

Ciclistas

Los más vulnerables



4]

Para la Ley de Tránsito la bici es un vehículo más y, por lo tanto, los ciclistas deben cumplir con todas las reglamentaciones vigentes. Sin embargo, corren con desventajas frente a otros medios de transporte. Entonces, para transitar con seguridad, es necesario conocer los accesorios obligatorios, dónde se puede circular y dónde no.



Dentro de las grandes problemáticas que tiene nuestro país, cuando puntualmente nos referimos a la vial, el transitar con una bicicleta no es un tema menor. El uso de este tipo de transporte se ha difundido notablemente y más aún en los lugares donde la gente las utiliza para reemplazar otros vehículos, dado que es mucho más económico. También, se la utiliza para realizar actividades deportivas y de recreación. **Pero a la hora de compartir el tránsito, la diferencia de velocidad que existe entre unos vehículos y otros, además de una infraestructura vial que casi no las tiene en cuenta, el riesgo se multiplica y la posibilidad de sufrir un accidente es realmente grande.**

● En dos ruedas

Se puede encontrar una gran variedad de modelos que permiten diversos usos. Las bicicletas de competición, llamadas generalmente “de carrera”, o del tipo “mountain bike”, que sirven para realizar acrobacias del tipo “BMX”. También, están aquellas que se destinan al esparcimiento, como las playeras y las de paseo. Al ser tan variadas las alternativas, su uso también lo es y en consecuencia los lugares por donde transitan, mezclándose con autos, colectivos, camiones, peatones y motocicletas.

Cuando los más pequeños tienen la posibilidad de iniciarse en una bici, los primeros pasos están limitados a las veredas. Esto siempre se hace por una cuestión de seguridad, ya que el niño que recién comienza debe tomar contacto con su móvil y el medio por donde se desarrolla, para evitar accidentes no tiene la posibilidad de acceder a la calle. Sin embargo, **la Ley de Tránsito N° 24.449 establece que un chico puede transitar por la calle si es mayor de 12 años.**

● Ciclismo seguro

Existen lugares para realizar ciclismo deportivo en ámbitos adecuados y totalmente seguros. En Capital Federal está el Parque General Belgrano, también conocido como Circuito KDT; y, en San Martín, se encuentra el circuito de velocidad CEMEF. Sin embargo, muchos ciclistas prefieren transitar en lugares cercanos a sus viviendas y no perder tiempo en el desplazamiento hasta uno de estos circuitos. Entonces, eligen autopistas, autovías y rutas con calzadas sin baches, uniones en el concreto o elementos sueltos que dañen las ruedas.

Pero muchos de esos lugares tienen restricciones para este tipo de vehículos, para brindar un marco de seguridad en función de la diferencia de velocidad que pueden desarrollar frente a los autos. **La legislación vigente en la Ar-**



Argentina prohíbe expresamente desplazarse con bicicletas en autopistas o autovías. Esto puede corroborarse en muchos de los ingresos y distintos lugares de estas vías, donde están los carteles correspondientes a la prohibición.

Otras vías no menos importantes que las anteriores son las rutas de un carril por mano. En nuestro país existe infinidad de caminos con esta configuración y realmente son tanto o más peligrosas que las autopistas o las autovías. Lo angosto del carril hace que el conductor de un automóvil tenga que invadir el carril contrario si tuviera la necesidad de pasar a un ciclista, o bien pasarlo con muy poco margen de distancia. Si bien la ley no dice que no se puede transitar con una bicicleta por esta vía, establece que en el artículo 52, titulado Límites Especiales “la velocidad de circulación deberá ser mayor a la mínima”.

Estadísticas

Según un estudio realizado por el Departamento de Urgencia del Hospital Fernández publicado por la Defensoría del Pueblo de la Ciudad de Buenos Aires, entre enero del año 2000 y junio del 2006, el Centro de Emergentología recibió 10.574 víctimas de accidentes de tránsito, de los cuales 1.045 fueron ciclistas, es decir, un 9,88% del total.

De esa cantidad, el 77% era de sexo masculino con una edad promedio de 30 años. El 19,5% de las víctimas fue internado y un 0,30% de los casos derivó en la muerte del accidentado.

