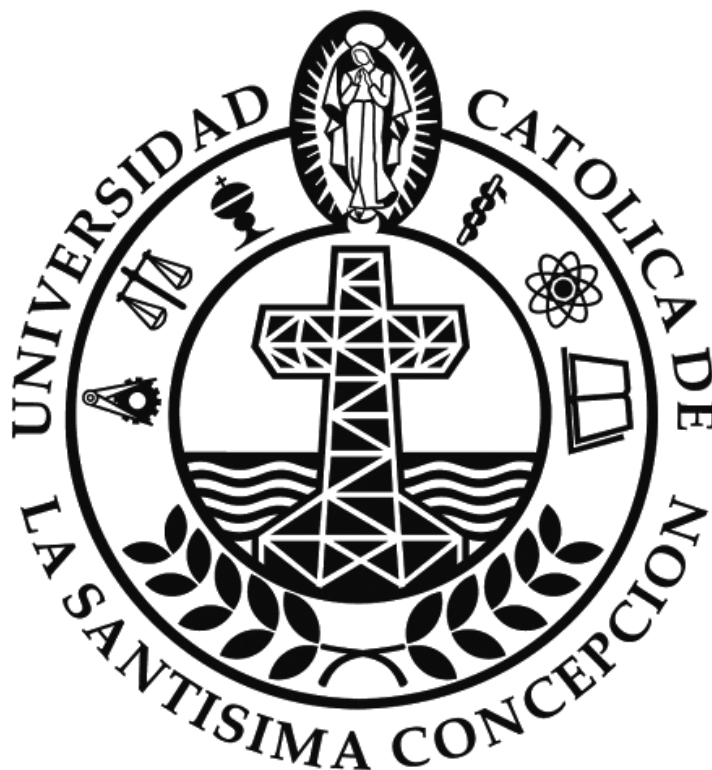


**UNIVERSIDAD CATÓLICA DE LA SANTÍSIMA CONCEPCIÓN  
FACULTAD DE DERECHO**



**“REGULACIÓN DE LA BICICLETA COMO MEDIO  
DE TRANSPORTE EN LA LEGISLACIÓN CHILENA  
Y EN EL DERECHO COMPARADO”.**

**MEMORIA PARA OPTAR AL GRADO DE LICENCIADO EN DERECHO**

**AUTORES: PEDRO FRANCISCO FUENTES CARRASCO  
NICOLÁS ESTEBAN PINO BARRERA**

**PROFESOR GUÍA: SR. JAVIER MOLINA GÓMEZ**

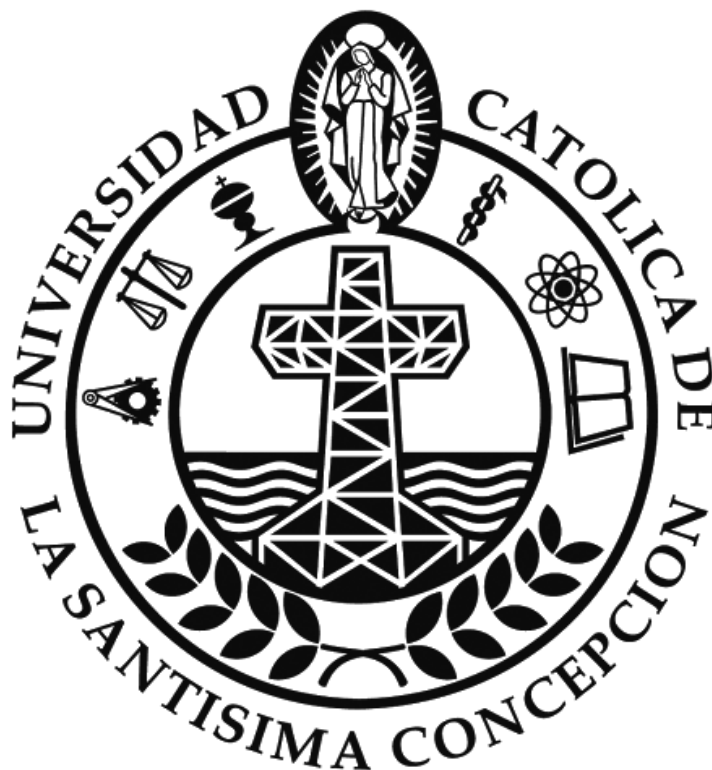
**CONCEPCIÓN  
2016**

© PEDRO FRANCISCO FUENTES CARRASCO  
NICOLÁS ESTEBAN PINO BARRERA.

2016

Se autoriza la reproducción total o parcial, con fines académicos, por cualquier medio o procedimiento, incluyendo la cita bibliográfica del documento.

**UNIVERSIDAD CATÓLICA DE LA SANTÍSIMA CONCEPCIÓN  
FACULTAD DE DERECHO**



**“REGULACIÓN DE LA BICICLETA COMO MEDIO  
DE TRANSPORTE EN LA LEGISLACIÓN CHILENA  
Y EN EL DERECHO COMPARADO”.**

**MEMORIA PARA OPTAR AL GRADO DE LICENCIADO EN DERECHO**

**AUTORES: PEDRO FRANCISCO FUENTES CARRASCO  
NICOLÁS ESTEBAN PINO BARRERA**

**PROFESOR GUÍA: SR. JAVIER MOLINA GÓMEZ**

**CONCEPCIÓN  
2016**

## **Dedicatoria**

A mis padres y hermana, quienes me han tolerado y apoyado en todo momento y porque sin ellos no sería igual. También a la bicicleta, mi pasión, lo que me motivó a escribir esto.

## **Dedicatoria**

A "El Flaco" pues sin Él nada y en Él todo;  
a mis Padres, fuente inagotable de  
sabiduría e imagen palpable de esfuerzo  
sin descanso; a mi hermano de sangre y  
al que siendo su hijo me regalo como  
hermano; a mi polola que entregó  
siempre el aguante en los momentos  
difíciles; a mis amigos por el apoyo y a  
mi bicicleta, fuente de inspiración de  
esta memoria, de alegría en el día a día y  
de esperanza en un futuro mejor.

*"Siempre que veo a un adulto encima de una bicicleta recupero la esperanza en el futuro de la raza humana".*

H. G. Wells.

## Índice

<b>1.- Introducción</b>	<b>10</b>
<b>2.- Problema de Investigación</b>	<b>17</b>
2.1.- Descripción del problema	17
2.2.- Preguntas de Investigación	18
2.3.- Hipótesis	19
2.4.- Objetivo General	19
2.5.- Objetivos Específicos	19
<b>3.- Definición de términos</b>	<b>20</b>
<b>CAPÍTULO I: Normas Constitucionales</b>	<b>22</b>
1.1.- Normas constitucionales que regulan la situación de la bicicleta o los vehículos en forma directa.	22
1.2.- Normas de orden constitucional que pueden ser aplicadas a la situación de la bicicleta de una forma tangencial o extensiva.	23
<b>CAPÍTULO II: Normas Legales</b>	<b>29</b>
2.1.- Ley 18290, Ley de Tránsito	29
a) Evolución en la incorporación de normas relativas a la bicicleta en la Ley 18290	29
b) Ley 18290 desde su promulgación hasta 09 de Diciembre	

de 2005	30
c) Ley 18290 desde el 10 de Diciembre hasta la actualidad	33
d) Ley de tránsito propiamente tal	36
- Normas que dicen relación directa con la bicicleta	38
- Normas que tienen una aplicación indirecta al vehículo - bicicleta	55
2.2.- Proyectos de normas legales en tramitación con incidencia en la bicicleta	59
- Proyecto de Ley N° 6586-15, incentiva el uso y fomento e integración de la bicicleta	61
- Proyecto de Ley N° 8596-13, que modifica el código del trabajo a objeto de incentivar el uso de la bicicleta	65
- Proyecto de Ley N° 10217-15, modificar la Ley de Tránsito en favor de la convivencia vial	66
2.3.- Código Penal	74
- Título IV: De las penas que incurren los que quebrantan las sentencias y los que durante una condena delinquen de nuevo	76
<b>CAPÍTULO III: Normas Infra-Legales</b>	80
3.1.- Decretos	80
a) Decreto N° 116 de 1988	80
b) Decreto N° 22 del 20 de Mayo de 2006	83
c) Decreto N° 78 del 17 de Mayo de 2012	85

3.2.- Resoluciones o Dictámenes	90
a) Dictamen 7714, año 2015	90
b) Dictamen 42472, año 2015	93
3.3.- Ordenanzas o Decretos Municipales	95
a) San Vicente de Tagua Tagua	97
b) Arica	98
c) Copiapó	99
d) Alto Hospicio	99
e) Quirihue	100
<b>CAPÍTULO IV: Derecho Comparado</b>	103
4.1.- Análisis comparado de la situación Internacional sobre políticas públicas de incentivo en el uso de la bicicleta.	103
a) Holanda	104
- Antecedentes	105
- Políticas Públicas Comparadas	107
- Objetivos	107
- Institucionalidad	107
- Financiamiento	108
- Marco regulatorio	109
- Caso de Ámsterdam	109

- Estrategias	110
- Programas	110
- Presupuesto	111
- Financiamiento	111
b) Colombia	112
- Experiencia concreta en Legislación	112
- Normas en que se regula a ciclistas y la bicicleta	113
<b>4.- Conclusiones</b>	<b>124</b>
<b>5.- Referencias</b>	<b>129</b>

## **1.- Introducción**

Es un hecho ya comúnmente aceptado la creciente sobrepoblación que demuestran las grandes ciudades del mundo. Esta tendencia a las grandes urbes ha traído aparejado conos urbanos más amplios, generando de paso la necesidad masiva de trasporte y por sobre todo un gran aumento en la utilización de vehículos motorizados, los que han contribuido en gran medida a generar los problemas medioambientales existentes. Lamentablemente, la mayoría de los países del mundo al verse enfrentado a una mayor demanda de infraestructura vial para que este tipo de vehículos puedan desplazarse, han volcado sus esfuerzos en satisfacer dichas necesidades, estructurando ciudades, planes reguladores, calles, etc. en función de dicha demanda; relegando a un plano secundario o simplemente olvidando la consideración de la bicicleta como un medio de transporte, en el contexto de un desarrollo urbanístico en continua expansión superficial.

