



Ciclistas en riesgo: Aumentan los accidentes fatales y expertos piden mejores ciclovías

Ultimo reporte de la Organización Mundial de Salud encendió la alerta. En Santiago están identificadas las ciclovías más peligrosas: Curicó-Tarapacá, la Alameda y Santa Isabel.

Las claves del proyecto «Santiago Pedaleable»

Santiago Pedaleable», dice el intendente de la Región Metropolitana (y ciclista) Claudio Orrego, "es una instancia de coordinación que permitirá potenciar e integrar todas las iniciativas que promuevan a las bicicletas como medio alternativo de transporte".

Su plan es de largo plazo y contempla, al menos, cinco ejes:

- 1 Plan Maestro de Ciclorrutas** que proyecta un total de 952 kilómetros para la provincia de Santiago, además de Puente Alto y San Bernardo. Para la primera etapa, la intendencia tiene el objetivo de construir 184,8 kilómetros de ciclorrutas y 24 conectores para unir los más de 200 kilómetros ya existentes y que no están vinculados entre sí. La proyección abarca 20 comunas.
- 2 Parque Ciclopaseo Integrado Mapocho 42k** : proyecto financiado por el Ministerio de Vivienda para tener un ciclopaseo público continuo a lo largo de las riberas del río Mapocho, entre Lo Barnechea en el sector oriente de Santiago, y Pudahuel, en el poniente. A esto se suma la construcción de una ciclovía en el mismo río, para lo cual la Secretaría de Planificación de Transportes está desarrollando el análisis de factibilidad para implementar una de 6,7 kilómetros en la ribera sur.
- 3 Sistema de Bicicletas Públicas** . Se contempla poner a disposición del público una serie de bicicletas para que las puedan utilizar temporalmente, al estilo de lo que hoy hacen algunos municipios como Providencia y Vitacura. La idea es que la bicicleta pueda ser dejada en cualquiera de los puntos que abarque el sistema, convirtiéndose así en un medio de transporte público más. Ya son doce los municipios que acordaron sumarse a esta idea.
- 4 Estacionamientos de Bicicletas.** Ya que la meta gubernamental contempla triplicar la capacidad de estacionamientos en las estaciones

del Merval (Quinta Región), Biotrén (Octava Región) y Metro de Santiago, el Gobierno está dispuesto a financiar conjuntamente con el tren subterráneo capitalino la inversión. Esta medida tiene que ser acordada con las organizaciones de ciclistas.

- 5 Crear un Estatuto del Ciclista** que contenga los derechos y deberes de los ciclistas, tanto en relación con los automovilistas como con los peatones.

"Estos proyectos nos permitirán construir una ciudad más amigable, sustentable y ecológica mediante el uso de bicicletas. Sin embargo, es necesario el compromiso de todos los actores involucrados para llevarlos adelante organizadamente", concluye el intendente Orrego.

Así lo dice la Organización Mundial de Salud (OMS) en su reporte 2013, donde se informa que -según los últimos registros- 144 ciclistas murieron mientras pedaleaban por la calle: siete más que en el estudio anterior, de 2009. Lo sorprendente es que, de acuerdo con los mismos documentos, el número total de personas fallecidas en accidentes de tránsito bajó de 2.280 a 1.595.

¿Cómo deben ser interpretados estos datos?

Según la directora de «Bicultura», **Amarilis Horta**, nuestro país (y sobre todo Santiago) es uno de los lugares más inseguros para andar en bicicleta. Según ella, la normativa sigue permitiendo una realidad "informal y caótica". Esa sería la razón por la que, si bien los viajes en bicicleta se han multiplicado en el último tiempo -y con ello deberíamos tener un mejor control de la situación-, los accidentes no han disminuido.

Dos tendencias entran en conflicto. Por una parte, el significativo aumento del número de ciclistas circulando en grupo por la calzada obliga a los automovilistas a conducir más alertas y reducir la velocidad. Según estimaciones oficiales, cada año la tasa de viajes en bici ha aumentado en 20%, al menos desde el 2005. Es decir, cada 5 años se ha duplicado el número de ciclistas.

Pero por otro lado, apunta Horta, Chile es uno de los países de la OCDE con límites de velocidad más altos permitidos dentro de la ciudad. "Por lo general, las ciudades europeas, el mundo civilizado, tienen entre un tercio y el 50% de sus calles limitadas a 20 o 30 kilómetros por hora, donde se reduce muchísimo el peligro de muerte por accidentes. En las zonas rápidas, descontando las autopistas, la máxima está entre 40 y 50 kilómetros por hora", afirma la experta.

En cambio, en Santiago la máxima llega a los 70 km/hora. "Es una velocidad que mata o deja secuelas graves, de por vida", dice Horta. "Esas velocidades

son muy altas, lo que no favorece la multiplicación de los viajes a pie o en bicicleta, que son los viajes que socialmente interesaría multiplicar", añade.

