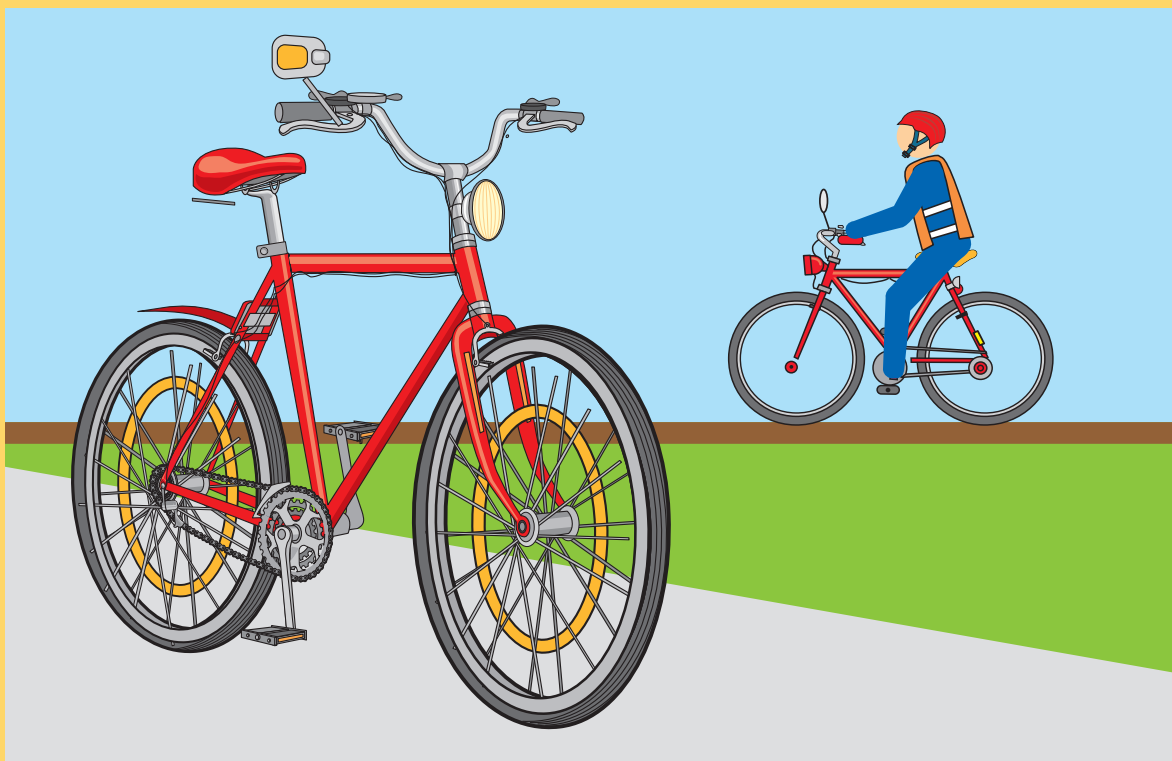


ACHS

La Seguridad en el Tránsito



El Ciclista

Por un Trabajo Sano y Seguro

EL CICLISTA Y SU SEGURIDAD DE TRANSITO

Sonia Claudet U.

INDICE

	Página
INTRODUCCION	3
A. LEYES Y DECRETOS QUE ESTABLECEN LAS NORMAS PARA EL USO DE LA BICICLETA COMO MEDIO DE TRANSPORTE.	5
B. EL CICLISTA: MANTENCION DEL VEHICULO Y EQUIPO DE SEGURIDAD DEL CONDUCTOR.	9
MANTENCION DEL VEHICULO.	9
EQUIPO DE SEGURIDAD DEL CONDUCTOR.	13
C. EL CICLISTA: CIRCULANDO EN ZONAS URBANAS Y RURALES.	15
EN ZONAS URBANAS.	16
EN ZONAS RURALES.	18
D. EL CICLISTA: CONVIVIENDO CON LOS OTROS MEDIOS DE TRANSPORTE.	21
E. EL CICLISTA Y LAS SEÑALES DE TRANSITO.	23
F. BIBLIOGRAFIA	25

INTRODUCCION

A pesar de que la bicicleta no es un vehículo motorizado, las normas y reglas de tránsito rigen para su conductor como si lo fuera, y esto es especificado clara y taxativamente en la Ley de Tránsito y en el Decreto 116, que establece las normas para el uso de la bicicleta como medio de transporte. Sin embargo, frecuentemente se ve a ciclistas que cruzan las calles con el semáforo en luz roja, circulan contra el tránsito en la calzada de las vías o transgreden otras señalizaciones y demarcaciones de tránsito como si éstas no estuvieran también destinadas a ellos.

Al mantener un comportamiento como el que se describe en el párrafo anterior, el conductor de una bicicleta está olvidando que él es un usuario del sistema de transportes tan vulnerable como el peatón, que no existe una carrocería que actúe como armadura defensora en caso de una colisión, que su vehículo es sumamente frágil y que los conductores de vehículos motorizados más pesados, preocupados de sus pares o de vehículos más grandes, tienden a no verlos. Esta situación es particularmente dramática en las ciudades donde los ciclistas no se ven en medio de tanta congestión vehicular, hecho que queda demostrado en las estadísticas: en el año 1995 el 88% de los accidentes con participación de ciclistas ocurría en las zonas urbanas y sólo el 12% en zonas rurales, cifras que se mantienen invariables hasta ahora. En los últimos años la cifra de ciclistas muertos en accidentes de tránsito se ha mantenido constante en alrededor de un 10% del total de muertos en el país por la misma causa, repartiéndose este número equitativamente, de la siguiente forma: 50% en las zonas urbanas y 50% en las zonas rurales.

La bicicleta ofrece ventajas incomparables respecto de los otros medios de transporte: su costo es tan moderado que está prácticamente al alcance de todos los usuarios del sistema; no consume combustible y, por lo tanto, es el único medio de transporte, aparte de caminar, que no produce contamina-

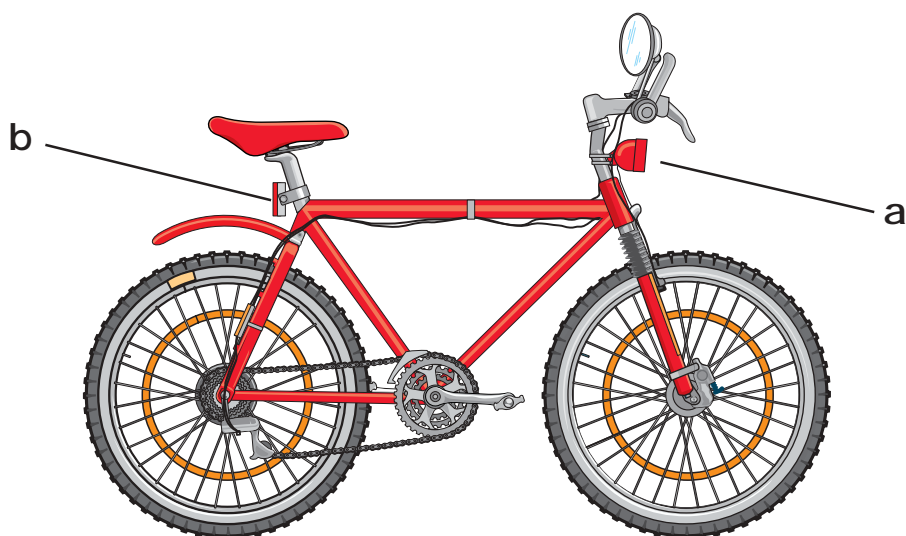
ción del aire; su rodar produce contaminación acústica cero y su conductor puede gozar del entorno haciendo un ejercicio muy saludable y completo.