Los automóviles son contribuyentes a gran escala de la contaminación atmosférica y por eso que la bicicleta como vehículo propulsado por tracción humana no emisora de gases, es una clara opción para evitar dichos perjuicios. Es en un contexto donde las ideas de sustentabilidad han adquirido más fuerza que nunca, que se han empezado a adoptar Tratados Internacionales para unificar esfuerzos en este sentido, sumado a que la gran mayoría de los países de forma particular ha empezado a adoptar diferentes medidas para hacer frente a tal situación. Aunar los esfuerzos por fomentar medios alternativos de transporte como son los a tracción humana, dentro de los cuales se encuentra la bicicleta, como una de las formas de fomento al uso de energías limpias debería ser el tópico a tratar.

Es por ello que se requiere de Políticas que incentiven su uso y por qué no, una clara

Legislación de este medio de transporte. Entendemos el Derecho como un medio que otorga seguridad a las personas, por tanto, mientras más regulado y claro sea el tema que este aborda, mayor será la certeza frente a las diversas contingencias que sufra la población. Sin embargo, ya que es imposible regular íntegramente todos los temas y de forma simultánea, sumado al hecho que el Derecho evoluciona más lento que la realidad, es que muchas materias sólo comienzan a ser reguladas cuando la falta de legislación es un problema de gran escala a nivel nacional. A pesar de que esta situación desmejorada de relegación legislativa para la bicicleta es una realidad global, existen países como Holanda o Suecia, quienes llevan décadas fomentando medios alternativos de transporte y actualmente son referentes mundiales en esta materia, marcando precedentes importantes y transformándose así en ejemplos a imitar.

Es quizás debido a la actual globalización, a una mayor conciencia colectiva en la sociedad Chilena, a razones prácticas en cuanto a la posibilidad de la utilización de otros medios de transporte igualmente efectivos y la superación de ciertos prejuicios y estigmas sobre esta forma de transporte, que la utilización de la bicicleta dentro de los últimos años se ha incrementado sosteniblemente en gran parte de las ciudades del país. Sumado a esto debemos señalar los esfuerzos por parte del Poder Ejecutivo para incentivar y generar más facilidades en su utilización ya sea por medio de Políticas, Planes o Programas, como a su vez estudios relativos al tema. Aun así, comparativamente con los Países de la Unión Europea, la situación en Chile es bastante precaria, y si bien es posible encontrar iniciativas y programas de difusión del uso de las bicicletas o infraestructura requerida, estas no constituyen una estructura nacional.

Si confrontamos la actual situación con los datos, descubrimos que las ciudades intermedias de Chile Central, es decir, aquellas ciudades de entre 100.000 y 299.000

habitantes<sup>1</sup> tienen las más altas proporciones de viajes cotidianos en bicicleta de manera sostenida en los últimos 15 años. Dentro del conjunto de ciudades observadas, existe un grupo que sobresale aún más por la alta proporción de viajes diarios que se realizan en bicicleta, Curicó y Angol alcanzando el 7% y el 12% respectivamente.<sup>2</sup> Es por ello que en el Gran Concepción, a través de sus Municipalidades, ha demostrado adoptar una postura activa frente al fomento de la utilización de la bicicleta como medio de transporte efectivo. Así, verbigracia, se crea OCBI (Oficina Ciudadana De La Bicicleta) conformada por diversas instituciones gubernamentales y civiles, siendo uno de los miembros de ellas nuestra propia Casa de Estudios, siendo sus objetivos *“Impulsar acciones orientadas a la integración de la bicicleta al sistema de transporte urbano, contribuir a mejorar la calidad de vida y la seguridad de los habitantes de la comuna en relación al uso de la bicicleta, difundir recomendaciones e información respecto al buen uso de la Bicicleta como medio de transporte y generar consensos entre los distintos actores relacionados con el fomento del uso de la bicicleta”*<sup>3</sup>, siendo su misión *“Colaborar en la formulación de la política Municipal de fomento del uso de la bicicleta como medio de transporte a través del desarrollo de acciones y proyectos”*.<sup>4</sup>

Como ya señalamos, durante los últimos años en nuestro país se ha apreciado un sostenido aumento en la utilización de la bicicleta ya sea como medio de transporte, recreación o deporte, además han surgido gran cantidad de grupos intermedios cuya

---

<sup>1</sup> **Comisión de Estudios / División de Desarrollo Urbano, Ministerio de Vivienda y Urbanismo.** *“Hacia una Nueva Política Urbana para Chile Vol. 3 | Elementos de diagnóstico”*. (Maval Impresos, 2013, Marzo).

Recuperado el 10 de Septiembre de 2015, de

<http://cndu.gob.cl/wp-content/uploads/2014/10/L3-Elementos-de-diagn%C3%B3stico.pdf>

<sup>2</sup> IBIDEM

<sup>3</sup> **Oficina ciudadana de la bicicleta**, objetivos, extraído el día 9 de Septiembre de 2015 a las 15:34 hrs. desde:

<http://www.concepcion.cl/ocbi/>

<sup>4</sup> **Oficina ciudadana de la bicicleta**, misión, extraído el día 9 de Septiembre de 2015 a las 15:44 hrs. desde:

<http://www.concepcion.cl/ocbi/>

finalidad van desde el fomentar hasta la integración de la bicicleta a las políticas públicas, es decir su relevancia e interés social han ido aumentando significativamente.

Pero esta evolución que se aprecia desde el Poder Ejecutivo, gatillada por la sociedad civil, no progresa a la par con el Poder Legislativo, donde la figura de la bicicleta como vehículo es tratada marginalmente, siendo abordada y regulada en la Ley de Tránsito de una forma ambigua y somera, donde existen normas que no responden a las características propias de este vehículo, siendo equiparado a los vehículos motorizados, ya que no existe distinción. Es de esta forma previamente señalada que en Chile durante el año 1984, mediante la Ley 18290, se responde a las necesidades de abordar y regular un tema tan relevante como es la situación de los peatones y vehículos. Siendo en dicha época innecesaria o no lo suficientemente urgente la regulación de las bicicletas de forma clara, precisa e independiente, como medio de transporte diferente a los vehículos motorizados, es que solo se adopta la contingencia que presentaba la realidad y la población de dicha época. Sucesivamente, respondiendo a determinadas contingencias o necesidades que se han presentado en el día a día, esta norma legal se ha ido modificando, pero muy poco en cuanto a lo que a la bicicleta respecta. Han existido intentos por regular con mayor especificidad esta materia, sin embargo las modificaciones a la Ley de Tránsito que tratan temas ciclistas no han tenido demasiado progreso en la Cámara de Diputados, demostrando la falta de importancia o correcta valoración que se ha dado en Chile a esta materia. Más aún, las contadas modificaciones a la Ley de Tránsito que han ido incorporando normas relativas a la situación de la bicicleta nunca le han dado a este medio de transporte una regulación independiente como un medio diferente a los actualmente regulados, por lo tanto se ha asimilado a los vehículos motorizados y de esta forma indirectamente o directamente desincentivando su uso.

Es lógico que el tratamiento sea diferente, ya que la idea de vehículo es muy amplia por lo tanto tratar a todo *“Medio con el cual, sobre el cual o por el cual toda persona u objeto puede ser transportado por una vía<sup>5</sup>”* como vehículo y legislar sin más distinción es precario, pues olvida que el ciclista en su actuar no es pasivo y buscará métodos al margen del vacío para resolver sus problemas de manera eficaz.<sup>6</sup> De esta forma se genera incertidumbre e inseguridad para los conductores de estos y los demás medios de transporte. Sin embargo la realidad nacional, en su corriente social está en un constante cambio y cada vez son más las organizaciones y grupos intermedios<sup>7</sup> que presionan para que se brinde una mayor valoración y consideración a la bicicleta como un medio de transporte efectivo, útil y con un enorme potencial para solucionar una serie de problemas que presentan las grandes ciudades, ya sea de saturación de automóviles como de contaminación atmosférica.

