LITORALPRESS

Fecha: 29-05-2025
Medio: El Mercurio
Supl. : El Mercurio - Cuerpo A
Tipo: Noticia general
Título: Claves para una sana convivencia entre ciclistas, automovilistas y peatones

Pág. : 10
Cm2: 759,1
VPE: $ 9.970.886

Tiraje: 126.654
Lectoría: 320.543
Favorabilidad: No Definida

Debate en cartas al director por el riesgo de accidentes:

Claves para una sana convivencia entre ciclistas, automovilistas y peatones

Conocer las leyes, respetar los espacios compartidos y ser empático son algunas de las recomendaciones de los especialistas para lograr que los distintos modos de transporte puedan convivir sin conflicto.

MANUEL HERNÁNDEZ

La calle es de todos los que ocupan el espacio público y eso agrupa a automovilistas, ciclistas y peatones. Así lo confirman distintos especialistas; sin embargo, en los últimos días "El Mercurio" ha recibido distintas cartas al director en las que se cuestiona el actuar de ciclistas y de conductores de autos.

Por ejemplo, el 25 de mayo un lector plantea que los ciclistas que transitan por Lo Curro "provocan un tremendo riesgo de accidentes al tener que adelantarlos en la subida". Al día siguiente, un ciclista respondió que "hacer ciclismo es riesgoso, pero el peligro aumenta cuando se suma la hostilidad de algunos automovilistas".

A eso se suman accidentes fatales, como el del triatleta Matías Opitz, quien falleció tras ser atropellado.

¿Qué acciones deberían tomarse para lograr una sana convivencia y evitar accidentes? Los expertos plantean distintas medidas:

Ser predecible y empático

Eso implica que exista una comunicación no verbal entre los distintos conductores para evitar accidentes. Por ejemplo, que un ciclista y un conductor de auto puedan comunicarse si es que van a cruzar.

Alberto Escobar, gerente de Movilidad y Políticas Públicas del Automóvil Club, dice que "los conductores chilenos son los más violentos de América Latina". Bajo esa premisa, hay que ser empático para evitar accidentes. Y agrega: "Tenemos que señalizar, avisar, alertar de cada maniobra" y, en el caso de la bicicleta, "señalar con el brazo que vas a doblar a la derecha o a la izquierda". Además, insiste en la relevancia de usar ropa retrorreflectante: "Hacerse ver es muy importante".

Coincide Beatriz Mella, directora del Centro de Investigación Urbana para el Desarrollo (Ciudhad), de la U. Andrés Bello, quien asegura que actualmente la movilidad se vive "de una manera muy acelerada" y, por lo tanto, los accidentes o infracciones que ocurren entre peatones, ciclistas o automovilistas, "tienen que ver con la falta de empatía en el espacio público (...). El otro no nos importa mucho. Y creo que si partiéramos de la base de que tenemos que cuidar al de al lado, sería distinto".

Tener educación vial

El académico de la Facultad de Ingeniería de la U. Católica Ricardo Hurtubia afirma que la educación vial debe ser "proporcional a la responsabilidad". Es decir, según el tamaño y la velocidad que alcance cada vehículo: "Si tú manejas un bus o un camión, tienes que tener una licencia clase A y te exigen más. Si manejas un auto, necesitas una licencia clase B y saber la ley de tránsito superbién. Luego, los ciclistas tienen más responsabilidad que los peatones porque van a más velocidad y ponen más en riesgo a los peatones".

Escobar reconoce la importancia de la educación vial, pero enfatiza que "no es solamente para los automovilistas. Sería deseable que el ciclista y el peatón conocieran las normas mínimas de tránsito". Y destaca que los ciclistas "no pueden ir contra el sentido del tránsito y se deben detener en los semáforos", mientras que un 19% de los peatones cruza "intempestivamente" por la calle, lo que "no deben hacer".

Con todo, Hurtubia destaca que "las bicicletas tienen derecho a usar la pista completa y los automovilistas tienen que adelantarlos, pero no pueden esperar que un ciclista se tenga que correr". De hecho, la ley establece que debe haber 1,5 m de distancia para adelantar.