● La bici en la ciudad

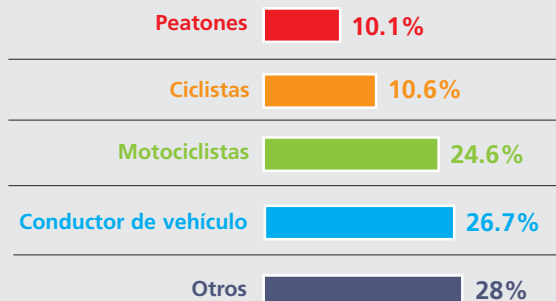
Para moverse desde el hogar hasta el lugar de trabajo muchas veces la bicicleta resulta una alternativa económica y saludable. Pero se debe tener especial cuidado si se transita una avenida muy concurrida. **Cualquier maniobra desaprensiva de parte de los automovilistas puede implicar el contacto con el ciclista, provocando lesiones serias. Por eso, siempre resultará mejor desplazarse por una vía de menor caudal vehicular.**

Para la circulación en las calles no hay restricciones como en las autopistas, pero debe hacerse con cuidado y siempre por el lado derecho. Por ejemplo, es conveniente circular separado de la fila de autos estacionados. Un accidente muy frecuente tiene lugar cuando se abren las puertas de los autos estacionados. También se debe tener especial cuidado al llegar a las bocacalles. Tanto cuando el ciclista va a cruzar como cuando los autos intentan adelantarse y doblar antes que las bicis. **En el caso de que haya bicisendas o ciclovías, las bicicletas deben circular obligatoriamente por estos lugares. Estos son sectores seguros porque están bien delimitados y de circulación exclusiva.**

● Accesorios para pasear tranquilo

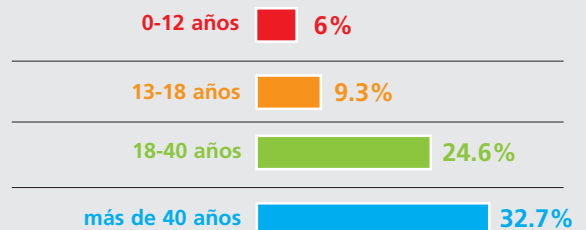
La Ley de Tránsito Nacional N° 24.449 y su decreto reglamentario N° 779/95 establecen parámetros de circula-

Terceros involucrados en accidentes de tránsito durante 2006



Fuente: Cifras correspondientes a la base de datos de CESVI ARGENTINA.

Ciclistas lesionados según la edad



Cuidado con...

A continuación, mencionamos las maniobras donde mayor cuidado deben tener los ciclistas y cómo estar prevenido.

Cruces en bocacalles**Bicicleta**

Cuando una bicicleta está por alcanzar el cruce, debe hacerse notar. Siempre se debe accionar su timbre o bocina para que otros conductores de vehículo lo perciban.

De noche es indispensable poseer luces y ropas claras. Sepa que al conductor de un automóvil gana tiempo para reaccionar si puede percibir que por la transversal transitan vehículos que se identifican rápidamente. Una de las maneras de hacerlo es poseer luces.

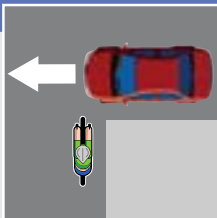
Para los cruces es indispensable poseer los dispositivos reflectivos en los rayos de las ruedas que permitan que las personas que se dirigen transversalmente a su bicicleta (donde ud. no posee iluminación) puedan observarlo.

Automóvil

Cuando se aproxime a una bocacalle tenga mucha precaución dado que la bici es un vehículo silencioso. Extreme las medidas de seguridad, sobre todo visuales.

Recomendación

Las bicicletas son vehículos que no tienen reacción para finalizar el cruce, su frenada muchas veces es muy tardía y prolongada o las maniobras que pueden realizar sus conductores son muy limitadas, por eso es fundamental anticipar las maniobras.

**Giros hacia la derecha****Bicicleta**

Es frecuente que cuando se transita con una bicicleta por la derecha de la calle al momento de llegar a la esquina, algún vehículo con intenciones de ser más rápido, se adelanta por la izquierda para luego cerrarse sobre la derecha y doblar al mismo lado.

Nunca trate de enseñar detrás del volante de una bicicleta. Cédale el paso ya que usted lo ve, aunque pierda tiempo o lo que hace el conductor del auto no sea lo correcto.

