

Ciclistas divididos ante proyecto de ley que incentiva el uso de la bicicleta

Jueves 2 de Julio de 2009

Fuente: ORBE

SANTIAGO.- La iniciativa legal que presentó ayer martes la Presidenta Michelle Bachele para fomentar el uso de la bicicleta no ha estado exenta de polémicas.

Mientras que un sector de los ciclistas respaldan la iniciativa, porque según indican tenderá a masificar el uso de este vehículo, elevando la calidad de vida en la ciudad; otros señalan que los derechos y deberes de éstos ya están contemplados en la Ley de Tránsito y que la segregación termina por generar conflictos.

Para Amarilis Horta, directora del Centro de Bicicultura de Ñuñoa, "éste es un proyecto de fomento al uso de la bicicleta y eso es un tremendo avance. Hoy en día, las personas que son más arriesgadas o que por necesidad tienen que andar en bicicleta pueden hacerlo y para ello no necesitan de una ley especial. Pero cuando nos planteamos la masificación del uso de la bicicleta, para descongestionar y mejorar la vida en las ciudades, se requiere de una ley que regule esa integración, que de garantías de seguridad a quienes optan por ir en bicicleta".

En cambio, para Eduardo Salazar, presidente de la agrupación urbana Arriba 'e la chancha, no es necesario un nueva nueva iniciativa legal entorno a ese tipo de transporte, ya que "en el artículo 1 y 3 de la Ley de Tránsito, la bicicleta tiene deberes y derechos. El ciclista hoy tiene que respetar la reglamentación de tránsito, tiene que usar luces rojas, casco obligatorio, reflectantes en pedales y horquillas, además de tener frenos y bocina".

"Somos parte de la ley del tránsito, no algo ajeno", argumentó Salazar, agregando que "para lograr una cultura de la bicicleta no es necesaria una ley. La Ley de Tránsito que existe en este momento no es mala, aunque falta fiscalización", enfatizó.

Según Salazar, medidas efectivas serían reducir la velocidad de circulación de los vehículos en zonas urbanas de 60 a 30 kilómetros por hora, además de respetar la preferencia del ciclista en cruces que contemplen ciclovías.

"Queremos tener más espacio. No aumentemos la velocidad como hace 4 años atrás, cuando los senadores Jovino Novoa y Evelyn Mattei aumentaron de 50 kilómetros a 60 en zonas urbanas y de 100 a 120 en carreteras, elevando la cantidad de muertes. Al reducir la velocidad a 30 kilómetros por hora, se aumentan las posibilidades de convivencia no sólo entre ciclistas y automovilistas, sino que también con los peatones", argumentó a Agencia ORBE.

En la visión de Amarilis Horta, la iniciativa legal ingresada al Congreso, "busca crear, en general, condiciones favorables para el uso de la bicicleta. Eso va a significar, además de otras regulaciones, bajar la velocidad de circulación de los autos, regular las intersecciones para dar protección al ciclista. Se trata de que en toda la ciudad se pueda andar en bicicleta, no sólo donde hay pistas exclusivas".

Pese a no estar de acuerdo sobre el proyecto de ley, ambos representantes de los ciclistas urbanos dispararon contra la planificación de las ciclovías.

"No sacamos nada con hacer ciclovías, segregar en calles secundarias, donde no pasa ni siquiera locomoción colectiva. No es necesario segregar, ahí sólo basta con bajar la velocidad a 30 kilómetros. Las ciclovías son efectivas en troncales, en Alameda, Providencia o Santa Rosa, pero las autoridades jamás van a querer

Ampliar Portada



ENCUESTAS

¿Qué le parece la actuación del secretario general de la OEA, José Miguel Insulza, en la crisis política que vive Honduras?

- Da cuenta de que estas instituciones internacionales no tienen peso
- La OEA sólo puede mediar en los conflictos, pero no resolverlos
- Cada país debe resolver internamente sus propios problemas
- El intento es lo que vale, hay que darle más tiempo al trabajo de Insulza, que se está jugando su reelección

Votar →

Resultado Parcial

quitarle espacio al "dios" del momento que es el automóvil particular, porque los grandes gastos al final se están dando en las autopistas urbanas, fomentando el uso del automóvil", enfatizó Salazar.

Al respecto, Horta opinó que "el Gobierno de Santiago tiene proyectado 690 kilómetros de ciclo vía de aquí al 2012 y ese proyecto tiene financiamiento, por lo que no es parte del nuevo proyecto de ley. Lo que pasa es que para que esos 690 kilómetros sean de vías realmente útiles para la gente que se maneja en bicicleta, deben estar interconectadas, deben ser vías rectas que te lleven rápido a destino. No como muchas pistas recreativas que están construyendo en distintas comunas que no tienen ni siquiera el ancho mínimo para que una bicicleta con un par de alforjas quepa", dijo a ORBE.

 [Enviar a un Amigo](#)  [Impresión Amistosa](#)  [Buscar Artículos](#)