Respetar las velocidades

Algo tan básico como respetar las normas y señaléticas podría evitar accidentes y mejorar la convivencia vial, según los expertos.

"El automovilista no tiene que pasarse la roja, no tiene que doblar sin señalizar, tiene que darles preferencia a los peatones, debe respetar los cruces señalizados y no señalizados. Es decir, ante cualquier cruce debes disminuir la velocidad y detenerte si fuese necesario", explica Escobar.

A su juicio, los automovilistas "también tienen que mantener la velocidad máxima en una vía, es decir, a menos de 50 km/h siempre".

Eso sí, Hurtubia plantea que las velocidades máximas deberían ser más bajas, "especialmente en contextos urbanos". Por ello, sugiere que en calles pequeñas sea de 30 km/h (se conocen como Zonas 30).

Amarilis Horta, directora ejecutiva de la ONG Fundabici, destaca que "un ciclista puede aparecer rápido en un cruce donde no viste a nadie a pie. Su velocidad es mayor: mira dos veces antes de avanzar".

Sin embargo, y aunque en otros países está permitido que ciclistas avancen con la luz roja, Hurtubia dice que en Chile, "alguien que llegue y se tire, incluso con la luz roja para los autos, es peligrosísimo. Hay que respetarlas por autocuidado".

Mejorar la infraestructura

Escobar reconoce que "nunca tenemos suficiente infraestructura. Ni los peatones, ni los ciclistas ni los automovilistas". Y añade que esto es importante, "pero el que toma las decisiones eres tú, como conductor de bicicleta o de automóvil. Y, por lo tanto, si hay buena o mala infraestructura, tú tienes que comportarte de acuerdo a la legislación mínima".

Hurtubia, en cambio, afirma que la infraestructura es vital para que el recorrido "sea seguro e intuitivo para todos". Y reconoce que hacer ciclovías por toda la ciudad es imposible. Por eso, sugiere hacerlas en las avenidas grandes: "No se trata de estar haciendo infraestructura especial para ciclistas en todas partes, pero si la velocidad fuera más baja en calles pequeñas, pedalear por ahí sería más seguro", afirma.

El espacio es compartido

Los peatones y ciclistas tienen prioridad, pero también deben ser responsables y precavidos.

¿Qué debe hacer un peatón? Escobar dice que "utilizar todos los sistemas que están diseñados para él: acera, los cruces señalizados, los semáforos, utilizar ropa retrorreflectante de ser necesario". Y agrega: "El automovilista no es más importante que los otros usuarios".

En tanto, Horta plantea que la ley permite a los ciclistas circular por la calzada: "Salvo autopistas concesionadas, los ciclos pueden usar todas las vías. Aceptarlo mejora la convivencia (...). Los ciclistas deben usar la calzada, salvo que exista ciclovía certificada y muy pocas lo están". Y concluye: "La calle es de todos".

HÉCTOR FLORES

Los autos no pueden interrumpir el tránsito por la ciclovía, que es una vía exclusiva para ciclistas. Además, los peatones deben respetar las señaléticas y los cruces para evitar accidentes.

Fiscalización y "Zonas 30"

A propósito de las críticas de los ciclistas en la comuna y el accidente del fin de semana en Lo Curro, la alcaldesa de Vitacura, Camila Merino, afirma que durante este año han "intensificado la fiscalización del cumplimiento de las normas de tránsito, especialmente en los puntos de mayor interacción". Y agrega que están implementando nuevas "Zonas 30", para una circulación "más segura y armónica". La edil también cuenta que inauguraron un nuevo tramo del ciclopaseo Mapocho 42K, que llega hasta la rotonda Lo Curro, y están haciendo estudios de ingeniería para extender el recorrido hasta Av. Padre Hurtado, para "consolidar rutas más seguras y continuas para los ciclistas, integrando infraestructura de calidad con una planificación urbana sostenible". Por último, agrega, han alcanzado 13,52 kilómetros de ciclovías, lo que equivale al 29% de la red total proyectada.