



Hasta septiembre de este año 85 ciclistas han fallecido en accidentes.



Rafael Gumucio

Solo un minuto de paz

Cuando los pumas y otros animales bajaron a la ciudad, todos de alguna u otra forma nos alegramos. De alguna forma las especies que habíamos expulsado de la ciudad volvían a ella. Su retorno era el indicio de una nueva paz y un nuevo orden para reencontrarnos. Sólo los especialistas en vida silvestre nos advirtieron que ese regreso de lo salvaje podía ser una trampa mortal para ellos, porque tarde o temprano la ciudad regresaría a sus fueros, y atrapados en sus nuevos hábitats y hábitos los animales morirían a una velocidad espeluznante. Algo parecido ha pasado con otros hábitos y hábitats urbanos. En las calles vacías de automóviles y

microbuses los ciclistas sintieron, por un tiempo, que la ciudad era suya. La compleja red de medios de transporte que forman la ciudad con sus conflictos de tamaños y velocidades pareció resolverse sola. Pero la ciudad, y Santiago en particular, seguía siendo la ciudad. Con el ruido de los bocinazos volvió esa interacción salvaje entre los que pedalean y manejan, los que transportan carga, los pasajeros o bolsos rojos y verdes con comida más o menos rápida. Todas esas distintas formas de vivir la ciudad se encuentran de pronto en un perfecto caos al que nos cuesta volver a acostumbrarnos.

No sacamos nada con esperar que otra cuarentena imponga algo parecido a la paz si no somos capaces de imponerla nosotros a través de reglas y leyes precisas. Parecemos terriblemente lejos de intentarlo siquiera.

Han fallecido tres ciclistas atropellados en los últimos 15 días en Santiago

Expertos viales sugieren 4 estrategias para que conductores y ciclistas convivan en la calle

DAVID AGUAYO

Una ciclista de 24 años falleció atropellada por un bus del transporte público la mañana de este jueves, en la esquina de Holanda con Nueva Providencia, justo al frente del Costanera Center. Se trata del tercer ciclista fallecido en un siniestro vial en los últimos 15 días. La estadística empeora si se aprecia el panorama general. Hasta septiembre de este año se contabiliza la misma cantidad de víctimas que en todo 2018 y todo 2019: 85 personas.

Conocer la ley de Convivencia Vial y disminuir la velocidad máxima de los vehículos son algunas de las propuestas.

"Durante este año, los motociclistas y ciclistas son los dos modos que han mostrado un aumento en la cantidad de fallecidos comparado con el mismo periodo del año anterior, con un incremento de un 19% y 29% respectivamente", asegura la ministra de Transportes, Gloria Hutt.

¿Qué se puede hacer para frenar los atropellos a ciclistas? La opinión de los expertos viales es uniforme: evitar que vehículos y bicicletas compartan la calle. Proponen construir lo antes posible una red integral de ciclovías, donde los pedaleos puedan transitar sin competir por el espacio con los conductores. Sin embargo, esta solución requiere de tiempo. ¿Qué otras estrategias se pueden implementar en el

corto plazo?

Fiscalizar y reducir la velocidad de los vehículos. "Deberíamos tener fotorradars sacando partes a la gente que excede la velocidad. Hay ciudades en el mundo que han reducido el límite de velocidad a 30 km/h (Madrid). Hoy vemos que los autos conducen a velocidades incivilizadas. Nos costó un mundo bajar el máximo a 50 km/h, pero aún vemos a personas manejando a 80 km/h en la calle y nadie está fiscalizando eso. La tendencia de los países desarrollados es disminuir la velocidad de los autos drásticamente y controlarla fuertemente", explica el ingeniero Ricardo Hurtubia, académico del Departamento de Ingeniería de Transporte y Logística de la Universidad Católica.

La ministra Hutt asegura que "hemos requerido a Carabineros intensificar la fiscalización de cumplimiento de la normativa en todos los modos. Existen leyes y reglas claras, y lo que necesitamos es incrementar la fiscalización para asegurar su cumplimiento". Agrega que durante esta semana se le dio urgencia al proyecto de ley que crea el Sistema de Tratamiento Automatizado de Infracciones del Tránsito (CATI), que busca detectar las infracciones por exceso de velocidad usando cámaras de vigilancia.

Mirar y copiar las experiencias exitosas. "Existe una escasez notable de infraestructura para los ciclistas en Santiago. El lugar donde falleció este jueves la ciclista es un sector de alto flujo vehicular y cero infraestructura para las bicicletas. En cambio, ciuda-

des como Ámsterdam o Copenhague tienen una hermosa tradición ciclista. Pero hay otras que se han ido sufriendo al carro, como Londres y Bogotá. Lo que han hecho ellos es disponer de una gran cantidad de infraestructura vial adecuada para que los ciclistas vayan por una vía segregada de los automóviles", asegura el doctor en Transportes Juan Carlos Muñoz, director del Centro de Desarrollo Urbano Sustentable UC - UdeC.

Datos: Bogotá transformó 53,4 kilómetros de calles en ciclovías temporales para incentivar el uso de la bicicleta durante la pandemia. Los pedaleos pueden transitar tranquilamente por la calzada en los horarios punta de mañana y tarde, de lunes a lunes (más información en el siguiente link <https://bit.ly/38EdpSk>).

Conocer las reglas del juego. "Nadie se ha preocupado de informar a la gente sobre la ley de Convivencia Vial. Los ciclistas, por ejemplo, tienen derecho a ir por la calle y usar una pista. Y los autos, para adelantarlos, tienen que hacerlo a 1,5 metros de distancia. No pueden esperar a que se corran los ciclistas", asegura el ingeniero Ricardo Hurtubia.

La ley 21088 establece que "los ciclistas deberán transitar por las ciclovías o, a falta de éstas, por la pista derecha de la calzada". Por supuesto existen excepciones como en los siguientes casos: "En vías unidireccionales, cuando exista una pista de uso exclusivo de buses ubicada al costado derecho de la calzada. En esta situación, los ciclos deberán circular por el

costado izquierdo de la pista izquierda... Cuando el ciclo deba virar a la izquierda" (<https://bit.ly/32AdKIU>).

Privilegiar la táctica del pelotón. Al igual que en las competencias de ciclismo en ruta, en las cuales los ciclistas deportivos forman pelotones para disminuir el roce del viento y así ahorrar energía en el pedaleo, el ingeniero Juan Carlos Muñoz propone que los ciclistas urbanos viajen en grupos, no para optimizar las condiciones aerodinámicas del viaje, sino para que sean vistos por los conductores mientras circulan por la calle.

"Es un fenómeno que se ha comprobado: mientras más ciclistas hay, la probabilidad de que te atropellen es menor. Este año no se ha dado tanto, eso sí, porque la velocidad de los autos ha aumentado, debido a que ha habido menos flujo vehicular", ilustra Muñoz.