

Fecha: 24/08/2022
 Medio: La Tercera
 Supl.: La Tercera
 Tipo: Nacional

Título: “El auto no es liberador, daña la salud y al medioambiente, a diferencia de la bicicleta”

Lake Sagaris, doctora en planificación urbana:

“El auto no es liberador, daña la salud y al medioambiente, a diferencia de la bicicleta”

La investigadora del Centro de Desarrollo Urbano Sustentable (Cedeus) de la UC aborda de qué manera la bicicleta puede ser pensada como un medio de transporte que contribuya a una sociedad sustentable, equitativa y con perspectiva de género. “Con la bicicleta, las mujeres podríamos movernos con más libertad, trabajar de noche sin largas esperas en los paraderos”, dice.

Gabriela Mondaca

“Hace unos años se trató de construir una autopista por el barrio Bellavista, en Santiago. En ese tiempo, junto a 14 organizaciones, creamos una campaña por la orilla del río Mapocho para evitar la construcción, pues ahí me di cuenta de lo poderosa que es la red vial para mejorar o, lamentablemente hoy, empeorar la conectividad, la participación ciudadana y la belleza y el patrimonio de la ciudad”.

De esta forma, Lake Sagaris (65), doctora en planificación urbano-regional y desarrollo comunitario, se refiere a cómo surgió su interés por las bicicletas y la movilidad una vez radicada en Chile.

La académica de origen canadiense, integrante del Instituto para el Desarrollo Sustentable e investigadora del Centro de Desarrollo Urbano Sustentable (Cedeus), fue reconocida hace algunas semanas por la ONU tras su trayectoria de dos décadas promoviendo el transporte urbano sustentable y equitativo. Y en esa tarea, aborda la importancia de la bicicleta para disminuir la percepción de inseguridad de las mujeres y cómo este medio de transporte puede contribuir a la creación de políticas públicas que ayuden a instalar una ciudad sustentable, segura y equitativa.

¿Cómo el uso de la bicicleta contribuye a una sociedad más sustentable?

Creo que es importante entender que por más que se ha vendido el auto y la automovilidad, esta no es buena para ti; a diferencia de la bicicleta, el auto no es liberador, daña la salud, al medioambiente de múltiples formas y, por sobre todo, limita los espacios en la ciudad que podrían usarse para jardines o áreas verdes, espacios que son cada vez más importantes para la sustentabilidad, pero no son tomados en cuenta.

Frente a eso, no existe solo un modo de alternativa de transporte, sino que es una ecología de modo: la caminata para distancias cortas hasta 2 km; la bicicleta para distancias de hasta ocho kilómetros y luego el bus, Metro y otros modos más motorizados para distancias largas de ocho, nueve y hasta 10 kilómetros. Si uno toma eso como un principio básico para el ordenamiento de la movilidad, uno tiene la posibilidad de mejorar mucho la ciudad y su funcionamiento, re-



duciendo la violencia vial que hoy en día mata a más de 2.000 personas al año en Chile. Y también reduciendo otro tipo de violencia, como la violencia de género y delictual.

¿Por qué se relaciona la bicicleta con el género femenino?

La bicicleta siempre ha sido asociada a la liberación de las mujeres. Desde que surge la primera ola, la segunda ola y la tercera ola feminista, ha sido un medio de transporte emblemático para las mujeres. De hecho, el que hoy podamos usar pantalones o la ropa que queremos viene porque justamente las mujeres se subieron a la bicicleta; eso desde la mirada histórica.

¿Y cómo surge el enfoque de movilidad y género?

Nosotros como investigadores del Laboratorio de Cambio Social hemos desarrollado cálculos y estudios que demuestran lo poderosa que puede llegar a ser la bicicleta si es que se integrara a un sistema de buses como Red, a través de un portacleta, o al sistema de Metro, a través de uno o dos carros que permitan subir con bicicleta para así mejorar el acceso de las mujeres a sus destinos,

sobre todo los más lejos. Hay un tema importante de género relacionado con la bicicleta, pues si los buses en Chile - como es en Norteamérica - tuvieran estas parrillas para cargar bicicletas, las mujeres podríamos movernos con más libertad, trabajar de noche o tomar turnos nocturnos, porque no serían necesarias esas largas esperas en paraderos, en lugares oscuros donde no hay vigilancia.

¿Qué resultados obtuvieron de esos estudios?

El estudio fue hecho para una mujer que trabajaba de empleada doméstica en Las Condes y vivía en Puente Alto, que es un viaje bastante típico dentro de Santiago. Ella tenía una hija y nosotros notamos que si ella hubiese contado con una bicicleta podría haberse acercado de forma más rápida al Metro, llevar el transporte consigo en el bus y luego bajarse en su destino final. Con eso no solo se ahorra tiempo, sino que también un porcentaje importante de su sueldo; además, mejoraba su salud y seguridad.

¿Por qué su seguridad?