Por lo tanto en Chile el uso de la bicicleta es un fenómeno relevante en la movilidad cotidiana y la precaria Legislación sobre la bicicleta no considera las características particulares de este medio de transporte y por ende no responde a esta como un fenómeno relevante en la movilidad nacional actual. Debido a esto creemos que es fundamental evidenciar (sin transformar en apología) por medio de esta Memoria, la necesidad de una mayor normativa específica respecto del tema de la bicicleta como medio de transporte, mostrar la insuficiencia de las normas infra-legales como solución a los conflictos existentes, indicar como la bicicleta es tratada incorrectamente siendo homologada a un vehículo motorizado, faltando claridad con respecto a sus características particulares y señalar la falencia de las normas actuales al abarcar los aspectos Económicos, Estructurales

---

<sup>5</sup> Diario Oficial de la República de Chile, Santiago, Chile, 07 de Febrero de 1984

<sup>6</sup> **GARCÍA, RAMÓN**; “Resistencia y desobediencia civil. Madrid”: Eudema. [ISBN 84-7754-002-0](#): págs. 154-157; 1987.

<sup>7</sup> **CABRERA, P**; “Los grupos detrás del ciclismo urbano”. [Versión electrónica] La Tercera. P. 80; 2012. Ley N° 18290.

- Territoriales, Sociales y Culturales de nuestra situación País. Todo esto por medio de la recopilación de las Normas Jurídicas que regulen o traten el tema de la bicicleta, su análisis crítico en lo relativo a su suficiencia conforme la realidad Nacional y por último comparar nuestra situación legislativa con la de países que han logrado una efectiva integración de la bicicleta, incluyéndose efectivamente en su realidad Nacional, utilizando esta oportunidad de investigación para transversalmente recoger las necesidades o aspiraciones no satisfechas de grupos sociales determinados o de la sociedad en general<sup>8</sup> buscando *“reconocer que el uso cotidiano de la bicicleta es un recurso de sobrevivencia o un gran apoyo para aquellos que viven en la pobreza o muy cerca de ella”*<sup>9</sup>.

“Las ciudades pueden ser organizadas para el beneficio de todos sus ciudadanos, mientras utilizan la bicicleta como un vehículo para el cambio social y equidad urbana”<sup>10</sup>.

---

<sup>8</sup> BRIONES, G; *“Métodos Y Técnicas De Investigación Para Las Ciencias Sociales”*, Trillas, 1982, Pp.23

<sup>9</sup> SAN MARTIN, PABLO; *“Uso de la bicicleta en ciudades intermedias de Chile central: un modo de resistencia en la movilidad urbana”*, Santiago-Chile, 2013.

<sup>10</sup> FORO MUNDIAL DE LA BICICLETA, *¿Que es la FBM 4?* [Versión Electrónica] 2015, Medellín-Colombia. Extraído el día 23 de Octubre de 2015 desde: <http://www.fmb4.org/es/sobre-el-fmb4/que-es-el-fmb4/>

## **2.- Problema de investigación**

### **2.1.- Descripción del problema**

La necesidad que motiva la elaboración de esta investigación, está en que en los últimos años ha crecido visiblemente el número de viajes en bicicleta en las calles de las distintas ciudades del país. En la ciudad de Santiago, verbigracia, las tasas de crecimiento anual son de aproximadamente 10%, y se proyecta que en los próximos años se realicen más de un millón de viajes diarios en bicicleta sólo en la Región Metropolitana<sup>11</sup>, los que compartirán el mismo espacio que los demás vehículos produciendo congestión y una mayor utilización, junto a peatones, de calzadas y aceras respectivamente. La falta de claridad normativa lleva a que la compatibilización de usos se realice de manera inorgánica, puntual y no siempre eficaz, actuando cada municipio dentro de sus posibilidades.

Por su parte, una modificación de la OGUC es urgente pues esta excluye a las ciclovías de las vías expresas<sup>12</sup> y locales, condiciona en las vías troncales su existencia como ciclistas, mientras que en las vías colectoras y de servicio señala expresamente que se puede prescindir de estas; a la vez que define que “Las ciclovías serán permitidas en todas las vías existentes, debiendo ubicarse preferentemente en el espacio de las aceras”<sup>1314</sup> tratándose de la vialidad existente, lo que a nuestro criterio es errado. Finalmente, debe agregarse que la escasez de cultura vial e infraestructura para bicicletas en nuestras

---

<sup>11</sup> **Sectra, MIDEPLAN**, Análisis y Desarrollo Planes Maestros de Gestión de Tránsito, Cerro Navia y Renca, de 3 jul. 2015

<sup>12</sup> **Decreto N° 47**, Ministerio de Vivienda y Urbanismo, Diario Oficial de la República de Chile N° 34.270 de 19 de Mayo de 1992

<sup>13</sup> *Ibid*, Artículo 2.3.2 Inciso Final

<sup>14</sup> **OTANO, RAFAEL**, (6 mayo 2011). “*Bicis y veredas: una mala mezcla*”, El Mostrador. recuperado el 23 de Octubre de 2015, de <http://www.elmostrador.cl/noticias/opinion/2011/05/06/bicis-y-veredas-una-mala-mezcla/>

ciudades es un importante desincentivo para este medio de transporte. Evidenciamos como problemáticas, entre otras muchas más: Una falencia de legislación específica, desvalorizando la bicicleta y generando incertidumbre de los usuarios de la misma; una infracción al principio de continuidad en la construcción de ciclovías que busca brindar un interconexión segura; poca efectividad de los Programas de Fomento del uso de bicicleta en regiones, debido al centralismo imperante; un fuerte prejuicio social en el uso de la bicicleta, visto como condición-resultado de un estado de precariedad económica; el subdesarrollo del tema ciclista en comparación a Países Europeos como Dinamarca o Suecia y la propia falta de enfoque desde los temas de medio ambiente, conciencia ecológica, salud y desgasificación a través de la bicicleta a nivel nacional y mundial.

## **2.2.- Preguntas de investigación**

- ¿Cuál es la situación de la legislación Chilena respecto del tema de la bicicleta?
- ¿Existe un correcto tratamiento de la bicicleta como un vehículo con características diferentes a las de otros vehículos regulados en la Ley de Tránsito u otros cuerpos normativos?
- ¿Se soluciona con las normas infralegales existentes los conflictos existentes o se necesita mayor legislación de rango legal?
- ¿Las normas actuales responden a la situación-país tanto desde los aspectos Estructural-Territorial, como Económicos, Sociales y Culturales?

### **2.3.- Hipótesis**

*“En Chile el uso de la bicicleta es un fenómeno relevante en la movilidad cotidiana y existe una precaria legislación sobre la bicicleta, la que no considera las características particulares de este medio de transporte y por ende no responde a esta como un fenómeno relevante en la movilidad nacional actual”.*

### **2.4.- Objetivo General**

- Evidenciar la situación de la Legislación Chilena respecto del tema de la bicicleta como medio de transporte.

### **2.5.- Objetivos Específicos**

- Demostrar la insuficiencia de las normas infralegales como solución a los conflictos existentes y manifestar la necesidad de una mayor legislación de orden legal.
- Indicar cómo la bicicleta no es tratada correctamente, como un vehículo con características particulares, siendo homologa a un vehículo motorizado en la normativa Chilena actual.
- Señalar como las normas actuales abarcan de forma incoherente los aspectos Estructurales-Territoriales, como Económicos, Sociales Y Culturales de nuestra Situación-País.

### **3.- Definición de términos**

**Acera:** Parte de una vía destinada principalmente para circulación de peatones, separada de la circulación de vehículos<sup>15</sup>

**Avenida o calle:** Vía urbana destinada a la circulación de los peatones, de los vehículos y de los animales<sup>16</sup>

**Adelantamiento:** Maniobra efectuada por el costado izquierdo del eje de la calzada, mediante la cual un vehículo se sitúa delante de otro u otros que le anteceden<sup>17</sup>

**Área urbana:** área territorial destinada a acoger usos urbanos, comprendida dentro de los límites urbanos establecidos por los Instrumentos de Planificación Territorial.<sup>18</sup>

**Bicicleta:** Vehículo de dos ruedas de igual tamaño cuyos pedales transmiten el movimiento a la rueda trasera por medio de dos piñones y una cadena<sup>19</sup>

**Calle:** vía vehicular de cualquier tipo que comunica con otras vías y que comprende tanto las calzadas como las aceras entre dos propiedades privadas o dos espacios de uso público o entre una propiedad privada y un espacio de uso público.<sup>20</sup>

**Calzada:** Parte de una vía destinada al uso de vehículos y animales<sup>21</sup>

---

<sup>15</sup> **Decreto N° 47**, Artículo 1.1.2. Ministerio de Vivienda y Urbanismo, Diario Oficial de la República de Chile N°34.270 de 19 de Mayo de 1992

<sup>16</sup> **Ley 18290**, artículo 2°. Diario Oficial de la República de Chile. Santiago, Chile, 07 de Febrero de 1984

<sup>17</sup> Ibidem

<sup>18</sup> **Decreto N° 47**, Artículo 1.1.2. Ministerio de Vivienda y Urbanismo, Diario Oficial de la República de Chile N°34.270 de 19 de Mayo de 1992

<sup>19</sup> **Real Academia Española**. (2001). Diccionario de la lengua española (22.a ed.). Consultado en <http://www.rae.es/rae.html>

<sup>20</sup> **Decreto N° 47**, Artículo 1.1.2. Ministerio de Vivienda y Urbanismo, Diario Oficial de la República de Chile N°34.270 de 19 de Mayo de 1992

<sup>21</sup> **Ley 18290**, artículo 2°. Diario Oficial de la República de Chile. Santiago, Chile, 07 de Febrero de 1984

**Ciclovía:** vía destinada exclusivamente al tránsito de vehículos menores, tales como, bicicletas, motos de baja cilindrada, triciclos y otros, cuyas características pueden corresponder a las de ciclistas o a las de ciclobandas.<sup>22</sup>