A pesar de todas estas bondades, la bicicleta no se ha masificado como medio de transporte porque las vías no ofrecen ninguna seguridad para su uso y, también, porque las personas que la usan no respetan las normas de tránsito, conjugándose ambos factores en la producción de accidentes que descorazonan a posibles usuarios. En la medida que se ofrezcan soluciones seguras para su uso como sistema de transporte, ya sea vías segregadas para bicicletas y que sus usuarios respeten las reglas, las normas y la señalización de la misma forma que debe hacerlo cualquier conductor de otro medio de transporte, su uso se irá masificando como una solución a la contaminación ambiental y a la congestión vehicular hoy imperantes.

A. LEYES Y DECRETOS QUE ESTABLECEN LAS NORMAS PARA EL USO DE LA BICICLETA COMO MEDIO DE TRANSPORTE

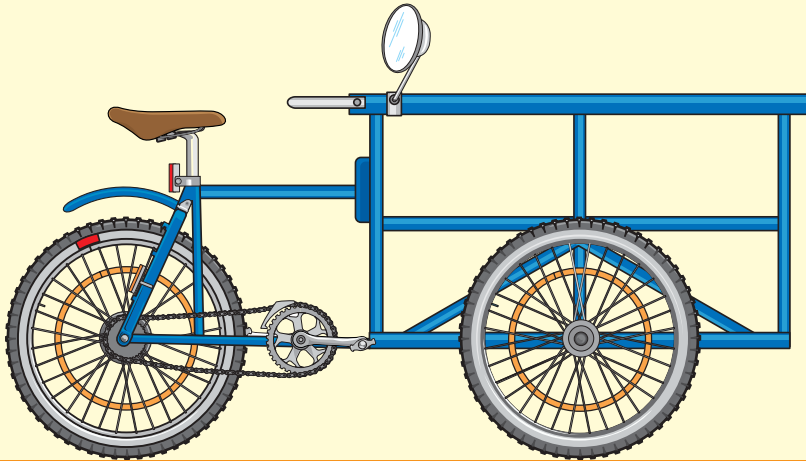
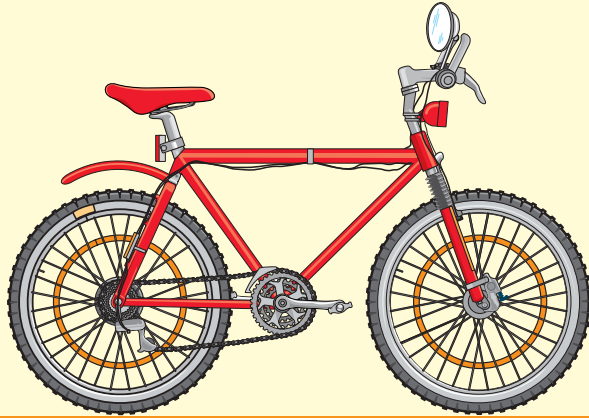
LEY 18.290, DE TRANSITO

En el Título V -De las Condiciones Técnicas, de la Carga, de las Medidas de Seguridad y de los Distintivos y Colores de Ciertos Vehículos- el artículo 66 establece que las bicicletas y triciclos irán provistos, a lo menos, de un sistema de frenos, ya sea de pie o de mano, que accione sobre la rueda trasera o delantera; el artículo 68 establece en el punto 4 que bicicletas y triciclos deberán estar provistos de:



- a) Parte delantera: un foco que permita proyectar luz frontal (blanca o amarilla) y
- b) Parte trasera: luz roja fija.

El artículo 80 del mismo Título establece que bicicletas y triciclos deberán estar provistos de elementos reflectantes en sus pedales y el artículo 83 que las motocicletas, motonetas, bicimotos, triciclos y bicicletas no podrán usarse para llevar mayor número de personas que aquel para el cual fueron diseñados y equipados. El acompañante deberá ir sentado a horcajadas.

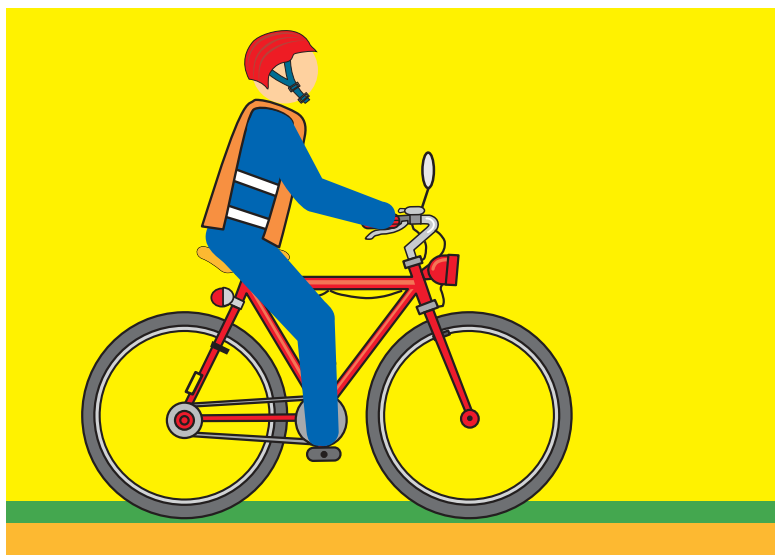


En el Título IX –De la Conducción– el artículo 136 indica que ningún conductor de bicicletas podrá transportar carga que le impida mantener ambas manos sobre el manubrio y el debido control del vehículo o su necesaria estabilidad.

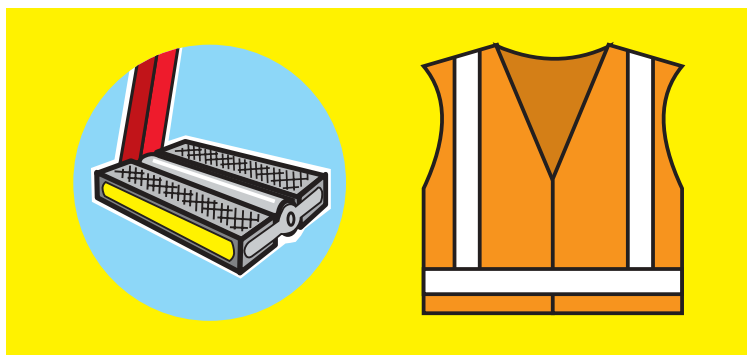
Además, con respecto al uso de las vías, el artículo 133 establece que si se destinaren o señalaren vías o pistas especiales para el tránsito de bicicletas, sus conductores deberán transitar por ellas y quedará prohibido a otros vehículos usarlas; y el artículo 134 ahonda más en el tema especificando que en vías no exclusivas, estos vehículos no podrán transitar en grupos de más de dos en fondo. El artículo 135 establece la prohibición de tomarse de otros vehículos que se encuentren en movimiento en las vías públicas y que durante la noche, y cuando las condiciones de visibilidad lo hagan necesario, estos vehículos deberán transitar uno en pos del otro, lo que harán, en todo caso, en los túneles, puentes y pasos bajo y sobre nivel.

