

Comparta la vía = comparta la vida

RAMÓN PENDONES

Las calles son de todos, ¡comparta la vía!: Ésta es una campaña nacional, iniciada por la Asociación de Deportistas Contra la Violencia Vial y el Irrespeto (Aconvivir), que busca fomentar una cultura de educación vial dirigida a conductores de vehículos motorizados, ciclistas y peatones para que compartan las vías públicas de manera cortés y segura. El principio fundamental de este programa de acción está en el reconocimiento de que tanto vehículos motorizados, como ciclistas y personas a pie, son igualmente responsables de la seguridad vial.

Pero ¿qué significa todo esto? Significa que todas las personas somos usuarias -con derechos y deberes- de las calles de nuestro país, y es ahí donde empieza todo: ¡en las calles! En nuestra cultura popular existe un paradigma, una falacia acerca de que las calles son de los carros, lo cual, desde todo punto de vista, es un planteamiento erróneo. Primero que todo, las calles no son solo la calzada (palabra definida por el *Diccionario de la Lengua Española* como “En las carreteras, parte central dispuesta para la circulación de vehículos”), sino que la simple palabra “calle” involucra lo que, en términos legales y técnicos, se llama “derecho de vía”.

El derecho de vía está definido por el ancho total de una carretera, calle, sendero, servidumbre; esto es, la distancia entre líneas de propiedad a ambos lados de la calle e incluye la calzada, los espaldones, el cordón y caño, las franjas verdes y aceras. Como segundo argumento, muy importante a tener en cuenta, está que la *Ley de Tránsito* faculta a ciclistas y peatones a transitar por las vías públicas terrestres. De hecho, a los primeros los obliga a “circular por el lado derecho del carril de la vía” y, además, les indica que “no podrán circular en las aceras de las vías públicas”. Para los peatones la ley señala que “cuando, por no haber aceras o espacio disponible, deban transitar por las calzadas de las carreteras, lo harán por el lado izquierdo según la dirección de su marcha”.

En países industrializados, las estadísticas establecen que alrededor de la mitad de las colisiones entre ciclistas y vehículos motorizados son atribuidos al comportamiento indebido de los automotores, como

lo es el irrespeto a los otros usuarios, distracción o factores asociados a ésta. La otra mitad está atribuida a las conductas inapropiadas de los ciclistas, tales como la desatención a las señales de tránsito, circular en sentido contrario y no portar luces ni dispositivos reflectantes cuando está oscuro. Pero el factor principal de las colisiones entre automotores y ciclistas es que ambos grupos incumplimos el principio básico de toda convivencia vial que es el de *ceder el paso* a los que ya están utilizando la vía.

Ceder el paso implica tolerancia, solidaridad y paciencia. Un poco de reflexión y cálculo numérico de cuantos segundos se pierden por ceder el paso nos demostrará que lo “cortés no quita lo valiente”, como dice el refrán. Esos segundos, que si usted es muy amable y le cede el paso a cuanta persona se le ocurra, serán apenas algunos minutos al día -tres o cuatro a lo sumo-, que es el mismo tiempo que dura, por ejemplo, lavándose el pelo o cepillándose los dientes. ¿Cuánto tiempo se pierde al adelantar a un ciclista? Cinco segundos, diez segundos. ¿Cuánto tiempo se pierde porque un ciclista “le quita el impulso” a un camión, bus o tráiler? ¿Cuántas calorías gasta un chofer por tener que frenar o tener que hacer una compresión?

Ahora bien, estamos claros que existen restricciones tanto para los ciclistas, como para los peatones y para los mismos automotores, que deben respetarse para que la sana convivencia que promueve Aconvivir, sea funcional y regulada. Según la *Ley de Tránsito* los ciclistas tenemos prohibido circular en carreteras con velocidad regulada máxima de 80 kph o más; las personas a pie debemos cruzar por las esquinas; los tráileres no pueden transitar en barrios residenciales, así como tampoco los automotores pueden estacionarse en las aceras o, peor aun, invadir parques y playas tal como se hace diariamente en La Sabana y en Quepos, por ejemplo. Entonces, muchas personas incumplimos estas disposiciones de una forma u otra, en algún momento específico, y se debe a la manera tan *sui generis* del tico de ver las cosas, de adaptar y cumplir las leyes a conveniencia propia; ahí está el problema: no nos gusta ajustarnos a las reglas del juego.

Conscientes de este problema, en Aconvivir, desde el mismo momento que nos constituimos como aso-

El autor, arquitecto, es triatlónista amateur y presidente de la Asociación de Deportistas Contra la Violencia Vial y el Irrespeto.

ciación tenemos un *Manual del Buen Ciclista* a su disposición en nuestro sitio en Internet y el cual hemos distribuido en cada una de nuestras donaciones. Adicionalmente, también lo hemos llevado al Consejo de Seguridad Vial, al Ministerio de Obras Públicas y Transportes (Mopt), al Instituto Nacional de Aprendizaje y al Ministerio de Educación para publicarlo masivamente, pero lastimosamente esta gestión no ha tenido éxito hasta el momento.