**Conductor:** Toda persona que conduce, maneja o tiene control físico de un vehículo motorizado en la vía pública; que controla o maneja un vehículo remolcado por otro; o que dirige, maniobra o está a cargo del manejo directo de cualquier otro vehículo, de un animal de silla, de tiro o de arreo de animales<sup>23</sup>

**Señal de tránsito:** Los dispositivos, signos y demarcaciones oficiales, de mensaje permanente o variable, instalados por la autoridad con el objetivo de regular, advertir o encauzar el tránsito<sup>24</sup>

**Vehículo:** Medio con el cual, sobre el cual o por el cual toda persona u objeto puede ser transportado por una vía<sup>25</sup>

**Vía exclusiva:** Calzada debidamente señalizada, destinada únicamente al uso de ciertos vehículos, determinados por la autoridad correspondiente<sup>26</sup>

---

<sup>22</sup> **Decreto N° 47**, Artículo 1.1.2. Ministerio de Vivienda y Urbanismo, Diario Oficial de la República de Chile N°34.270 de 19 de Mayo de 1992

<sup>23</sup> **Ley 18290**, artículo 2°. Diario Oficial de la República de Chile. Santiago, Chile, 07 de Febrero de 1984

<sup>24</sup> Ibidem

<sup>25</sup> Ibidem

<sup>26</sup> Ibidem

## Capítulo I:

### Normas Constitucionales

#### 1.1.-Normas Constitucionales que regulan la situación de la bicicleta o los vehículos en forma directa.

Las Constituciones de los Estados en general aceptan diversas clasificaciones, ya sea por la dificultad para ser modificada o por su extensión, Verbigracia, Mario Verdugo y Ana María García<sup>27</sup>, señalan la siguiente, en primer lugar pueden ser materiales o formales (según los temas que tratan), luego estos autores señalan que pueden ser escritas o reales (según su materialización) y por último conforme a la extensión de estos cuerpos normativos pueden ser diferenciadas entre sumarias o desarrolladas, siendo las primeras aquellas que solo abordan temas esenciales de las instituciones y las segundas serían aquellas que tratan temas propios de leyes ordinarias. Conforme a este último criterio nuestra Constitución la podríamos clasificar como una Carta Fundamental de carácter sumaria, en oposición a las extensas, las que se caracterizan por regular materias bastante específicas y que en una Constitución breve serán tratados por regla general en otros cuerpos normativos de inferior rango como Leyes o incluso Decretos.

Como consecuencia de lo expresado previamente en nuestra Carta Fundamental no encontramos normativa alguna que haga alusión a la bicicleta, aún más, no se aprecian normas referentes o que señale a los vehículos de una manera general. Esta situación no nos

---

<sup>27</sup> **Verdugo, Mario; García, Ana María.** “Manual de Derecho Politico”, Tomo I. Editorial Jurídica de Chile. Consultado el 23 de Noviembre de 2015 de [https://books.google.cl/books/about/Manual\\_de\\_derecho\\_pol%C3%ADtico.html?id=LoJNAAAAMAAJ&redir\\_esc=y](https://books.google.cl/books/about/Manual_de_derecho_pol%C3%ADtico.html?id=LoJNAAAAMAAJ&redir_esc=y)

debería sorprender, ya que como mencionamos previamente, estamos frente a una Constitución breve y en coherencia con esta característica, el legislador ha entendido que dichas materias deben ser regulados por leyes u otros cuerpos normativos donde estas materias pueden ser tratadas con la especificidad que merecen.

Sin embargo lo anteriormente señalado, ciertas normas pueden relacionarse claramente o no tan claramente con este tema. A continuación se expresarán las normas que se relacionan y la forma en que estas pueden incidir o aplicarse.

### **1.2.- Normas de carácter Constitucional que pueden ser aplicadas a la situación de la bicicleta de una forma tangencial o extensiva. (Indirecta)**

Como ya fue señalado en el punto anterior, expresamente no encontramos normas que regulen o por lo menos señalen la bicicleta en nuestra Carta Fundamental, tampoco alguna norma que se refiera a los vehículos. Sin embargo algunas normas pueden ser aplicadas a la situación de los vehículos y especialmente de la bicicleta o ciclistas de una forma indirecta.

A continuación mencionaremos las normas que de una forma más clara se aplican al tema tratado y la forma en que estas pueden influir al contexto de este vehículo.

**Artículo 1 inciso 3º:**

*“El Estado reconoce y ampara a los grupos intermedios a través de los cuales se organiza y estructura la sociedad y les garantiza la adecuada autonomía para cumplir sus propios fines específicos.”*

En la actualidad existe gran número de Grupos Intermedios cuya finalidad es promover la utilización de la bicicleta, ya sea como medio de transporte o de recreación, tanto a nivel nacional como regional. Conforme esta norma el Estado debería protegerlos, respetarlos y garantizar su autonomía. Situación que hasta el momento así ha ocurrido aunque no con un énfasis rotundo.

**Artículo 1 inciso 4º:**

*“El Estado está al servicio de la persona humana y su finalidad es promover el bien común, para lo cual debe contribuir a crear las condiciones sociales que permitan a todos y a cada uno de los integrantes de la comunidad nacional su mayor realización espiritual y material posible, con pleno respeto a los derechos y garantías que esta Constitución establece.”*

Todo acto dirigido a incentivar el uso de la bicicleta o hacer su uso más seguro, se encuentra dirigido a promover el bien común, ya que, estos actos tienen la consecuencia positiva de disminuir la contaminación, mejorar la calidad de vida y procurar una mejor salud en los miembros de la sociedad, sumado a esto, los ciclistas siendo miembros de la comunidad nacional se encuentran amparados por el Estado para obtener su realización

tanto espiritual como material. Por tanto el Estado debe crear las condiciones para que sus actos se dirijan en este sentido.

**Artículo 5 inciso 2°:**

*“El ejercicio de la soberanía reconoce como limitación el respeto a los derechos esenciales que emanan de la naturaleza humana. Es deber de los órganos del Estado respetar y promover tales derechos, garantizados por esta Constitución, así como por los Tratados Internacionales ratificados por Chile y que se encuentren vigentes.”*

Abstrayéndose de la discusión sobre la valoración legal de los Tratados Internacionales en Chile, si su rango corresponde al de ley u otro<sup>28</sup>, nuestro país ha suscritos y ratificado diversos Tratados Internacionales, verbigracia, Chile firmó y ratificó el año 2002 el Protocolo de Kioto, donde se compromete a dirigir esfuerzos en pos de disminuir la producción de gases invernaderos.<sup>29</sup>

En virtud del Decreto 144 de 10 de mayo del 2010 Chile ratificó el Convenio con la Organización de Cooperación y Desarrollo Económico (OCDE u OECD)<sup>30</sup> y en lo atinente a esta materia se comprometió a lograr el máximo desarrollo económico sostenible<sup>31</sup>, siendo una de las formas promoviendo y aumentando la utilización de la bicicleta debido a

---

<sup>28</sup> **Téllez Soto, Claudia.** “Valor jurídico de los Tratados Internacionales en el Derecho Interno” Revista de Derecho, Vol. IX, diciembre 1998, pp. 179-190

<sup>29</sup> **LAGOS, GERMÁN.; VÉLEZ, CRISTHIÁN.** “Protocolo de Kioto” extraído el 13 de Diciembre de 2015, de <http://www2.elo.utfsm.cl/~elo383/apuntes/InformeKioto.pdf>

<sup>30</sup> “**Our Mission**”. Traducción libre. Extraído el 11 de Octubre de 2015 desde: <http://issuu.com/oecd.publishing/docs/012015101e/3?e=3055080/13238152>

<sup>31</sup> **SAEZ, RAUL.** “La OCDE y el ingreso de Chile”. Estudios Internacionales 166 (2010), Instituto de Estudios Internacionales - Universidad de Chile.

su característica de medio de transporte sustentable.

El Decreto 123 promulgado el 21 de enero de 1995 aprueba el Convenio Marco de las Naciones Unidas sobre Cambio Climático<sup>32</sup>, que tiene como parte de sus objetivos “...ESTABILIZAR la concentración de gases invernadero”<sup>33</sup>, siendo el Dióxido de Carbono uno de los gases que más contribuyen al efecto invernadero y una de sus más importantes fuentes son los vehículos motorizados. El gobierno por mandato de su propia Constitución debería considerar como una forma de dar cumplimiento a esta norma, el incentivo de la utilización de la bicicleta como vehículo no motorizado, situación que no requiere mayor explicación para comprender su vinculación con la bicicleta.

#### **Artículo 19:**

*“La Constitución asegura a todas las personas:*

#### **Número 7:**

*El derecho a la libertad personal y a la seguridad individual.*

*En consecuencia:*

*A) Toda persona tiene derecho de residir y permanecer en cualquier lugar de la República, trasladarse de uno a otro y entrar y salir de su territorio, a condición de que se guarden*

---

<sup>32</sup>“**Framework convention on climate change**”. Traducción libre. Extraído el 30 de octubre de 2015, desde: [http://unfccc.int/portal\\_espanol/items/3093.php](http://unfccc.int/portal_espanol/items/3093.php)

<sup>33</sup> **Naciones Unidas**. “Convención marco de las Naciones Unidas sobre cambio Climático”. Extraído el 03 de Octubre de 2015, desde: [https://unfccc.int/files/essential\\_background/background\\_publications\\_htmlpdf/application/pdf/convsp.pdf](https://unfccc.int/files/essential_background/background_publications_htmlpdf/application/pdf/convsp.pdf)

*las normas establecidas en la ley y salvo siempre el perjuicio de terceros”.*

La libertad de tránsito es un Derecho fundamental indiscutible y todo el tiempo lo vemos en ejercicio cuando las personas viajan de un lugar a otro. Esta norma no expresa la forma en que se puede ejercer por lo tanto incluye evidentemente el traslado por medio de la bicicleta y cualquier otro vehículo a tracción humana.