DECRETO 116 (del 26 de julio de 1988) ESTABLECE NORMAS PARA USO DE LA BICICLETA COMO MEDIO DE TRANSPORTE

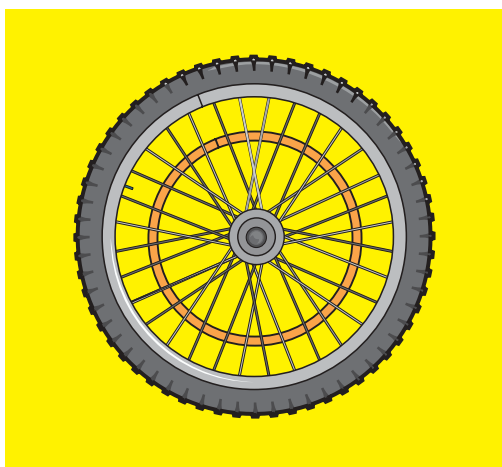
En su artículo 1º dice que: “Toda persona que conduzca una bicicleta por la vía pública estará sujeta a las disposiciones generales de la Ley de Tránsito y a las normas aplicables a los conductores de vehículos, excepto a las disposiciones que por su propia y especial naturaleza, no le fueren compatibles”; el artículo 2º establece que quien conduzca una bicicleta deberá ir sentado a horcajadas en posición hacia delante y manteniendo ambas manos asidas al manubrio.



Los artículos 3° y 4° repiten los artículos 66 y 68 de la Ley de Tránsito; sin embargo, los artículos 5° y 6° profundizan en las medidas a tomar para que los ciclistas se hagan más visibles a los conductores de otros vehículos en horas de penumbra u oscuridad. El artículo 5° dice: "Toda bicicleta deberá estar equipada con placas plásticas o huinchas reflectantes en los bordes anteriores y posteriores de cada pedal.



Asimismo, éstas se ubicarán en las horquillas delantera y trasera o, en forma de arco circular, en los rayos de cada rueda". En todo caso, en la horquilla delantera no podrá colocarse material reflectante de colores rojo o anaranjado. El artículo 6° establece que "Desde media hora después de la puesta de sol, hasta media hora antes de su salida y cada vez que las condiciones de tiempo lo requieran, los conductores de bicicletas que transiten por una vía pública deberán portar un chaleco, arnés o cinturón de bandolera, reflectante".

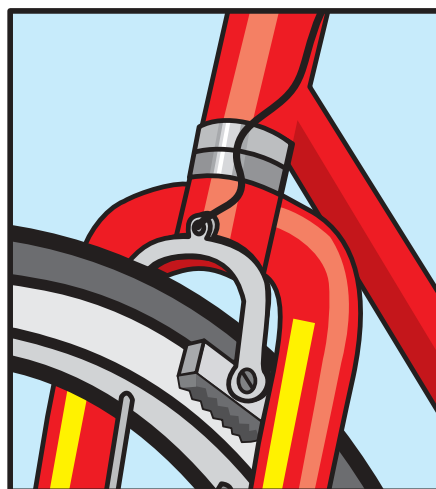
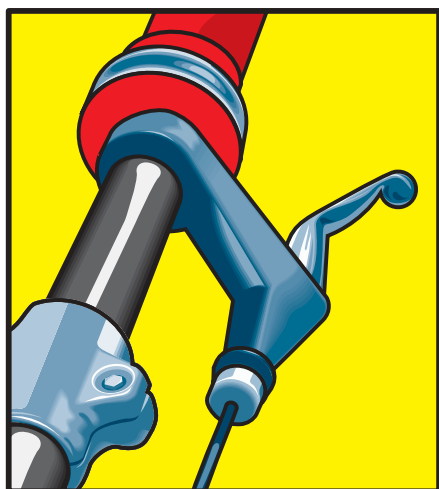


B. EL CICLISTA: MANTENCION DEL VEHICULO Y EQUIPO DE SEGURIDAD DEL CONDUCTOR

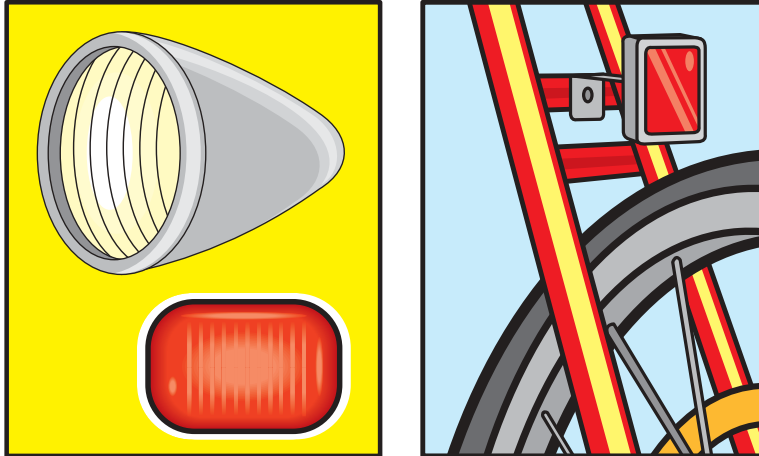
MANTENCION DEL VEHICULO

Como cualquier otro vehículo de transporte, la bicicleta necesita que se le haga mantención asegurándose que todas sus partes están en perfecto funcionamiento. De este modo, no sólo es necesario preocuparse de que ésta tenga todos los elementos de seguridad que la ley exige, sino también que estos elementos, al igual que todas las partes que componen el vehículo, cumplan sus funciones a cabalidad: frenos, luces, neumáticos, dirección, cadena, así como accesorios, entre los que se cuentan huinchas reflectantes, campañilla y espejo retrovisor.

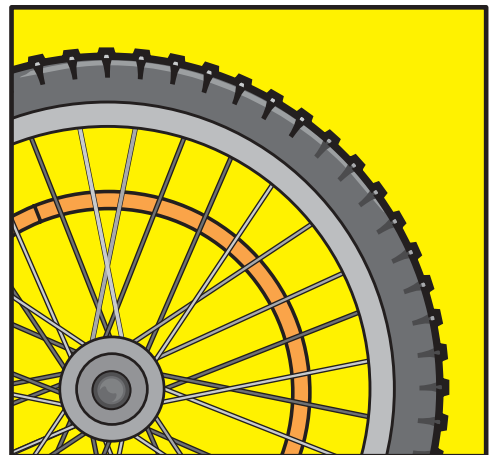
1. FRENOS: La ley exige que toda bicicleta debe tener un sistema de frenos, ya sea de pie o de mano, que accione sobre la rueda trasera o delantera del vehículo. Este sistema debe ser regularmente revisado para asegurarse que la goma que acciona sobre la rueda no esté excesivamente gastada y, por lo tanto, la bicicleta se demore o no frene completamente. También es necesario revisar el cableado que transmite la acción de frenar de la mano, o pie, al cojín de goma que cae sobre la rueda.