Hemos donado cascos y equipo de protección especial: chaleco reflectante, reflectores y luces, a niños y niñas de zonas rurales y a trabajadores de zonas alejadas de la Gran Área Metropolitana, para promover una movilización más segura. Hemos impartido cursos de educación vial en escuelas y colegios, promovemos la utilización de rutas y espacios seguros como el Velódromo Nacional y el Autódromo La Guácima; todo esto como parte de nuestro compromiso real en educar también a la población ciclista de Costa Rica.

Por tal razón, siempre instamos a los ciclistas y personas a pie a que respeten las leyes de tránsito para que de la misma manera podamos pedir ese mismo respeto hacia nosotros. Pero también queremos llamar la atención a que muchas de las leyes vigentes no reflejan en lo más mínimo la realidad nacional en cuanto al tema de tener el espacio, el tiempo y el apoyo a los deportes que se practican – indefectiblemente- en las vías públicas terrestres. Dicha realidad es tan clara y cierta que no puede obviarse con frases simplistas como “cambien de deporte” o “busquen donde andar”.

Tengan por seguro que los ciclistas somos los primeros que no queremos andar en las mal llamadas autopistas de este país lidiando con automotores -no a 80 kph sino a 120 kph o más-; pero ello es difícil de solucionar si las siguientes situaciones existen de hecho: (1) A un trabajador de la zona del Caribe, por ejemplo, que vive en Horquetas de Sarapiquí y viaja en su bicicleta diariamente a la comunidad de Puerto Viejo a unos 20 km de distancia, ¿cómo se le va a prohibir que utilice su *único* medio de transporte porque dicha ruta es de 80 kph y muchos vehículos viajan allí a más de 100 kph; es decir, temerariamente e incumpliendo también la *Ley de Tránsito*? (2) A un ciclista profesional cuyo “machete” -y en muchos casos único vehículo que posee- es la bicicleta, ¿cómo se le va a prohibir ir en bici de ruta a Cartago donde la única vía de acceso directa y asfaltada es

por el Alto de Ochomogo, solo porque es una carretera de 80 kph? (3) A un triatlonista amateur, pero que es padre de familia, trabaja, produce y paga impuestos como todos los demás, que por decisión de llevar un estilo de vida saludable quiere entrenarse para un triatlón de larga distancia conocido como Ironman (3,8 km nadando, 180 km de ciclismo y una maratón - 42 km- de atletismo), como es el caso de Christopher Lang, ¿cómo se le va a decir que entrene en un parque o en un circuito por su barrio? ¿No sería más realista y coherente que el Mopt acondicionara y creara rutas alternas a las autopistas de manera completa; es decir, que tuviesen sus buenos espaldones, cunetas, aceras y ciclovías? Además, que en estas rutas no se permitiera el tránsito pesado ni rápido y que el transporte público no excediera la velocidad máxima de 60 kph. ¿No sería más importante que tuviéramos una política de

Estado que promoviera y potenciara el deporte como estilo de vida deseable para mejorar la salud pública, para luchar contra la delincuencia, el alcoholismo y la drogadicción? ¿No sería mejor para quienes transitamos por las vías públicas, y para el Estado mismo, que se promoviera menos el uso individual del automóvil y se promovieran medios de transporte alternativos, no contaminantes -sin ruido ni emisiones- y sostenibles como lo es la bicicleta?

Tampoco podemos olvidar que la bicicleta como vehículo de transporte se inventó casi simultáneamente al automóvil y que por todas estas razones un país con bicicletas es un país más sano y feliz. Es fácil olvidar que los diferentes usuarios son las mismas personas que usted y yo, nada más que escogieron o se vieron en la necesidad de viajar en una forma de transporte en particular.

Unos optaron por viajar en un vehículo motorizado, algunos por desplazarse en bicicleta y otros por utilizar única y exclusivamente sus piernas como medio de transporte, deporte o recreación.

Por eso, la próxima vez que cruce enfrente o pase cerca de un ciclista, corredor o peatón, recuerde que esa persona es un ser humano, es una persona con familia y amigos, que no es una cosa y que merece respeto y tranquilidad a la hora de transitar por las calles de nuestro país. *¡Comparta la vía!* no es una campaña anti-carros, es, más bien, el principio de una nueva forma de ver nuestras relaciones en las carreteras. Pregúntese usted mismo: ¿por qué yo no puedo o no quiero compartir la vía?, ¿por qué yo no puedo o no quiero compartir la vida?