Automóvil

La Ley de Tránsito específica que en una maniobra como la descrita el conductor del vehículo mayor debe esperar por detrás de la bicicleta. Cuando ésta termina de pasar la bocacalle, el auto pueda girar a la derecha por detrás.

Recomendación

Otras veces, cuando los autos están detenidos en las bocacalle, (por ejemplo a la espera de la habilitación de un semáforo) los ciclistas se adelantan por el lado derecho.

Sepa que el conductor de un automóvil espera los sobrepasos por el lado izquierdo de su unidad. Y si está próximo al auto, podrá ubicarse en su punto ciego, por lo que el conductor no tiene la posibilidad de verlo. Entonces, si éste no chequea el espejo derecho es muy posible que al girar a la derecha lo encierre. Por lo tanto, trate de mantenerse por detrás del automóvil y en un lugar visible para su conductor.

**Bicicletas en contramano****Bicicleta**

Es habitual encontrar en las calles de las ciudades ciclistas que transitan en sentido contrario a los automóviles. Un viejo uso y costumbre que se posee para que los conductores de ambos vehículos se vean. En otros casos es por desconocimiento o para ganar tiempo (al igual que cruzar los semáforos en rojo)

Pero esto es contrario a lo que la ley especifica, porque la bicicleta es un vehículo más en el tránsito. Por tanto deben mantener el sentido de circulación de todos los vehículos.

Automóvil

Mas allá de que los cruces de las calles tengan un solo sentido, una sana costumbre es mirar para ambos lados para tener la mayor información y evitar todo tipo de inconvenientes.

Recomendación

Mas allá de este punto, lo que realmente el ciclista no le presta atención o desconoce al transitar en contramano es que un conductor de automóvil espera, otros vehículos por su derecha o por su izquierda. De esta manera, si ud. transita con la bicicleta por el opuesto no tendrá posibilidad de ser percibido.

**Con las puertas de los autos****Bicicleta**

Al transitar con una bicicleta por la calle, siempre se lo debe hacer por el lado de la derecha.

Pero muchas veces hay autos estacionados en el lado derecho, que tienen a sus ocupantes dentro y que por estar distraídos abren las puertas que dan sobre la calle generando que los ciclistas se golpeen contra las mismas.

Trate de circular lejos de los autos estacionados y siempre observe si en su interior hay gente.

Automóvil

Volvemos a repetirlo. Sea una persona observadora, cuanto mayor información posee de su entorno menos posibilidades tiene de ser sorprendido.

Recomendación

Por último, siendo la bici el vehículo más vulnerable por su tamaño, y con altas probabilidades de verse envuelto en un siniestro, transite con mucha precaución. Sepa que los conductores de automóviles, camionetas, colectivos, muchas veces no los observaron o creen que por ser más grandes pueden amedrentarlos. Como ciclista sea respetuoso, como si estuviera circulando con otro tipo de vehículo.



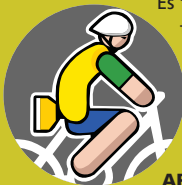


ción obligatorios para todas las personas que manejan vehículos. Como la bicicleta es el primer vehículo mencionado en la ley, sus usuarios también tienen que cumplir con determinadas obligaciones al momento de circular.

Para fines del año 2004, la Ley Nacional N° 25965 modificó varios artículos y estableció una cantidad de requisitos para las autoridades, los ciclistas y sus vehículos. De las modificaciones rescatamos (sin desacreditar importancia de las otras) las que se encuentran en el Artículo N° 7, que especifican las exigencias para poder circular con bicicleta. Según la ley, “es indispensable que el vehículo tenga:

- a) Un sistema de rodamiento, dirección y freno permanente y eficaz;
- b) Espejos retrovisores en ambos lados;
- c) Timbre, bocina o similar;
- d) Que el conductor lleve puesto un casco protector, no use ropa suelta, y que ésta sea preferentemente de colores claros, y utilice calzado que se afirme con seguridad a los pedales;

Bicisendas



Es tan importante que un ciclista utilice el casco y todos los accesorios como que existan lugares adecuados para transitar. Según la última modificación que la **Ley Nacional N° 25.965** realiza a la **Ley de Tránsito Nacional N° 24.449** se debe tener en cuenta los siguientes puntos:

ARTICULO 4° — Incorpórase como artículo 46 bis) ciclovías de la Ley 24.449 el siguiente texto:

Artículo 46 bis: Ciclovías. Las autoridades competentes promoverán la planificación y construcción de una red de ciclovías o sendas especiales para la circulación de bicicletas y similares cuyos conductores estarán obligados a utilizarlas.