2. LUCES: La ley exige que toda bicicleta tenga en la parte delantera un foco que permita proyectar luz frontal, ya sea esta blanca o amarilla y en la parte trasera una luz roja fija. Sin embargo, la mayor parte de las bicicletas en circulación no poseen estas luces y sólo algunas cuentan con un reflector rojo (que refleja las luces de los vehículos que se acercan por atrás, pero que no está permanentemente encendido) en la parte trasera.

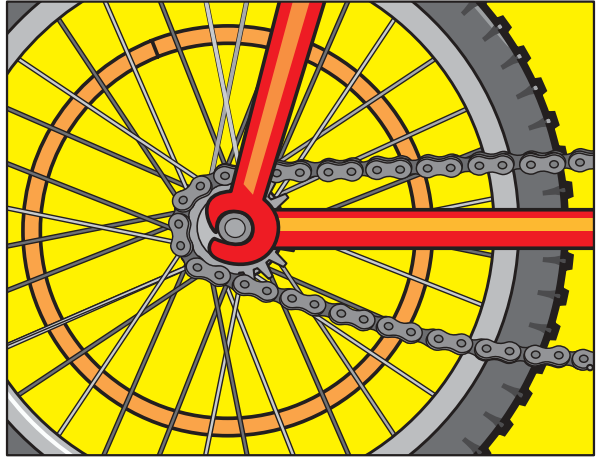


3. NEUMATICOS: La superficie de contacto de la rueda de la bicicleta con la calzada es muy pequeña (seguramente no más grande que una moneda de \$100) y si dicha superficie está lisa las probabilidades de un resbalón en una calzada húmeda, o con derrames grasosos, son muy altas. Es necesario asegurarse que los neumáticos están en buenas condiciones, con ranuras profundas y que la presión de aire en los mismos es la adecuada, ya que con neumáticos muy inflados la superficie de contacto con la calzada disminuye y hay más peligro de resbalones y con poca presión de aire la vida útil del neumático se acorta. Cuando un ciclista baja una pendiente la fuerza de gravedad ayuda a que la velocidad aumente y los neumáticos lisos son un impedimento para frenar apropiadamente, aun cuando los frenos estén en buen estado.

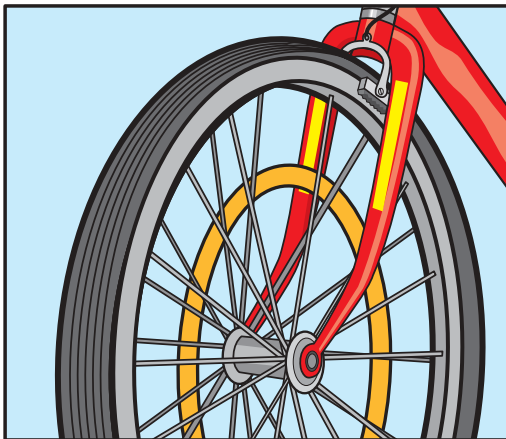


4. DIRECCION: Cuando las bicicletas se golpean contra las cunetas o soleras, o cuando el ciclista ha sufrido caídas transitando en ella, los aros de las ruedas se deforman y el ciclista circula haciendo un movimiento constante de eses (sin poder mantener una línea recta). La falta de rayos en las ruedas tiene el mismo efecto. Este movimiento es sumamente peligroso porque puede producirse una colisión con alguno de los vehículos motorizados que la sobrepasan en la calzada. Es necesario asegurarse que la bicicleta puede ser manejada en línea recta sin dificultades.

5. CADENA: La cadena conecta el movimiento de los pedales a las ruedas, permitiendo así que la bicicleta se mueva. Si la cadena está muy suelta, es posible que se salga y con esto el vehículo queda detenido, y si está muy tensa, es difícil pedalear y puede que con el uso se corte. Es necesario controlar periódicamente su tensión y su lubricación.

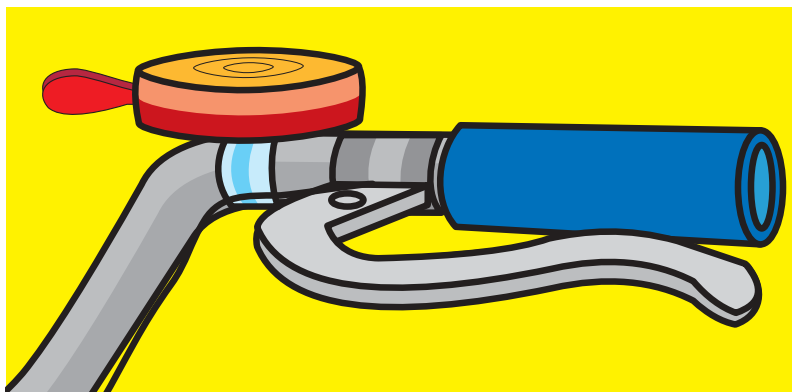


6. HUINCHAS REFLECTANTES: La ley exige que "toda bicicleta deberá estar equipada con placas plásticas o huinchas reflectantes en los bordes anteriores y posteriores de cada pedal. Asimismo, éstas se ubicarán en las horquillas delantera y trasera o, en forma de arco circular, en los rayos de cada rueda. En todo caso, en la horquilla delantera no podrá colocarse material reflectante de colores rojo o anaranjado". La mayoría de los ciclistas piensan que las huinchas reflectantes reemplazan las luces, especialmente la luz roja trasera; esto no es así y ambos elementos, luces y huinchas reflectantes, deberían complementarse.

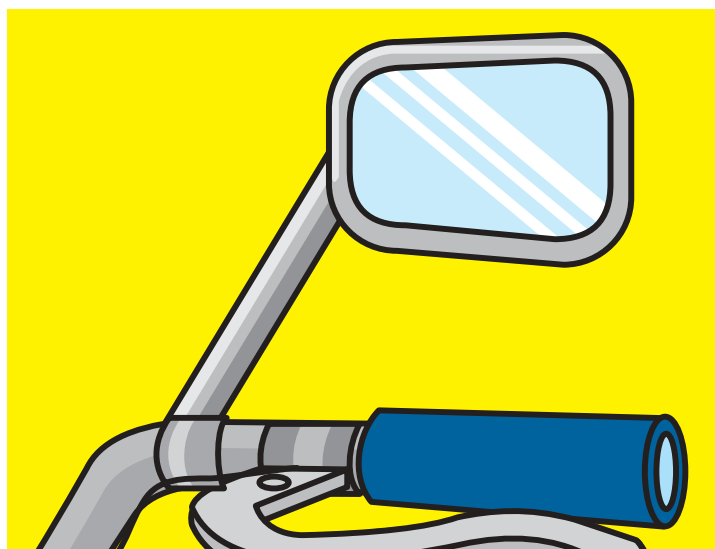


reflectantes reemplazan las luces, especialmente la luz roja trasera; esto no es así y ambos elementos, luces y huinchas reflectantes, deberían complementarse.