Eso es importante, pues ahí está la mirada

de género: si yo soy trabajadora, médica y tengo turnos nocturnos, me conviene movilizarme en bicicleta, pues así no tengo que esperar en un paradero, aislada, sola, y tampoco tengo que cruzar caminando zonas abandonadas o puentes donde también es fácil que se hagan encerronas. Entonces lo que se puede lograr subiéndose a una bicicleta es mucho, en vez de caminar media hora desde el paradero a mi casa, en bici me demoro solo 10 minutos. Paso muy rápido por cualquier zona de riesgo y es que, a pesar de que la bicicleta no elimina 100% los riesgos, sí te da una buena estrategia para superarlos.

¿Se ha tratado de convertir este enfoque en una política pública?

Hemos estado colaborando en los distintos espacios desde que empezamos a generar estos resultados y la verdad es que con un nuevo gobierno que se declara pro mujer, feminista, preocupado por temas de género e inseguridad, estamos esperanzados de que estos proyectos sirvan de material de apoyo



para así contribuir a políticas públicas.

"Percepción de inseguridad en las mujeres"

Con el fin de ahondar en este enfoque, el Centro de Desarrollo Urbano Sustentable (Cedeus) y el Instituto de Estudios Urbanos y Territoriales UC (Ieut) realizaron la Encuesta de Percepción de Desarrollo Urbano Sustentable (Epdus), para abordar en específico la percepción de inseguridad en las mujeres y de qué forma esto afecta su relación con el traslado por la ciudad.

El estudio, en el que participó Lake Sagaris, arrojó que un 35% de las encuestadas siente inseguridad en barrios mixtos periféricos de la capital, tales como El Bosque, Padre Hurtado, Puente Alto, Peñalolén, Cerro Navia, Renca, Huechuraba y Conchalí. Mientras que un 25% de ellas se sentía insegura o muy insegura trasladándose en barrios mixtos periféricos como Quilicura, Lampa, Maipú, La Florida, Cerrillos y Lo Espejo.

En la misma línea, un 55% de ellas se sentía insegura cuando se desplazan en auto y un 42% caminando, mientras que un 43% de

los hombres andando en bicicleta y un 38% de ellos en el transporte público.

¿De qué forma los medios de transporte pueden ayudar a disminuir la percepción de inseguridad en las mujeres?

Hay otros estudios de inseguridad urbana que identifican que el lugar que genera mayor temor en la calle son los paraderos de transporte público. Creo que aquí está la posibilidad de generar un nuevo paradigma, donde se visualiza un sistema de movilidad urbana regional que combina esta ecología de la caminata, la bici, el bus y que genera espacio seguro por donde estar (...). La idea es que haya paraderos que tengan baños, que sean perfectos en temas de servicios para los peatones y ciclistas. Que se generen espacios seguros en cada zona por donde pasa este sistema de movilidad pública y que haya integración en campaña para que las bicicletas públicas puedan subirse a un bus y luego homologar el pasaje de un Metro, tal como existe hoy.

¿Algún día Chile podrá estar al nivel de países como Holanda en cuanto a movilidad?

Sí, e incluso lo podemos hacer mejor. En

Holanda la historia del transporte ha sido en base a la bicicleta, pero nosotros en Chile lo tenemos que hacer en base a la caminata, la bicicleta y el transporte público. Eso es lo que realmente te libera del costo ambiental y financiero de tener un auto para moverte con seguridad y dignidad en la ciudad. Pero ahí hay una advertencia importante, porque creo que no es casualidad que los países que mejor tratan a sus peatones y sus ciclistas son países con culturas democráticas más establecidas, con grandes niveles de confianza y de seguridad social, equidad en los ingresos, etc. Entonces, no es casualidad el abandono por parte de las élites hacia las personas que usamos bicicleta, que caminamos para movernos, sobre todo de las personas con discapacidad. Eso es lo que se tiene que cambiar y ese cambio se llama democratizar.

Sobre la propuesta de nueva Constitución, ¿cree que los artículos sobre ciudad cumplen con los estándares necesarios para una nueva movilidad?

La propuesta me sorprendió. La sección sobre el derecho a la ciudad me parece una ex-

celente fundación para corregir la gran mayoría de los problemas y las deficiencias en la gestión territorial actual. Estos artículos garantizan, por sobre todo, el derecho a la ciudad, que significa que tienes que tener una movilidad que te permite acceder con dignidad a todo lo rico y lo bueno que es la ciudad. Además, garantiza el derecho a la participación, algo que hoy no está garantizado en ningún lado y nos pasa por encima constantemente. Como presidenta de mi junta de vecinos me he dado cuenta de que muchas veces uno tiene que mendigar el derecho a participar en proyectos inmobiliarios que tienen un tremendo impacto ambiental y social. Eso, con una nueva Constitución, cambiaría de manera significativa. Como canadiense, que vengo de un país que no es de derecha ni izquierda, diría que esta es una Constitución que nos permitiría acceder a niveles de desarrollo como Canadá, Suecia, Holanda y Dinamarca. No es tan radical como se piensa, pero sí establece cambios fundamentales que nos van a permitir estar a la altura de los desafíos de sustentabilidad y justicia social. ●