ARTICULO 6° — Agréguese al artículo 49 como inciso d) el siguiente:

d) La autoridad de tránsito en sus disposiciones de ordenamiento urbano deberá incluir normas que tornen obligatoria la delimitación de espacios para el estacionamiento o guarda de bicicletas y similares en todos los establecimientos con gran concurrencia de público.

Igualmente se deberán tomar las previsiones antes indicadas en los garajes, parques y playas destinados al estacionamiento de vehículos automotores.



e) Que el conductor sea su único ocupante con la excepción del transporte de una carga, o de un niño, ubicados en un portaequipaje o asiento especial cuyos pesos no pongan en riesgo la maniobrabilidad y estabilidad del vehículo;

f) Guardabarras sobre ambas ruedas;

g) Luces y señalización reflectiva.”

Uno de los requerimientos más resistidos es el uso del casco. Aquellos que trabajamos en hechos de tránsitos graves con ciclistas o automovilistas sabemos que dudar del beneficio de su utilización es como dudar del beneficio de usar el cinturón de seguridad en un automóvil. Sin embargo, algunas asociaciones aducen que se “vulneran los derechos de las víctimas de atropellos en beneficio de las aseguradoras”, ya que aquellos ciclistas involucrados en accidentes que no llevaran puesto el casco podrían ser perjudicados a la hora de fijar el monto de indemnización dado que ellos no cumplieron con sus obligaciones. Desde CESVI, consideramos que el uso del casco tanto en bicis como en motocicletas es equiparable con el uso del cinturón de seguridad en los vehículos. Ambos son fundamentales para proteger a los conductores y ocupantes y evitar lesiones graves e incluso la muerte.

Una bicicleta es un vehículo vulnerable frente a los automóviles; por eso hay que ser conscientes de las limitaciones en velocidad, reacción o frenada. Pero los conductores de los vehículos más grandes también tienen responsabilidad en las maniobras que efectúen para evitar situaciones no deseadas en perjuicio de los ciclistas. ■

Hernán De Jorge
crashtest-revista@cesvi.com.ar

Direcciones útiles

Parque General Belgrano:

www.buenosaires.gov.ar/areas/deportes/polideportivos

Circuito de velocidad CEMEF:

www.sanmartin.gov.ar/sitio/desarrollo_social

Bicisendas en Buenos Aires:

www.buenosaires.gov.ar/areas/com_social/movese/bicisendas

Capacitación a los ciclistas

Por Néstor Sebastián

Presidente de Asociación de Ciclistas Urbanos

Haciendo una estimación conservadora podemos calcular en nuestro país un parque de más de siete millones de bicicletas. Esto demuestra la importancia y la vitalidad de este vehículo como medio de transporte y de la prioridad que debe asignársele en toda política de tránsito.

Desde nuestra asociación hemos puesto de manifiesto que la casi nula existencia de redes cicloviarias (bicisendas, ciclovías, carriles, guarderías) imponen las condiciones de inseguridad en las que transitan los ciclistas, por sobre las destrezas o actitudes particulares.

Por ello, nuestra propuesta de "Promoción y Seguridad del Tránsito Ciclista" se basa en la construcción de obras cicloviarias en primer término, junto a la pacificación del tránsito, entendiendo por tal la reducción de las velocidades máximas permitidas, desaliento al automotor particular, prioridad del transporte público y auditoría de las medidas de seguridad vial en función de los usuarios más vulnerables. Todo esto complementado con capacitación de los ciclistas, orientada en primer término a dominar las destrezas básicas del manejo y los límites de su vehículo. Luego, a reconocer los factores de riesgo del tránsito y cuáles de ellos puede reducir con conductas seguras y solidarias, para finalmente instruirlo sobre normas, mecánica básica y cómo actuar en caso de incidente.

