumentos para decir que la bicicleta NO es una opción para el transporte público. Mención a Seminario “Conflictos Urbanos” de la UAH.

## Louis de Grange, políticamente incorrecto: Sus argumentos para decir que la bicicleta NO es una opción al transporte público

Su mensaje a los ciclistas: "Santiago es una ciudad que tiene poco espacio de calles y eso implica que asignar espacio a ciclovías es quitarles lugar a los peatones o al transporte público. Así de simple".

POR: MARTÍN ROMERO E./LA SEGUNDA

jueves, 03 de octubre de 2013



El doctor en Transportes y profesor UDP, Louis de Grange.

Contra la corriente pedalea el doctor en Transportes y académico de la UDP **Louis de Grange**.

"Hay muchos a los que les gustan las bicicletas... pero la verdad es que sigue siendo complejo impulsarla como un medio de transporte masivo".

Sus palabras, en un país que lucha contra la congestión vehicular y la contaminación ambiental, son -por decir lo menos- políticamente incorrectas. El, sin embargo, tiene datos que respaldan sus dichos, cifras que puso sobre la mesa hace un par de días durante un seminario sobre urbanismo en la Universidad Alberto Hurtado. Ahí se enfrentó con los defensores del uso de la bicicleta.

A los argumentos de que "la bicicleta hace una ciudad más sustentable", que "alarga la vida de las personas 10 años", o que "es más barata", De Grange, por ejemplo, apuntó que según un estudio realizado en 2009 por la universidad donde trabaja, "por kilómetro recorrido la probabilidad de morir en bicicleta es 40 veces mayor que morir en un bus".

¿Otro antecedente? "De acuerdo al trabajo de una consultora, más del 90% de los accidentes en los que están involucrados ciclistas... todo ha sido por culpa del ciclista".

## El Metro... "urgente"

En contraposición a su opinión de las bicicletas como medio de transporte masivo, De Grange plantea que "el gran potencial que tiene Santiago está dado por el crecimiento de la red de Metro, esa debería ser la urgencia".

Una de las razones que da para este "potencial" es el costo que asume el Fisco por cada persona transportada.

Por cada persona que hace bip! en un bus, dice, el Estado paga entre \$400 y \$600.

En cambio, por cada persona que pasa su tarjeta en el Metro el Estado paga \$302, un precio que se elevará a \$350 cuando estén operativas las nuevas líneas que se están construyendo.

Contactado por «La Segunda», De Grange aceptó profundizar en su forma de abordar esta problemática. Y así, por ejemplo, aseguró que un viaje en bicicleta por Providencia -una de las comunas que más ha invertido en ciclovías y en bicicletas de alquiler- "es más caro" que andar en Metro: "Son 7.000 viajes mensuales que se hacen con el sistema de arriendo de bicicletas y el costo para la Municipalidad de Providencia es de alrededor de \$20 millones mensuales. Si lo divides por la cantidad de viajes, te da una cifra de \$2.700 por viaje. Eso es mucho más caro que un viaje en transporte público. Y si además ves las distancias... es aun más caro, ya que puedes hacer un viaje en Metro de 30 kilómetros, y los viajes que se hacen en esas bicicletas son cortitos, de no más de 1,5 kilómetros".

Y añade que "el uso ideal" para la bicicleta como medio de transporte masivo es para personas que viven y trabajan en la misma comuna, como Las Condes o Providencia. Pero en Santiago el 70 % de los viajes son intercomunales, con un promedio de extensión de 14 kilómetros.

"Hay personas que no pueden andar en bicicleta, que no tiene dónde dejarla o porque los viajes son largos. Para esas personas, la alternativa de la bicicleta significa un sacrificio muy alto", dice.

**- Uno de los reclamos de quienes defienden el uso de la bicicleta es que Santiago está diseñado para los automovilistas, ¿es eso cierto?**

-Es absolutamente falso. Acá hay dos antecedentes que son claros: La tasa de motorización en Santiago es de 200 autos cada 1.000 habitantes, y en otras partes del mundo hay entre 400 y 500 vehículos. Lo otro es que si le tomas una foto aérea a Santiago, te darás cuenta de que sólo el 8% de la superficie está destinado a calles. En ciudades como Tokio o Nueva York

ese porcentaje es entre el 20 el 25%. Hay mucha desinformación y prejuicio en esto.

**-Con esto quizás usted despierte la "furia" de los ciclistas... ¿Qué se les dice?**

-Que viven dentro de una sociedad, con personas que tienen diferentes necesidades. Que Santiago es una ciudad que tiene poco espacio de calles y eso implica que asignar espacio a ciclovías es quitarles lugar a los peatones o al transporte público. Así de simple.

Tweet

## MÁS NOTICIAS

► Agencia de Calidad ya visitó más de cien colegios: "No todos los sostenedores tienen clara su responsabilidad pedagógica"

► Asociación de Clínicas: "Tenemos un paciente más empoderado... Lo vemos en los reclamos"

► Conifos rechaza acreditación 2014

► Las 20 carreras técnicas mejor pagadas... y las 20 peor remuneradas: Área de Tecnología es la TOP

► Mañalich y prestaciones no cubiertas por Fonasa e isapres: "En un 90% son absolutamente innecesarias"