7. CAMPANILLA: Aunque la ley no la exige, es conveniente que las bicicletas estén provistas de ella para llamar la atención en caso de conflicto con peatones, con vehículos motorizados en retroceso (especialmente en salidas de autos) o con movimientos laterales de estos últimos.



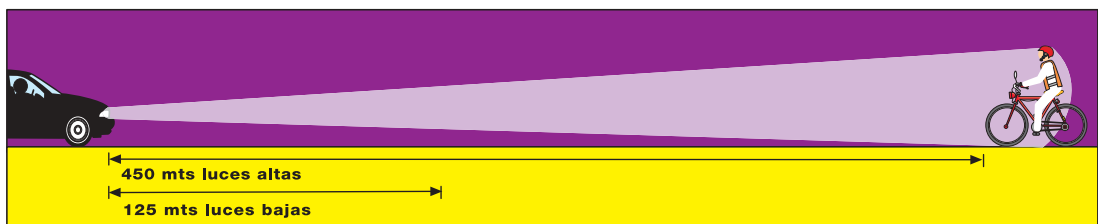
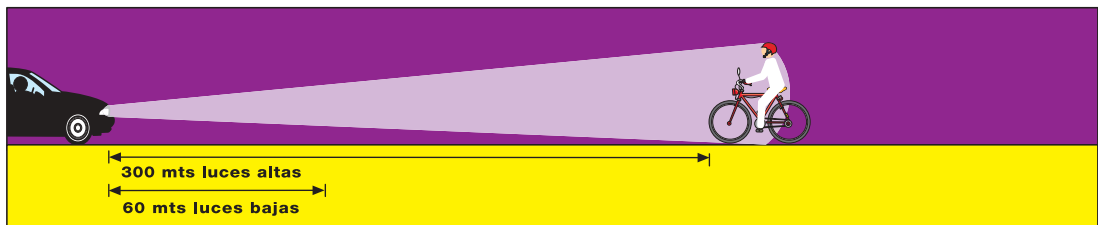
8. ESPEJO RETROVISOR: La ley tampoco lo exige; sin embargo, es de gran utilidad en un transitar seguro, especialmente cuando el ciclista debe hacer movimientos laterales o giros.



EQUIPO DE SEGURIDAD DEL CONDUCTOR

1. ARNES REFLECTANTE: La ley exige que "Desde media hora después de la puesta de sol, hasta media hora antes de su salida y cada vez que las condiciones de tiempo lo requieran, los conductores de bicicletas que transiten por una vía pública deberán portar un chaleco, arnés o cinturón de bandolera, reflectante".

La Comisión Nacional de Seguridad de Tránsito nos da medidas de reflectancia para la visibilidad de peatones en calles y caminos, que es igualmente aplicable a las bicicletas y sus conductores: un ciclista vestido con ropas oscuras refleja solamente el 5% de la luz de los focos de vehículos convergentes y estos pueden verlo a 25 metros si van con las luces bajas y a 150 metros con las luces altas; con ropa blanca refleja el 80% de la luz y los vehículos que se acercan pueden verlo a 60 metros si llevan las luces bajas y a 300 metros si llevan las luces altas, y con ropas de/con materiales reflectantes entre el 90 % y el 98% de la luz convergente y los vehículos que se acercan pueden verlo a 125 metros si circulan con las luces bajas y a 450 metros con las luces altas.



2. CASCO: La ley no exige su uso por parte del ciclista, pero no hay dudas que llevarlo puesto disminuye notablemente las consecuencias de golpes en la cabeza en caso de caídas o accidentes de tránsito con peatones y vehículos motorizados. Suecia, un país donde buena parte de la población se moviliza en bicicleta y donde las vías exclusivas, leyes, señalética y demarcación se ocupan especialmente de hacer su transitar seguro, entrega estadísticas que muestran que el 12% de los muertos en accidentes de tránsito eran ciclistas y que de estos el 60% tuvo heridas en la cabeza como la principal causa del deceso; desgraciadamente no hay estadísticas locales, pero el uso del casco debiera ser obligatorio tal como lo es en Australia, donde su uso es obligatorio por ley y el 90% de los ciclistas respeta esta disposición.

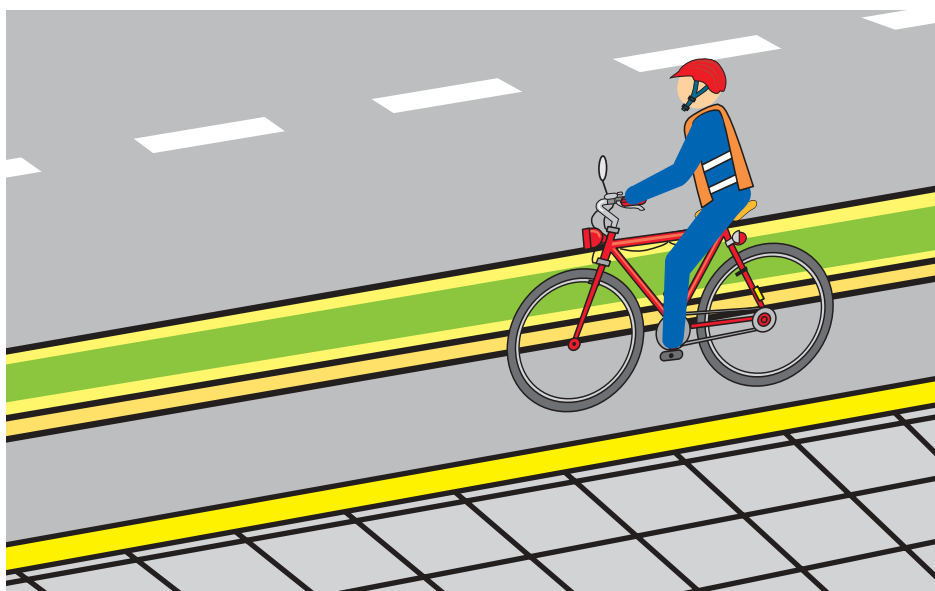


3. RODILLERAS Y CODERAS: La ley no exige su uso, pero se recomienda, al igual que el casco, ponérselas para evitar consecuencias más graves en caso de una caída o un accidente de tránsito con peatones o vehículos motorizados.