Hay que desarrollar ciclovías

Por Vicente Fittipaldi

* Presidente de A.Tra.Ci.R

Nuestra asociación reclama desde hace mucho tiempo que el uso de la bicicleta en los caminos del país sea incluida dentro de la legislación argentina. Entendiendo que el problema es básicamente legislativo, hemos realizado un estudio vial sobre el uso de la bicicleta y redactado el proyecto de reforma a las leyes de tránsito nacional 24.449 y provincial 11.430. Este proyecto fue presentado en las cámaras de diputados correspondientes y hoy sigue sin poder ser tratado pese a la necesidad que existe de llevarlo adelante.

Nosotros proponemos que se comience a construir ciclovías en los caminos nuevos y que se vayan incluyendo en los que se reforman. No es sólo un tema de dinero sino de voluntad política. Hemos visto cómo se han ampliado autopistas en plena crisis y pese a nuestros pedidos no se construyeron ciclovías. Estamos en condiciones de afirmar que éstas se financiarían con el ahorro de los costos que hoy tienen las compañías de seguros por las muertes y accidentes de tránsito donde están involucrados los ciclistas.

* Mensaje que pregonó el presidente de la Asociación de Tránsito de Ciclistas en Ruta hasta su muerte en octubre de 2006.

Opinión Médica

Por Dr. Pablo Pescie

Gte. de Desarrollo médico de MAPFRE Argentina.
Especialista en medicina interna y emergentólogo.

El no respetar las normas de tránsito, el no uso del casco y las conductas riesgosas son los causantes más frecuentes de accidentes. Dentro de los ciclistas accidentados, las lesiones encontradas varían en ubicación y gravedad. Las lesiones de mayor gravedad son aquellas que involucran el cráneo. Es frecuente encontrar fracturas craneales en ciclistas accidentados que no utilizan casco protector, lesiones cerebrales (hemorragias, pérdida de masa, etc), que por su gravedad involucran masivamente los componentes craneales (hueso, meninges, cerebro, vasos). Las secuelas en estos casos son muy altas, y van desde una simple pérdida de memoria por ejemplo, que tal vez pueda recuperarse, hasta las parálisis o estados vegetativos.

Otras lesiones que pueden encontrarse con cierta frecuencia son las que involucran extremidades. Sea por trauma directo (auto que colisiona a ciclista sobre sus miembros inferiores) o por caídas. Dentro de estas últimas, se ha encontrado en ocasiones, con sorpresa, que las mismas son producidas por descuidos, como por ejemplo hablar por celular mientras se conduce una bicicleta. En estos casos las medidas de prevención están ligadas a la conducción prudente. Además, pueden encontrarse también lesiones torácicas o abdominales que, según intensidad del trauma, revisten distintos niveles de gravedad. Tal como en el caso anterior, las medidas de prevención están vinculadas a la prevención del trauma.

Por Dr. Jorge Neira*

La experiencia del sector salud muestra que cada vez que se recibe en un centro asistencial a un ciclista lesionado, algunas de las circunstancias asociadas al tipo y gravedad de la lesión están vinculadas con el no uso de casco o su uso en forma incorrecta, no aminorar la velocidad en esquinas, circular en el sentido contrario al tránsito o no advertir con los brazos la maniobra que el ciclista va a realizar, entre otros. Estas conductas sumadas a la insuficiente estructura vial para quienes circulan en bicicletas expone a las personas a mayores riesgos de colisiones.

La utilización correcta de cascos adecuados, disminuye en más de un 85% los riesgos de sufrir un traumatismo de cráneo o de la parte superior de la cara. Asimismo, la utilización de indumentaria y protección adecuada disminuye notoriamente el número y la gravedad de las lesiones generadas por dicha práctica. La mayoría de las lesiones serias en las actividades recreativas en bicicleta involucran la cabeza, pudiendo provocar desde un simple golpe en la cabeza sin consecuencias hasta requerir internación en una unidad de cuidados intensivos, con riesgo de muerte. Desde el sector salud, existe un claro consenso en recomendar el uso de casco para todos los ciclistas, el mantenimiento de la bicicleta y su correcto uso, así como la creación de circuitos seguros (bicisendas) acompañado por el control necesario que garantice el respeto de estos senderos por parte de todos los usuarios del tránsito.

* Miembro de Número de la Academia Nacional de Medicina y Asesor del Comité de Prevención de la Sociedad Argentina de Medicina y Cirugía del Trauma.