Afortunadamente, apunta -y contra todos los factores desincentivantes, adversos y hostiles para la masificación de la bicicleta-, en Chile cada día es más la gente que deja el auto y se monta sobre dos ruedas.

Ciclovías: sacrificar lo estético

En «Bicultura» muestran los resultados del estudio «Accidentes y Seguros Ciclistas»: entre el 2011 y el 2012 el número de ciclistas muertos cayó 34%. El dato, sin embargo, es cuestionado por la propia Amarilis, porque "en Chile se registra como muertos en accidente a quienes fallecen en el lugar, en el traslado a la urgencia y las primeras horas de ingreso. Si muere después, no. Los formularios policiales no contemplan al conductor de bicicleta".

Según el profesor del Laboratorio Ciudad y Territorio de la U. Diego Portales, **Rodrigo Mora** -quien viaja de su casa al trabajo en bicicleta-, el mayor riesgo en una ciudad como Santiago es la discontinuidad de las ciclovías, hechas por cada municipio de modo independiente. "Están mal conectadas y eso es clave, porque a los ciclistas no les queda más alternativa que bajar a la calle o subirse a la vereda", indica.

Se estima que actualmente en Santiago existen 200 kilómetros de ciclovías. Mora cree necesario elevar la tasa de construcción a unos 100 kilómetros anuales. "La única forma de hacerlo es poner las ciclovías en las calzadas de autos. Por ejemplo, en Eliodoro Yáñez, para que en vez de cuatro carriles para autos, haya tres, y el otro para bicicletas. Es una avenida que se colapsa en las mañanas y esa medida sería un incentivo para bajarse del auto", asegura.

El arquitecto estima que la discontinuidad de las vías se debe a que muchas ciclovías son construidas con demasiados criterios estéticos. "La de Antonio Varas tiene luces, arbolitos, flores y cosas por el estilo. No se necesitan rutas tan bonitas. Hay que sacrificar la estética, como se hizo en la avenida Santa Isabel, en el centro, donde simplemente le quitaron una franja a la calle", indica Mora.

El profesor hace un alcance: para evitar el más común de los accidentes (auto atropella al ciclista al virar a la derecha) estas rutas necesitan que en cada esquina exista un diseño que separa a los vehículos de las bicicletas, de modo que los automovilistas tengan mejor visibilidad. "Es un sistema que se ocupa en Holanda", dice el arquitecto.

"La ley nos discrimina"

Según una encuesta realizada por «Bicicultura», entre las 1.873 personas entrevistadas sumaron 1.178 accidentes. El 93% de ellos ocurrieron en un día "normal", sin lluvia, neblina o mucha humedad. 411 casos ocurrieron entre las 17:00 y las 21:00 horas y el 58% fue contra un auto. De estos últimos, más de la mitad se produjo cuando el auto estaba girando.

¿Los puntos más peligrosos? La ciclovía con más accidentes es la que corre por Curicó-Tarapacá, con 26 accidentes durante el 2013, seguida de la Alameda (23) y Santa Isabel (21).

Finalmente, apunta Horta, nada se sacaría sólo con mejorar el diseño en las esquinas si no hay un cambio en la Ley de Tránsito, que garantice protección al ciclista: "La ley nos discrimina. Si vas por una ciclovía, pasas con luz verde y un auto que gira a la derecha te arrolla, la interpretación es que en el cruce no hay ciclovía y que es el ciclista el que estaba 'adelantando' al auto por la derecha (...) En ninguna parte del mundo se da esta aberración. A nadie se le pasa por la cabeza que un conductor, para cruzar, se tenga que bajarse del auto y pasar hasta el otro lado empujándolo, como se nos pide a los ciclistas".

POR: PATRICIO PINO M.
sábado, 26 de abril de 2014

Artículos relacionados

[Ley del Tránsito en Chile DFL N°1 Latinoamérica es la Región con más muertes por accidentes de tránsito Trece muertos en accidentes del tránsito en noche de año nuevo en Chile](#)

[Proponen medidas para reducir número de fallecidos por accidentes](#)

[Reportes por accidentes del tránsito en Chile -Carabineros y CONASET](#)

[Las 10 esquinas con más accidentes de tránsito en Santiago de Chile](#)

[MOP reevaluará estándares de seguridad de actual normativa vial debido a accidente](#)

[Innovadora iniciativa de seguridad vial](#)

[El 85% de accidentes se genera por factores humanos](#)

[Seguridad de tránsito para peatones -CONASET-](#)

[10 Reglas de Conducción para una mayor seguridad en el tránsito -CONASET-](#)

[Fatiga en la Conducción-CONASET-](#)

[Bolivia es el país con más accidentes viales de la Comunidad Andina](#)

Alcohol en la ruta deja 3000 mil muertos en 9 años
4 muertes diarias por accidentes del tránsito en Chile en el año 2009
Siniestros del tránsito ocurridos en Chile, asociados a la presencia de alcohol
de conductores, pasajeros o peatones en el año 2009

Abril de 2014