### **Número 8:**

*“El Derecho a vivir en un medioambiente libre de contaminación. Es deber del Estado velar para que este Derecho no sea afectado, y tutelar la preservación de la naturaleza. La Ley podrá establecer restricciones específicas al ejercicio de determinados Derechos o libertades para proteger el medio ambiente”.*

Chile en general presenta enormes problemas de contaminación ambiental y en particular Santiago es su más claro referente, siendo una de las ciudades con mayor contaminación atmosférica del mundo. Claramente una forma de descontaminar tanto acústicamente como en cuanto al material particulado que se genera por los autos, es por medio de la bicicleta. Por norma general, para medir la contaminación atmosférica se consideran la concentración de diversos contaminantes estos son el material particulado, Ozono, Dióxido de Azufre, Monóxido de Carbono, Óxidos de Nitrógeno y Plomo. Siendo el material particulado el contaminante más relacionado con aumentos de la mortalidad y morbilidad de la población y uno de los grandes generadores de este elemento es la

combustión de los vehículos, llegando a un 25% de la cantidad total.<sup>34</sup> Sumado a esto los vehículos motorizados son la mayor fuente productora de Óxidos de Nitrógeno, precursor del Ozono,<sup>35</sup> sustancia contribuyente al efecto invernadero y contaminante altamente presente en Santiago<sup>36</sup>, superando en un doble la concentración establecida por la Organización Mundial de la Salud.

Además es evidente que este tema se relaciona con el Derecho a la salud, ya que como señalamos, la alta concentración de material particulado se relaciona con un aumento de la mortalidad y morbilidad, por ende su disminución mediante el uso de vehículos de tracción humana como la bicicleta estaría íntimamente ligado con el Derecho a la protección de la salud mencionados en el artículo 19 N° 9 de la Constitución Política de la República.

---

<sup>34</sup> **O’Ryan, Raúl ; Larraguibel Luis.** “Contaminación del aire en Santiago: Estado actual y soluciones” *Revista Perspectivas en Política, Economía y Gestión, Vol. 4, N° 1.*

<sup>35</sup> **Emisiones de gases precursores del ozono troposférico.** Extraído el 12 de septiembre de 2015 desde [http://www.juntadeandalucia.es/medioambiente/site/portalweb/menuitem.7e1cf46ddf59bb227a9ebe205510e1ca/?vgnnextoid=67ad1f7f899ba110VgnVCM1000000624e50aRCRD&vgnnextchannel=66c8445a0b5f4310VgnVCM2000000624e50aRCRD&lr=lang\\_es&vgnnextrefresh=1&vgnsecondoid=26f941e297d28310VgnVCM100001325e50a\\_\\_\\_&param1=1](http://www.juntadeandalucia.es/medioambiente/site/portalweb/menuitem.7e1cf46ddf59bb227a9ebe205510e1ca/?vgnnextoid=67ad1f7f899ba110VgnVCM1000000624e50aRCRD&vgnnextchannel=66c8445a0b5f4310VgnVCM2000000624e50aRCRD&lr=lang_es&vgnnextrefresh=1&vgnsecondoid=26f941e297d28310VgnVCM100001325e50a___&param1=1)

<sup>36</sup> El dióxido de carbono (Co2)es el principal responsable del calentamiento global de acuerdo a los resultados expuestos en el último Informe Sobre Cambio Climático dado a conocer en septiembre de 2013 por la Organización de las Naciones Unidas.

## **Capítulo II:**

### **Norma(s) Legal(es)**

#### **2.1.- Ley 18290. Ley de Tránsito**

En Chile contamos con la Ley 18.290, llamada Ley de Tránsito, que en su artículo 1° señala: *“A la presente ley quedarán sujetas todas las personas que como peatones, pasajeros o conductores de cualquiera clase de vehículos, usen o transiten por los caminos, calles y demás vías públicas, rurales o urbanas, caminos vecinales o particulares destinados al uso público, de todo el territorio de la república.*

*Asimismo se aplicarán estas normas, en lo que fueren compatibles, en aparcamientos y edificios de estacionamiento y demás lugares de acceso público.”*

#### **a) Evolución en la incorporación de Normas relativa a la bicicleta en la Ley 18290**

La Ley 18290, fue promulgada el 23 de enero de 1984, publicada el 07 de febrero de 1984 y hasta el día de hoy a sufrido 41 modificaciones; siendo además refundida el 26 de octubre de 2009 y siendo publicado el texto el 07 de noviembre de 2009. Además esta Ley establece normas específicas para las bicicletas y ciclistas. En particular, sobre medidas de seguridad, reflectantes, requerimientos técnicos, limitaciones de pasajeros, uso de vías exclusivas y señales luminosas especiales.

Para abordar este tema dividiremos en dos etapas la historia o trayectoria de la Ley de Tránsito; En su primera parte, desde su publicación en 1984, donde el tema de la bicicleta es tratado marginalmente solo en 6 Artículos, produciéndose una disminución en la regulación existente en comparación a la Ordenanza de Tránsito de 1964;<sup>37</sup> donde esta materia se regula en mayor profundidad, incluso existiendo un Párrafo que trata este (Párrafo VI, Título IV, Capítulo II), hasta antes de la publicación de la Ley 20.068, periodo en el cual no se realizaron modificaciones en orden a incorporar normas relativas a la bicicleta; y luego un segundo periodo de modificaciones a esta Ley en el cual se incorporan menciones y normas específicamente dirigidas, particularmente a regular la situación de las bicicletas y ciclistas, la que comienza con la Ley 20.068 hasta la actualidad, periodo en el cual en cierta forma se regresa a la situación existente durante la vigencia de la Ordenanza General de Tránsito.

#### **b) Ley 18290, desde su promulgación hasta el 09 de diciembre del 2005**

La ley en su versión primigenia regula escasamente los temas relacionados con la bicicleta, sin embargo, a raíz de la redacción de ciertas normas se podía hacer una interpretación amplia, siendo aplicables a este medio de transporte. Así en su artículo primero cuando mencionaba su campo de aplicación y decía *“A la presente ley quedarán sujetas todas las personas que como peatones, pasajeros o conductores de cualquiera clase*

---

<sup>37</sup> **DFL 3068.** Ordenanza General de Tránsito. (1964, Octubre 31). Extraída desde <http://www.leychile.cl/Navegar?idNorma=5636>

*de vehículos...*”, Evidentemente de una forma indirecta se hacía aplicable a los conductores de bicicletas, ya que en primer lugar estas tienen la condición de vehículos y en segundo lugar al señalar que *”todas las personas”* quedarán sujetas a la Ley de Tránsito, es obvio que no se realizan exclusiones.

Desde su promulgación hasta el 09 de diciembre del 2005 esta ley sufrió 24 modificaciones. Dentro de todas podemos destacar como las más relevantes en primer lugar, la ley 19.495 que fue publicada el 08 de marzo de 1997, cuyo objeto fue modificar el tema relativo a la obtención de licencias de conducir, señalando así en el mensaje claramente su finalidad, siendo esta *“Modificar las exigencias establecidas para la obtención de licencias de conducir en el sentido de hacer obligatorio la aprobación de un plan de formación profesional para aquellos interesados en cumplir funciones inherentes a las de chofer de vehículos destinados al transporte de carga o de pasajeros. Para ello, se contempla crear tres tipos de licencia. A saber, una denominada licencia profesional, destinada a autorizar la conducción de vehículos que son utilizados en el transporte de carga y pasajeros, otra denominada licencia no profesional para la conducción de vehículos como automóviles, motos, etc., Destinados al transporte particular y otra denominada licencia especial, para la conducción de vehículos tales como tractores, bulldozer, carretelas, cosechadoras y otros similares”*.

Esta modificación a la Ley de Tránsito no aborda directamente algún artículo o materia relativa a las bicicletas o ciclistas, es más, ni un artículo es aplicable de una forma indirecta, por lo tanto la relevancia de esta modificación es de un índole general, pero no relevante para nuestro tema. Sin embargo es importante señalar que en el Mensaje

Presidencial que da inicio a este proyecto de ley, con fecha 10 de noviembre del 1992, señala *“Estimo que en el futuro deberá precisarse la norma relativa a la conducción de bicicletas y triciclos...”*. Además se pretendía establecer una sanción para los ciclistas que transportaran más personas de las permitidas, aunque esta norma no prosperó en la ley.