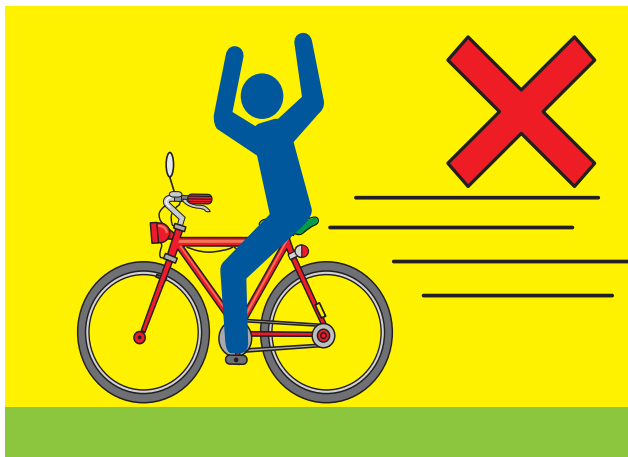
C. EL CICLISTA: CIRCULANDO EN ZONAS URBANAS Y RURALES

Dos son los temas ineludibles para la seguridad de tránsito de la bicicleta: hacerse visible a los otros medios de transporte y respetar las normas, reglas y recomendaciones para su circulación. Aun así, su transitar no es seguro en las actuales circunstancias, sin vías exclusivas, porque los vehículos motorizados no las ven en medio de la congestión y porque los ciclistas mismos ponen muy poco de su parte para hacerse visibles tanto en las zonas rurales como en las urbanas, ya sea usando ropas con material reflectante, utilizando la campanilla y portando las luces reglamentarias encendidas en las horas de penumbra como requiere la ley. En ambos casos, rural y urbano, es necesario tomar todas las medidas del apartado B.-, con relación a la mantención del vehículo y al equipo que debe usar su conductor. A continuación se revisan otras medidas de seguridad a tomar en caso que usted sea un ciclista:

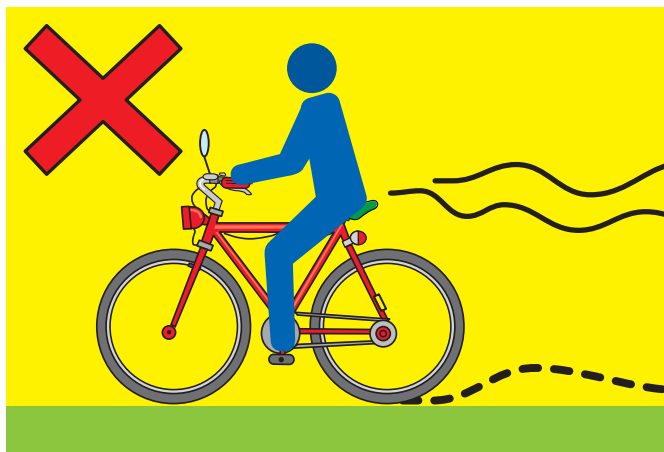


EN ZONAS URBANAS

1. Si en su trayecto existen ciclovías, úselas, su finalidad es proteger su vida. Si en su trayecto no hay ciclovías, usted está obligado por ley, como cualquier otro vehículo motorizado o no, a usar la calzada.
2. Conduzca siempre con mucha precaución, a la defensiva, porque la bicicleta es un vehículo muy frágil, sin una carrocería que ofrezca protección a su conductor.
3. Mantenga siempre las dos manos en el volante, excepto para hacer la señalización de viraje, cambio de pista u otras.
4. Siéntese siempre a horcajadas y no haga acrobacia o piruetas en su bicicleta.



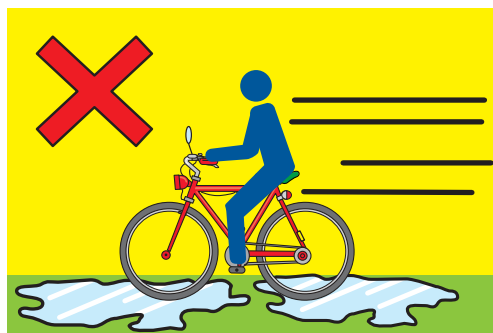
5. Conduzca en línea recta, sin esos que invitan a una colisión con un vehículo que esté sobrepasándolo.



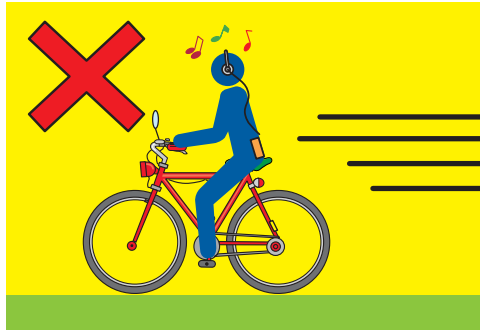
6. No haga grandes giros para virar en los cruces.
7. Si necesita virar, asegúrese que no tiene otro vehículo detrás (ojalá con el uso de su espejo retrovisor) y, de todas maneras, señálelo con su brazo izquierdo (hacia arriba en caso de viraje a la derecha, extendido en caso de viraje a la izquierda y hacia abajo para detenerse).
8. Al acercarse a un cruce de calles, esté alerta que ningún vehículo motorizado vaya a doblar repentinamente frente a usted y no tenga tiempo de frenar su bicicleta.
9. No lleve carga, o pasajero, que le impidan usar sus dos manos en el manubrio o que desestabilice el vehículo.



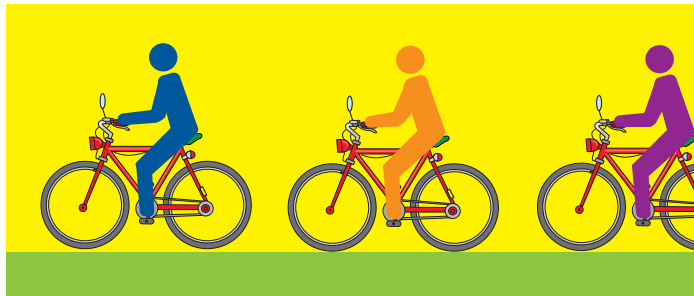
10. Si lleva carga, o un pasajero, asegúrese que no existe la posibilidad que se enreden en la cadena o en las ruedas.
11. Respete el sentido del tránsito.
12. Respete la señalización, las demarcaciones y el derecho preferente de paso de los peatones.
13. No conduzca si ha ingerido alcohol, o si sus condiciones físicas y psíquicas no son las óptimas.
14. Evite circular en superficies resbaladizas como barro, pavimentos con arenilla y pavimentos con aceites o combustibles derramados. En estos casos es mejor descender de la bicicleta y sobrepasar el tramo conflictivo a pie, asegurándose que esto no crea conflicto con otros vehículos circulantes. Recuerde que una caída puede tener fatales consecuencias.



15. Manténgase pendiente de la calzada porque las tapas de alcantarilla, los hoyos producto de lluvias recientes, las juntas de puentes, las superficies metálicas pueden causarle también una caída.
16. Esté atento a vehículos estacionados en su ruta. Alguien podría abrir una puerta y golpearlo.
17. Nunca maneje usando un «personal estéreo» porque con eso elimina el sentido del oído que es parte de su sistema de protección.



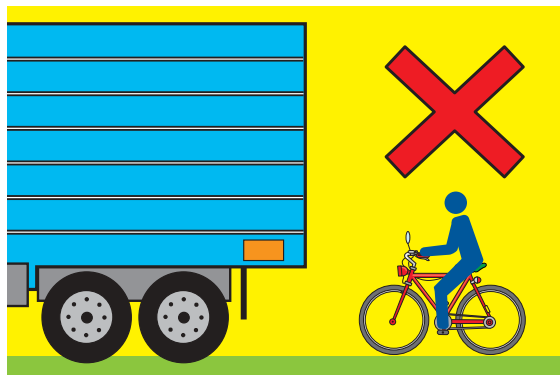
18. Si circula en grupo de bicicletas, nunca lo haga de más de dos en fondo.
19. En condiciones de baja visibilidad, si circula en grupo de bicicletas, hágalo siempre en fila india.



