

LA NUEVA CONVIVENCIA VIAL: EL RETO DE COMPARTIR LAS CALLES EN CHILE

El aumento de motocicletas, bicicletas, scooters y servicios de delivery está cambiando la movilidad urbana y tensionando el ritmo diario de las calles. En este escenario, el desafío no solo pasa por más infraestructura, sino también por educación, regulación y cambios culturales.

Las ciudades chilenas viven una transformación profunda en materia de movilidad.

A los automóviles se han sumado motocicletas, bicicletas y scooters, configurando un escenario que plantea nuevos desafíos de convivencia, especialmente porque la infraestructura urbana y la cultura vial no han evolucionado al mismo ritmo. El gerente general de Automóvil Club de Chile, Carlos Larravide, advierte que estos cambios han incrementado la interacción entre usuarios vulnerables y vehículos motorizados. A ello se suma una nueva fuente de conflictos: el delivery, que instaló una lógica de urgencia permanente e impulsó conductas de riesgo como zigzagueos, exceso de velocidad, invasión de veredas y maniobras imprudentes, especialmente entre motociclistas que circulan en espacios reducidos.

“El conductor tradicional todavía mira la calle desde una lógica antigua, donde el automóvil ‘manda’. La Ley de Convivencia Vial intentó cambiar eso, poniendo en igualdad a peatones, ciclistas y otros modos de transporte, pero culturalmente todavía cuesta entender que la calle se comparte y no se conquista”, reflexiona Larravide.

El investigador adjunto de

Cedeus y profesor asociado del Departamento de Urbanismo de la Facultad de Arquitectura de la Universidad de Chile, Rodrigo Mora, coincide con esta mirada y añade que la Ley de Convivencia Vial fue clave para avanzar desde una visión centrada casi exclusivamente en el automóvil y en la “conducción responsable” —donde peatones y ciclistas eran vistos como actores impredecibles— hacia una perspectiva más integral, que reconoce el derecho que tienen bicicletas, scooters y peatones de ocupar el espacio público.

Para el docente de la Escuela de Ingeniería, Energía y Tecnología de AIEP, Fernando Castillo, muchos conflictos en el espacio público responden más a factores culturales y conductuales que a la falta de infraestructura. “Una de las principales brechas es la falta de empatía entre los distintos usuarios de la vía. Muchas personas priorizan su propio desplazamiento sin considerar la seguridad de los demás”, asegura el experto. A esto suma

“Cuando las ciclovías se interrumpen abruptamente, muchos ciclistas se suben a las veredas, pues de otra forma deben convivir con buses. Eso no es un problema de mal comportamiento, sino de diseño vial”, dice Rodrigo Mora, investigador adjunto de Cedeus y académico de la U. de Chile.

la “baja cultura” de respeto a las normas de tránsito y la falta de educación vial integral desde edades tempranas, especialmente en convivencia, autocuidado y respeto mutuo.

Enfoque integral

Aunque coincide con este diagnóstico, Mora enfatiza que los conflictos también pueden originarse en una combinación de infraestructura y cultura. “Cuando las ciclovías se interrumpen abruptamente, muchos ciclistas se suben a las veredas, pues de otra forma deben convivir con buses. Eso no es un problema de mal comportamiento, sino de diseño vial”, ejemplifica el investigador de Cedeus. Por ello, plantea la importancia de mejorar las condiciones urbanas para evitar que estos conflictos surjan, a la vez que se implementen campañas de comportamiento vial.

Desde la Comisión Nacional de Seguridad de Tránsito (Conaset), su secretario ejecutivo, Alberto Escobar, explica que el organismo ha impulsado un enfoque de convivencia vial, adaptando campañas y mensajes según los distintos tipos de usuarios. La premisa, señala, es que no se puede comunicar de la misma forma a un automovilista, un mo-

tociclista o un usuario de scooter.

En este sentido, Escobar destaca la existencia actual de un mayor consenso respecto a que la educación vial debe ser parte de la formación integral de niños y niñas, así como los avances logrados en los procesos de obtención de licencias, con mayores exigencias y control sobre quienes las obtienen, pero entienden que aún no es suficiente.

Por eso, hoy se trabaja en un enfoque que busca integrar educación, fiscalización, normativa e infraestructura. “Además, existe un esfuerzo importante por instalar el mensaje de responsabilidad a todos los usuarios de las vías. La seguridad vial no depende únicamente del conductor, depende también de los peatones, ciclistas, motociclistas, empresas, instituciones públicas y del propio diseño de las ciudades”, detalla el secretario ejecutivo de Conaset.

Concuerda con esto Larravide y agrega que un niño que aprende respeto vial desde temprano probablemente será un peatón, ciclista o conductor con mayor conciencia en el futuro. “La seguridad vial no se construye únicamente con multas o fiscalización; se construye formando hábitos, empatía y autocuidado”, puntualiza.