En segundo término, dentro de esta primera etapa o periodo destacamos la Ley 19925, que fue publicada el 19 de enero del 2004 y regula el tema relacionado al expendio y consumo de bebidas alcohólicas, esta ley se hace necesaria debido a que en dicha época *“la legislación actualmente vigente no permite atacar el problema desde los diversos ángulos que su urgencia y gravedad ameriten.”*, Es decir ya no responde a la realidad de dicha época. En su artículo tercero modifica diversas disposiciones de la ley 18290, al igual que la modificación anterior, esta no aborda el tema de las bicicletas de una forma directa, sin embargo encontramos una modificación, al artículo 115 que por su redacción resulta plenamente aplicable a este vehículo, señala:

***2) Reemplázase el artículo 115 por el siguiente:***

***"Artículo 115.- Ninguna persona podrá conducir un vehículo cuando se encuentre en condiciones físicas o psíquicas deficientes." (Actual Artículo 109)***

Es evidente que esta norma al no señalar a qué vehículo se refiere y no distinguiendo si su aplicación solo procede respecto de los vehículos motorizados (como se refiere al artículo 115 a, establecido por esta ley y actual 110), debe naturalmente incluir a la bicicleta en su calidad de vehículo. Sumado a esto durante la discusión de esta ley, y

consta en su historia fidedigna, se propuso sancionar en su Artículo 24 a quienes condujeran bicicletas o triciclos en estado de ebriedad, sin embargo esta referencia explícita se eliminó.

**c) Ley 18290, desde el 10 de diciembre del 2005, hasta la Actualidad:**

Desde el 10 de diciembre del año 2005, la Ley de Tránsito sufrió 3 modificaciones hasta el 29 de octubre del 2009, momento en el que hacemos una distinción ya que a partir de ese momento en virtud del DFL N° 1 se fija el texto refundido, coordinado y sistematizado de la Ley de Tránsito (promulgado el 27 de Diciembre del 2007). Luego de esto hasta la fecha ha sufrido 13 modificaciones, siendo la última el 30 de Noviembre del 2015. En este segundo periodo se comienza a incorporar normas que tratan expresamente el tema de las bicicletas. Así el 10 de diciembre del 2005 se dicta la Ley 20.068, la que introduce diversas modificaciones a la Ley 18290, aquella comienza con el proyecto de ley de 21 de mayo del 1993, por medio de Mensaje Presidencial, y ya en este se señala *“Asimismo, se incluye en la ley las definiciones asociadas a bicis, las que son necesarias para la definición legal de dichos medios de transporte, a fin de cautelar apropiadamente el uso de las pistas exclusivas destinadas a tales vehículos (artículo 2º).”*, dando un claro indicio de que durante su discusión y como consecuencia en la promulgación de esta ley, la bicicleta y su regulación será un tema explícitamente abordado.

El proyecto de Ley incorpora en el Artículo 2 de la Ley de Tránsito, la definición de bicicleta o triciclo, esta dice que son aquellos *“tipos de vehículos que son propulsados solo por la energía muscular de su conductor”* y de ciclovías o ciclopista la que se define en una primera instancia como *“espacio destinado al uso exclusivo de bicicletas y triciclos.”*. Sin embargo en la Ley solo se mantiene la definición de ciclovía o ciclopista, eliminando la de bicicleta, producto esto último de la unanimidad de los miembros de la comisión presentes en la sesión de 28 de noviembre del 2000 (Senadores Cordero, Fernández, Muñoz Barra y Ex Presidente, en ese entonces Senador Lagos)

Debido a la amplitud de la definición y la susceptibilidad a las variaciones, el 30 de junio del 2003 se reabre la discusión sobre la inclusión de la definición de bicicleta , sin embargo se mantiene el rechazo por la unanimidad de la sesión, así en virtud del artículo primero de la ley 20.068 en su número 1 se realiza la mencionada modificación. Otros temas discutidos relativos a la bicicleta en este proyecto de ley fueron la utilización de elementos reflectantes (Incorporado en el Artículo 74 de la ley 18290, en virtud la modificación 22 establecida por la Ley 20.068), la utilización del casco, tema en el cual las divergencias de opinión fueron notorias, sin embargo se optó por hacer facultativo el uso del casco solo en zonas rurales (incorporado al artículo 84 por medio de la modificación 27) y sancionar su no utilización en zonas urbanas (incorporado en el Artículo 199 a través de la modificación 90), incorpora semáforos para ciclistas y peatones (incorporando este tema en el Artículo 110, en virtud de la modificación 41), se regula la obligatoriedad de usar pistas exclusivas en caso de existir y por último, también se reguló la forma en que los ciclistas deberían indicar la forma de virar (esto en el Artículo 142, agregado a la Ley por la

modificación 54).

Durante la discusión de la ley incluso se propuso la creación o instauración de licencias para conducir bicicletas, las cuales serían *"clase f: vehículos a tracción humana, tales como bicicletas, triciclos y otros similares"*, sin embargo no prosperó esta idea debido a que *"respecto de la licencia para ciclistas, cabe recordar que la antigua Ordenanza de Tránsito contemplaba su existencia. Sin embargo, a consecuencia de su imposibilidad de cumplimiento, cayó en desuso. De aprobarse la exigencia de la licencia para ciclistas, se estaría agregando una innecesaria carga de trabajo a los municipios. Desde el punto de vista del tránsito, la exigencia de la licencia a los ciclistas no constituye una ventaja. Sin embargo, ateniéndose a lo estrictamente procesal, tal situación constituye una ventaja, toda vez que en Chile la retención de la licencia es un mecanismo que asegura la comparecencia en los Tribunales.*

*No se observa la necesidad de modificar la Ley de Tránsito en términos de exigir licencia de conducir a los ciclistas. Además, se puede interpretar en el Sentido de desincentivar el uso de las bicicletas, lo cual es absolutamente contrario a lo que pretende la Comisión."*<sup>38</sup> Luego, de esta modificación relevante al tema que nos importan, hasta antes de la dictación del DFL no se aprecian más modificaciones relevantes.

Luego de fijar el texto refundido y coordinado y sistematizado se deja de lado el tema de las bicicletas y no volvemos a observar alguna modificación tan importante como la que se produce en virtud de la Ley 20.068, ni algún momento en que se discutan

---

<sup>38</sup> **Historia de la Ley 20068.** Extraído el 01 de Diciembre de 2015 desde <http://www.bcn.cl/leychile/Navegar/scripts/obtienearchivo?id=recursoslegales/10221.3/3857/2/HL20068.pdf>

concretamente y de forma tan relevante estos temas, sin embargo podemos destacar la Ley 20388 la que incorpora un tema no menos importante relativo a los elementos reflectantes (el que se había discutido previamente con ocasión de otras leyes, pero se había estimado que esto era materia de un reglamento).

Posterior a esta incorporación a la Ley de Tránsito, se deja de lado completamente el tema y en cierta forma se rompe una tendencia positiva para quienes utilizan la bicicleta, en la que se demostraba y plasmaba la respuesta del Poder Legislativo a la realidad Chilena, concretando en la dictación de Leyes Atingentes al tema, sin embargo se aprecia una aparente desvinculación o desinterés por tratarlo, ya que, a pesar del incremento en la utilización de este medio de transporte, hace aproximadamente 6 años no se dicta ley alguna que incorpore modificaciones al mencionado cuerpo normativo en la materia que nos ocupa.

#### **d) Ley de Tránsito propiamente tal**

La ley 18.290 o Ley de Tránsito es el cuerpo normativo encargado de regular a las *“personas que como peatones, pasajeros o conductores de cualquiera clase de vehículos, usen o transiten por los caminos, calles y demás vías públicas, rurales o urbanas, caminos vecinales o particulares destinados al uso público, de todo el territorio de la República. Asimismo se aplicarán estas normas, en lo que fueren compatibles, en aparcamientos y edificios de estacionamiento y demás lugares de acceso público”* esto en conformidad al

Artículo primero, norma que expresa claramente el campo de aplicación de la ley.

Sin embargo, como el lenguaje tiene una característica clara de subjetividad, no siempre es fácil lograr acuerdos en cuanto a su significación o lo que implica como concepto determinadas palabras, esta razón orienta el fin del artículo segundo del mismo cuerpo normativo a señalar un conjunto de definiciones, tendientes a reunir y aunar criterios. Para dar una correcta interpretación al campo de aplicación de la ley y sobre todo determinar si esta incluye a aquellas personas que utilizan las bicicletas debemos centrarnos en la frase *“conductores de cualquier clase de vehículo”*, ya que es en este punto donde se podrían incluir o no a los ciclistas. Para su correcta interpretación debemos considerar el número 42 del Artículo 2° que señala que vehículo es todo *“Medio con el cual, sobre el cual o por el cual toda persona u objeto puede ser transportado por una vía”* y luego el número 9° del mismo artículo señalando que conductor es *“Toda persona que conduce, maneja o tiene control físico de un vehículo motorizado en la vía pública; que controla o maneja un vehículo remolcado por otro; o que dirige, maniobra o está a cargo del manejo directo de cualquier otro vehículo, de un animal de silla, de tiro o de arreo de animales”*.

Realizadas las aclaraciones y relaciones en cuanto a los términos usados en el artículo Primero , podemos concluir sin mayores dificultades que esta Ley se aplica al conductor de la bicicleta o ciclista, ya que en conformidad al número 42 del Artículo segundo de la Ley, se puede enmarcar dentro de la definición de vehículo a la bicicleta, pues es un medio sobre el cual una persona puede ser transportada por una vía y luego el numeral 9 señala que conductor es toda persona que dirige maniobra o está a cargo del manejo directo de cualquier otro vehículo, no restringiendo el concepto solo a quien dirige

un vehículo motorizado sino cualquier otro vehículo, contexto en el que queda la bicicleta.