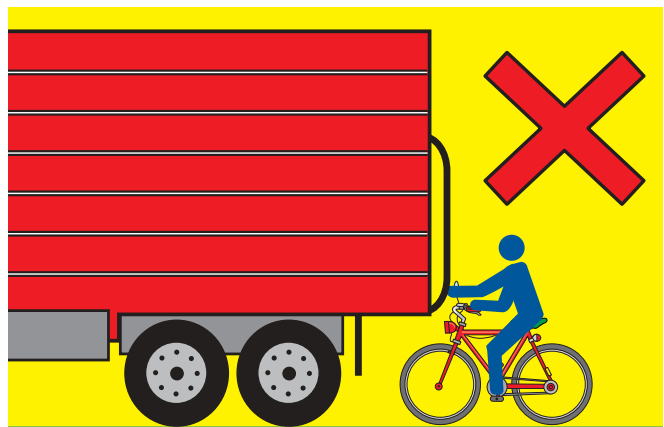
EN ZONAS RURALES

1. Circule siempre sobre la berma, por su lado izquierdo, de manera que enfrente a los vehículos motorizados que circulan por la calzada.
2. Conduzca siempre con mucha precaución, a la defensiva, porque la bicicleta es un vehículo muy frágil, sin una carrocería que ofrezca protección a su conductor en caso de una caída o conflicto con otro vehículo.
3. Mantenga siempre las dos manos en el volante, ante algún imprevisto le será más fácil conservar el equilibrio.
4. Siéntese siempre a horcajadas y no haga acrobacia o piruetas en su bicicleta.

5. Conduzca en línea recta, sin esos que confundan a los conductores de otros vehículos.
6. Si necesita virar en un cruce, asegúrese que los vehículos en la calzada están lo suficientemente lejos para permitirle hacer la maniobra con tranquilidad.
7. Nunca cruce la calzada cerca de una curva del camino o cerca de la cumbre de una loma, puede repentinamente aparecer un vehículo motorizado a velocidad y usted no tendrá tiempo de ponerse a resguardo.
8. No lleve carga, o pasajero, que le impidan usar sus dos manos en el manubrio o que desestabilice el vehículo.
9. Si lleva carga, o un pasajero, asegúrese que no existe la posibilidad que se enreden en la cadena o en las ruedas.
10. Respete las señalizaciones.
11. No conduzca si ha ingerido alcohol, o si sus condiciones físicas y psíquicas no son las óptimas.
12. Nunca se proteja del viento ocultándose detrás de camiones o vehículos pesados.



13. Nunca se tome de otros vehículos para evitar el esfuerzo de pedalear, está poniendo su vida en grave riesgo, ya que el conductor del otro vehículo no tiene por qué saber de esta situación y puede aumentar la velocidad o hacer maniobras que lo lancen lejos.

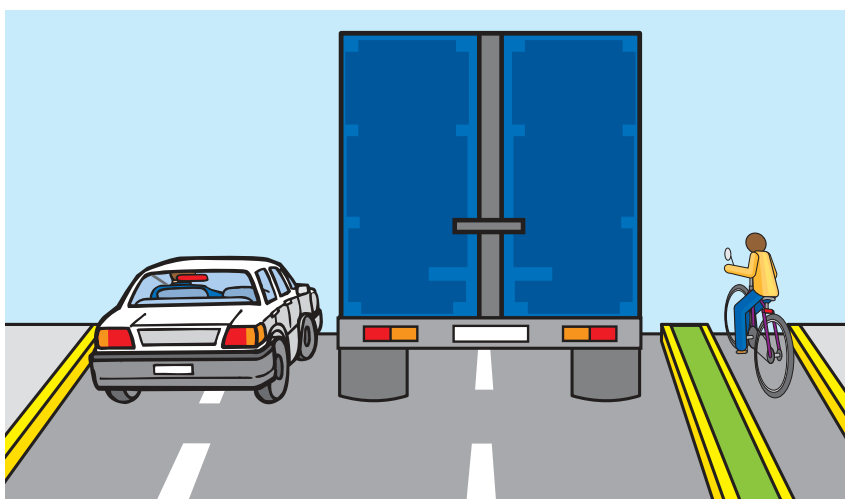


14. Evite circular en superficies resbaladizas, tales como barro, pavimentos con arenilla y pavimentos con aceites o combustibles derramados. En estos casos es mejor descender de la bicicleta y sobrepasar el tramo conflictivo a pie, asegurándose que esto no crea conflicto con otros vehículos circulantes. Recuerde que una caída puede tener fatales consecuencias.
15. Manténgase pendiente de la calzada porque las juntas de puentes y las superficies metálicas pueden causarle también una caída.
16. Nunca maneje usando un personal estéreo porque con eso elimina el sentido del oído que es parte de su sistema de protección.
17. Si circula en grupo de bicicletas, nunca lo haga de más de dos en fondo.
18. Si circula en grupo de bicicletas, hágalo siempre en fila india en condiciones de baja visibilidad, túneles, puentes y pasos bajo o sobre nivel.
19. El paso de vehículos pesados a alta velocidad crea fuerzas aerodinámicas que impulsan lateralmente a vehículos livianos como la bicicleta, haciéndoles perder su trayectoria. Sea especialmente cuidadoso de no acercarse demasiado al borde de la berma para evitar esta situación (para velocidad de circulación de 120 Km/hra. de los vehículos motorizados pesados se recomienda no circular a menos de dos metros del borde de la calzada).