Por tanto la Ley 18290 con sus modificaciones y sistematizaciones es el cuerpo normativo de carácter Legal más importante que regula la bicicleta dentro de la Legislación Chilena.

Ahora bien, dentro de ella hemos clasificado tres tipos de normas, en primer lugar las que tienen una directa relación con la bicicletas, por otra parte aquellas que por su naturaleza son aplicables indistintamente a todo vehículo y como tal son aplicables a los ciclistas pero de una forma indirecta o poco relevante, por último aquellas que por su naturaleza no le son aplicables a este vehículo y sólo son procedentes en los casos de vehículos motorizados.

### **Normas que dicen relación directa con la bicicleta**

#### **Artículo 1**

*Al señalar que “A la presente ley quedarán sujetas todas las personas que como peatones, pasajeros o conductores de cualquiera clase de vehículos, usen o transiten por los caminos, calles y demás vías públicas, rurales o urbanas, caminos vecinales o particulares destinados al uso público, de todo el territorio de la República” no hace sino darnos el campo legal al que nos vemos sometidos como conductores del vehículo en particular denominado bicicleta.*

## Artículo 2

En su número 8 señala que la ciclovía o ciclopista es el “*Espacio destinado al uso exclusivo de bicicletas y triciclos*” definición introducida el año 2005, por la Ley 20068. Es evidente el progreso que acarrea el hecho de incorporar esta definición al articulado, pues reconoce legalmente un lugar exclusivo para el uso de este vehículo de características particulares, sin embargo hubiese sido aún mayor el avance si se hubiese mantenido la definición de bicicleta o triciclo que se incorporaba en el proyecto originario de la Ley 20068, pues hubiese existido una diferenciación entre los vehículos a tracción humana y los vehículos motorizados.

## Artículo 72

En su inciso segundo expresa que las bicicletas deberán contar con elementos reflectantes. Esta norma al igual que el Artículo 2, en su número 8, fue incorporada por la ley 20068. Se caracteriza por ser extremadamente amplia su redacción y quizás por lo mismo no logra cumplir íntegramente su finalidad que es disminuir accidentes<sup>39</sup> y otorgar seguridad al ciclista.

Si complementamos la norma con lo estipulado infra legalmente concluimos que

---

<sup>39</sup> En un impacto a 32 km/h el 5% de los peatones muere el 65% queda herido, el 30% sale ileso. En un impacto a 48 km/h el 45% de los peatones muere el 50% queda herido, el 4% queda ileso. En un impacto a 64.4 km/h el 85% de los peatones muere, el 15 queda herido, nadie sale ileso. **U. S. Department of Transportation National Highway Traffic Safety Administration.** “*Literature review on vehicle travel. Speeds and pedestrian injuries*” October 1999 Final Report

toda bicicleta deberá estar equipada con placas plásticas o huinchas reflectantes en los bordes anteriores y posteriores de cada pedal. Asimismo, éstas se ubicaran en las horquillas delantera y trasera o, en forma de arco circular, en los rayos de cada rueda. Sin embargo, en la horquilla delantera no podrá colocarse material reflectante de colores rojo o anaranjado.

Diversos estudios han señalado que las propiedades de los elementos reflectantes son aprovechadas para aumentar la visibilidad de objetos en condiciones de baja luminosidad, por lo que son usados como elementos de seguridad vial activa. Por ello se instalan en este tipo de vehículos, contribuyendo a disminuir accidentes<sup>40</sup> durante la noche. Lamentablemente al no especificarse sus características, como por ejemplo dimensiones, estos elementos reflectantes pueden ser insuficientes para lograr la visualización de quien conduce la bicicleta por parte de los conductores de vehículos motorizados<sup>41</sup>.

Consideramos que el no usar cascos ni elementos reflectantes es de alto riesgo para los ciclistas, pero no solo en el ámbito urbano, puesto que en sectores rurales el peligro de accidentes es aún mayor, producto de las velocidades medias y las dificultades de fiscalización.

Desde un punto de vista socioeconómico, dada nuestra condición de país exportador de materias primas, nos encontramos con un segmento importante de la fuerza trabajadora nacional que se dedica a labores extractivas de frutas, verduras y productos afines, conocidos vulgarmente como Trabajadores Temporeros, los cuales en un gran porcentaje se

---

<sup>40</sup> **Bicycle Helmet Research Foundation.** "Casualty Trends in Great Britain" Extraído el 20 de Diciembre desde <http://www.cyclehelmets.org/1071.html>

<sup>41</sup> **Historia de la Ley 20068.** Extraído el 01 de Diciembre de 2015 desde <http://www.bcn.cl/leychile/Navegar/scripts/obtienearchivo?id=recursolegales/10221.3/3857/2/HL20068.pdf>

desplazan en bicicleta desde sus hogares hasta sus puntos de empleo. Esta realidad sumada a el incumplimiento de la norma que comentamos ha determinado que las principales causas de los accidentes que involucran ciclistas y automóviles en las zonas rurales se originen porque el 90% de los conductores no se percataron de la presencia de los ciclistas que se desplazaban en el mismo sentido o en sentido opuesto, por no poseer medios reflectantes.

#### **Artículo 74**

Luego de hacer una Prohibición en *“Zonas urbanas del uso de cualquier aparato sonoro de que estén provistos los vehículos”*, nos señala una excepción explicitando que *“Con todo, los demás vehículos podrán hacer uso de sus elementos sonoros, por excepción, para prevenir un accidente y sólo en el caso de que su uso fuese estrictamente necesario”*. Es por medio de esta norma que se le entrega legitimidad al uso de campanilla como elemento de aviso en el biciclo.

#### **Artículo 79**

Menciona que *“En la bicicleta no se podrá transportar más personas que para las que fueron diseñadas y además, el acompañante deberá ir sentado a horcajadas”*. Este artículo deja en un marco de quebrantamiento normativo a quienes instalando asientos para niños transitan con ellos en bicicletas ya que en estos casos evidentemente la bicicleta ha

sido modificada para poder transportar alguna persona y no es un aspecto del diseño.

## **Artículo 80**

Señala que el casco protector en el caso de las bicicletas sólo será exigible en las zonas urbanas. Esta norma aborda un tema controvertido dentro del ciclismo, ya que en diferentes partes del mundo se ha discutido arduamente si es relevante el uso de este elemento de seguridad, como lo fue en décadas pasadas el uso Cinturón de seguridad y la discusión en torno a las libertades individuales. A modo de ejemplo en países como Holanda y Dinamarca, caracterizados por una fuerte cultura ciclista, con altos índices de utilización de la bicicleta y excelentes tasas de seguridad vial, no se exige el uso del casco. Sólo dos países (Australia y Nueva Zelanda) requieren en la actualidad cumplir el uso universal del casco de ciclista.

Por una parte se ha señalado que el uso del casco no es un elemento que disminuye directamente los accidentes, a diferencia de los elementos reflectantes, sino más bien tiene un efecto de mitigar o disminuir los efectos de golpes en casos de caídas, esto ya que no existen pruebas contundentes que comprueben que en caso de colisionar un ciclista con un vehículo motorizado el casco disminuye los efectos de las lesiones, por tanto sólo sería eficiente en caso de caídas o choques con otras bicicletas.

Para otro grupo de esta discusión, el uso del casco por parte de los ciclistas resulta fundamental para su seguridad. Ellos exponen que el casco reduce considerablemente la posibilidad de sufrir daños severos en la cabeza en caso de accidente y fundan su postulado

en estudios que señalan que el uso correcto de este elemento de seguridad pasiva reduce el riesgo de lesión craneal y cerebral hasta en un 88%, y el riesgo de fallecimiento en un 26%.

Ya señalamos que en Chile el uso de casco es obligatorio solo en zonas urbanas, debiendo éste cumplir con lo establecido en el Artículo 18 del Decreto Supremo 22 de 2006 del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones que textualmente señala: *“El casco protector exigible a los conductores de bicicletas y sus acompañantes que transiten en las zonas urbanas, deberá cubrir al menos la parte superior de la cabeza y permanecer fijo a ella mediante una cinta o correa que lo sujete por debajo de la barbilla, asegurando mediante hebillas, trabas u otro dispositivo similar”*.

En los países de la Unión Europea, la Directiva Europea 89/686/EC establece las normas para cascos de ciclista<sup>42</sup>. Ningún país Europeo obliga a los usuarios de la bicicleta a llevar casco en las ciudades.

En el caso de nuestro país para poder aterrizar la problemática citaremos las siguientes cifras: Durante el año 2013 el número de accidentes de Tránsito fue 73.000 aproximadamente, en 4094 participaron ciclistas es decir un 5.6%. Dentro de estos 4094, 127 murieron y el resto se distribuyó entre lesiones graves, menos graves y leves. Mayoritariamente estos accidentes se producen entre las 18 horas y las 21 lo que nos da un indicio que quizás el mayor factor que afecta los accidentes es la luminosidad o

---

<sup>42</sup> **Directiva 89/686/CEE del Consejo, de 21 de diciembre de 1989, sobre aproximación de las legislaciones de los Estados Miembros relativas a los equipos de protección individual.** *Diario Oficial Español n° L 399 de 30.12/1989 p. 0018 - 0038*

visibilidad<sup>43</sup>. Accidentes de tránsito según zona:

En la zona urbana llegan casi al 90% y en la zona rural al 10%. Por otro lado según el tipo de accidentes de Tránsito la colisión es el más frecuente con un 86% de los casos y el mayor causante de fallecimientos en ciclistas es por el mismo factor colisión, en este caso llega al 95%, quedando las caídas en un aspecto marginal ya que en ambos casos su incidencia es ínfima de 0.1%.