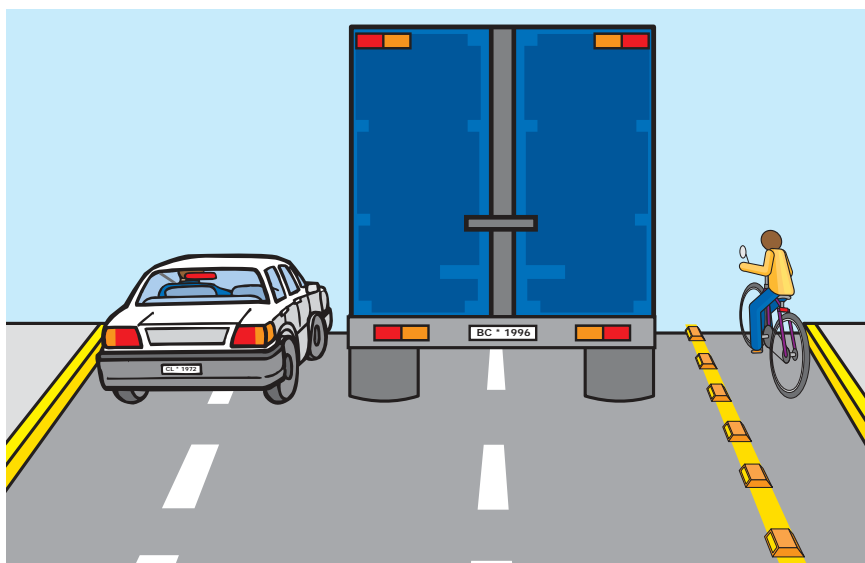
D. EL CICLISTA: CONVIVIENDO CON LOS OTROS MEDIOS DE TRANSPORTE

Es un hecho que en Chile no existe de parte de los conductores de vehículos motorizados una cultura de respeto hacia la gente que se moviliza en bicicleta y, por lo tanto, su uso ya sea en las ciudades o en las zonas rurales constituye un riesgo de vida. Es necesario que usted, como conductor de este tipo de vehículo, internalice que esta es la realidad en este país y que su seguridad depende sobre todo de usted mismo, de cómo mantiene su vehículo (frenos, dirección, luces, etc.); de lo cuidadoso que sea en respetar la señalización de tránsito tal como cualquier conductor de vehículo motorizado; de lo alerta que se mantenga en prever los movimientos de los vehículos a su alrededor; del equipo de seguridad que utilice (casco, rodilleras, coderas) y, finalmente, de cuánto está usted dispuesto a poner de su parte para hacerse visible a los conductores de vehículos motorizados (arnés reflectante, huinchas reflectantes, ropa blanca o de colores reflectantes).

Dado que el uso de la bicicleta se encuentra bastante extendido y consolidado en algunas localidades periféricas de las grandes ciudades, en áreas rurales y en ciudades pequeñas, las autoridades han mostrado en estos últimos años, y cada vez más fuertemente, un interés en construir vías segregadas sólo para tránsito de bicicletas. En las zonas urbanas, estas vías segregadas se instalan usualmente sobre parques, medianas de grandes avenidas, avenidas largas o costaneras. En las zonas rurales, las vías segregadas para tránsito de bicicletas se instalan, generalmente, a lo largo de las riberas de canales y ríos o vías férreas en desuso.



Estas vías segregadas para tránsito de bicicletas pueden ser ciclovías o ciclobandas, dependiendo su clasificación de cómo se establece su separación del resto del tráfico vehicular. Las ciclovías están físicamente separadas del resto del tránsito por una solera, tachones u otros elementos materiales. Las ciclobandas comparten la misma calzada con el resto del tráfico vehicular, estando delimitada la pista de circulación exclusiva por, usualmente, demarcación apropiada (la calle Santa Isabel en Santiago). Además existen las ciclorrutas, donde las bicicletas comparten la misma calzada con el resto del tráfico vehicular, sin ningún tipo de diseño o demarcación especial para tránsito segregado de ellas, pero cuando las ciclorrutas son diseñadas, se escoge calles adecuadas -con menos tráfico vehicular, buena iluminación, buena accesibilidad, buenas carpetas de rodado con mantención apropiada, entornos agradables, suficiente protección, sin grandes pendientes o desvíos- y mediante señalización se estimula a los ciclistas a tomar estas que le ofrecen mayor seguridad de circulación.

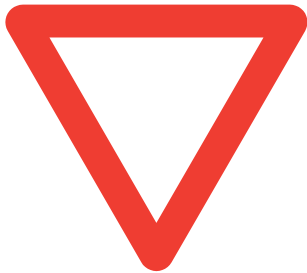


En la actualidad, el compartir espacios con los peatones es una medida que en este país no se permite por ley. En el futuro podría ser utilizada y regulada, convirtiéndose en una alternativa segura que si es bien empleada por los conductores de bicicletas -recordando siempre el derecho preferente de circulación de los peatones- puede obligar a las autoridades a considerarla como una buena opción impulsándolas a construir veredas más amplias, con señalización adecuada, para que soporten este nuevo uso. En el Reino Unido esta alternativa ha probado ser una medida segura que permite flujos de hasta 300 bicicletas/hora.

E. EL CICLISTA Y LAS SEÑALES DE TRANSITO

Las señales de tránsito son elementos indispensables dentro del sistema de transportes, ya que contienen símbolos que sirven para advertir de peligros existentes, prohibir u ordenar algo y entregar información pertinente, guiando a vehículos y peatones de manera que el transitar sea fluido y seguro. Aunque todas las señales están dirigidas a todos los usuarios de las vías, aquí se analizará sólo aquellas relacionadas directamente con el ciclista. Existen señales reglamentarias, preventivas e informativas.

Dentro de las señales reglamentarias están los signos PARE y CEDA EL PASO, además de las señales que atañen directamente al ciclista (*):



a. **CEDA EL PASO.** Indica a los conductores de cualquier tipo de vehículo que la enfrenten que deben “ceder el paso” a los vehículos que circulan por la vía a la cual se aproximan, no teniendo necesidad de detenerse si en el flujo vehicular por dicha vía existe un espacio suficiente para cruzarla o para incorporarse a éste con seguridad.



b. **PARE.** Su propósito es ordenar a todos los conductores que la enfrenten que detengan completamente su vehículo y que reanuden la marcha sólo cuando puedan hacerlo en condiciones que eliminen totalmente la posibilidad de accidente.



c. **PROHIBIDA CIRCULACION DE BICICLETAS.** Esta señal se usa para prohibir la circulación de bicicletas en vías donde sea probable la presencia de ciclistas y el tránsito de vehículos motorizados haga riesgosa su circulación.



d. **SOLO BICICLETAS.** Señal que se usa para indicar la existencia de una pista o vía exclusiva para bicicletas.



e. **SUPERFICIE SEGREGADA PEATONES-BICICLOS.**

Señal de obligación que indica la existencia de una vía exclusiva para bicicletas y que los peatones deben circular por el costado de esta vía, enfrentando la circulación de los bicicletas.

En las señales de advertencia de peligro existe sólo una señal relacionada directamente con los ciclistas:



a. **CICLISTAS EN LA VIA.** Señal de advertencia de la probable presencia de ciclistas en la vía. Las señales informativas están diseñadas para la comunicación con los conductores de vehículos motorizados y no existen aquellas de información exclusiva y directa al ciclista, sin olvidar que siempre las señales son dirigidas a y usadas por todos los medios de transporte.

BIBLIOGRAFIA

- 1.- Ley 18.290, de Tránsito.
- 2.- Decreto N° 116, "Establece Normas para Uso de la Bicicleta como Medio de Transporte", 26 de julio de 1998, Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones.
- 3.- Ficha para la Acción N° 11 "Ciclovías", año 96, Comisión Nacional de Seguridad de Tránsito.
- 4.- Ficha para la Acción N° 30 "Ciclistas: ¡A Pedalear Seguros!", año 98, Comisión Nacional de Seguridad de Tránsito.
- 5.- Manual "Hacia Vías Más Seguras en Países en Desarrollo", año 1995, Comisión Nacional de Seguridad de Tránsito.
- 6.- Manual "El Conductor Seguro", año 1997, Comisión Nacional de Seguridad de Tránsito.
- 7.- Manual de Señalización de Tránsito, año 2000, Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones.
- 8.- Prevention of Traffic Injuries, Harmeet Sjögren, University of Umeå, Sweden.

NOTAS

NOTAS