Luego de ver estos números podemos preguntarnos si realmente su utilización obligatorio será un elemento determinante en disminuir el número y consecuencias de accidentes por colisión o generará el efecto adverso que se produjo en Australia donde a consecuencia de la obligatoriedad en la utilización, un gran número de personas desistió del uso de este medio de Transporte<sup>44</sup>.

Entre estas dos normas, sobre uso de casco y de elementos reflectantes, el foco ha sido erróneamente puesto, debiendo rectificar este actuar que no se sustenta en las cifras.

En España ha sido ardua la polémica respecto de la imposición del uso de casco. Para Vicente Otero de la Asociación Cívica “Composclea” las estadísticas de accidentalidad y daños cerebrales y medulares en ciclistas, donde casi todos son por atropellos, y donde además se obliga a usar el casco, avalan el hecho de que se ven

---

<sup>43</sup> **COMISIÓN NACIONAL DE SEGURIDAD DE TRÁNSITO. Área de Estudios y Estadísticas.** “ANÁLISIS ESPACIAL DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO CON PARTICIPACIÓN DE BICICLETAS Y SU INTERACCIÓN CON CICLOVÍAS EN EL GRAN SANTIAGO. DIAGNÓSTICO 2008-2011” extraído el 09 de septiembre de 2015 desde

[http://www.conaset.cl/wp-content/uploads/2013/11/accidentes\\_bicicletas\\_ciclovias\\_gran\\_stgo\\_2008\\_2011.pdf](http://www.conaset.cl/wp-content/uploads/2013/11/accidentes_bicicletas_ciclovias_gran_stgo_2008_2011.pdf)

<sup>44</sup> **Sagaris, Lake.** “El casco es un tremendo desincentivo al uso de la bicicleta”. La Segunda (31 de Marzo de 2015)

aumentados los daños medulares y las lesiones en cuello en un 38%, por lo cual no cree razonable promocionar el casco en cualquier sentido o se estaría añadiendo un elemento que perjudica nuestra salud y pone en riesgo nuestra seguridad.

### **Artículo 95**

*“Los conductores y los peatones están obligados a obedecer y respetar las señales de tránsito”*. Esta parte quizás tan lógica dentro de un Estado sometido a la Ley no es del todo satisfactoria. Sin pretender considerar al segmento ciclista al margen de la ley, no podemos sino señalar nuestra validación como postura, frente al incumplimiento activo de normas legales<sup>45</sup> que aplicadas a la realidad práctica del ciclismo en nuestro país, no permiten una convivencia armónica con los demás vehículos o infraestructura vial.

Incluso más, existen normas cuyo cumplimiento somete al ciclista a peligros sobrevinientes en cuanto a su integridad física y psíquica y que al encontrarse amparados como Derechos por nuestra propia Constitución, con su supremacía ya conocida, daría un pie de protección ante su no acatamiento. Un claro ejemplo encontramos en el Artículo 116 que más adelante ahondaremos.

### **Artículo 104**

Dice en su número 5 *“Los semáforos destinados exclusivamente a los peatones o a los ciclistas se distinguirá por tener dibujado sobre la lente la figura de un peatón o de una bicicleta, según corresponda. Los colores tendrán el siguiente significado:*

---

<sup>45</sup> Cfr. MARTÍN DE AGAR, J.T., Problemas jurídicos de la objeción de conciencia, en “Scripta Theologica” (1995), p. 524.

- a) *La luz verde indica que los peatones o los ciclistas pueden cruzar la calzada o intersección, según sea el caso, por el paso correspondiente, esté o no demarcado.*
- b) *La luz roja indica que los peatones no pueden ingresar a la calzada ni cruzarla o que los ciclistas deben detenerse antes de la línea de detención.*
- c) *La luz verde intermitente significa que el período durante el cual los peatones o los ciclistas pueden atravesar la calzada está por concluir y se va a encender la luz roja, por lo que deben abstenerse de iniciar el cruce y, a su vez, permite a los que ya estén cruzando la calzada, terminar de atravesar.”*

Norma incorporada en virtud de la Ley 20068, y como consecuencia de dar aplicación a la Convención Internacional de Señalización Vial De Viena.<sup>46</sup>

### **Artículo 113**

La norma en cuestión brinda de la facultad al Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones para *“prohibir, por causa justificada, la circulación de todo vehículo o de tipos específicos de éstos, por determinadas vías públicas. Esta facultad será ejercida de oficio o a petición de las Municipalidades o de la Dirección de Vialidad, según corresponda”*. Valoramos que esta prerrogativa no sea usada de sobremanera en la práctica para limitar la circulación de bicicletas, pues a pesar de los reales riesgos de la convivencia vial, creemos que la forma no es limitar, o segregar, sino más bien potenciar una adecuada

---

<sup>46</sup> Cuando las señales luminosas de circulación no se destinen más que a los ciclistas, podrán llevar, si ello es necesario para evitar confusiones, la silueta de un ciclo en la señal misma, o consistir en una pequeña señal acompañada de una placa rectangular en la que aparezca un ciclo.

interacción a través de iniciativas como las “Zonas 30<sup>47</sup>”, entre otras.

Inclusive esta norma utilizada adecuadamente en algunas comunas del País ha permitido la promoción y recuperación del uso del mobiliario urbano a peatones y Ciclista y la garantización de su Derecho a la Ciudad<sup>48</sup>. Esto, producto de la implementación de programas e iniciativas como “Park(Ing) Day”<sup>49</sup>, devolviendo a la ciudadanía el uso y goce de espacios hoy acaparados por los vehículos motorizados.

## **Artículo 116**

*“En las vías públicas, los vehículos deberán circular por la mitad derecha de la calzada, salvo en los siguientes casos:*

- 1.- Cuando se adelante o sobrepase a otro vehículo que va en el mismo sentido, bajo las reglas que rigen tal movimiento;*
- 2.- Cuando el tránsito por la mitad derecha de una calzada esté impedido por construcciones, reparaciones u otros accidentes que alteren la normal circulación, y*
- 3.- En la circulación urbana, cuando la calzada esté exclusivamente señalizada para el tránsito en un solo sentido.”*

---

<sup>47</sup> **Martínez, Constanza.** “Las “Zonas 30” comienzan a volverse realidad en Chile”. Plataforma Urbana. (27 de Enero de 2014) extraído desde <http://www.plataformaurbana.cl/archive/2014/01/27/las-zonas-30-comienzan-a-volverse-realidad-en-chile/>

<sup>48</sup> **Catenazzi, Andrea; Reese, Eduardo.** “Derecho a la ciudad. La dinámica de crecimiento urbano, el déficit habitacional y las asignaturas pendientes”. Instituto del Conurbano, Universidad Nacional de Gral. Sarmiento. (23 de Junio de 2013), Página 2.

<sup>49</sup> “ABOUT PARK(ING) DAY”. Traducción libre. Extraído el 29 de Septiembre de 2015 desde <http://parkingday.org/about-parking-day>

En esta enumeración el legislador no pudo alcanzar el total de situaciones que ocurren en la realidad, verbigracia, la situación de vías con circulación en un solo sentido, más de 2 vías y además, vías exclusivas para locomoción colectiva, todo a la vez. Esta sumatoria de circunstancias obliga al mismo conductor a fijar su circulación por el costado contrario a las vías exclusivas (normalmente el izquierdo), puesto que de no ser así, debería circular por la mitad de calles y avenidas, poniendo en peligro su integridad, al interactuar de manera activa con vehículos motorizados que alcanzan velocidades que pueden duplicar o hasta triplicar a la del propio ciclista.

Creemos que debería incorporarse al final de este artículo la frase “Entre otras circunstancias” para poder incluir estas circunstancias sobrevinientes.

### **Artículo 117**

Ningún vehículo podrá circular a menor velocidad que la mínima fijada para la respectiva vía. En todo caso, los vehículos que, dentro de los límites fijados, circulen a una velocidad inferior a la máxima deberán hacerlo por su derecha. *Ibidem* al comentario anterior

### **Artículo 120**

Esta norma nos sugiere las siguientes interrogantes. ¿Para la ley es lo mismo adelantar a un ciclista que a un vehículo motorizado? ¿Que se considera una distancia segura en esta situación?

Este artículo referido a la maniobra de adelantamiento a dejado en manos de los conductores, de forma discrecional que determinen la “*distancia que garantice seguridad*” a su maniobra de sobrepaso. Lamentablemente, en la práctica los conductores adoptan esta referencia de manera individualista, garantizando su propia seguridad y dejando en una posición diezmada a los conductores de bicicletas, los cuales al poseer menor volumen y capacidad de impacto son adelantados sin respetar una distancia mínima.

Hoy encontramos proyectos de ley que buscan dar una cifra a esta facultad discrecional, la que según como zona de seguridad en estudios y normativas homónimas extranjeras ronda en los 150 cm. de distancia entre vehículos motorizados y ciclista al ser adelantado o sobrepasado.<sup>5051</sup>

## **Artículo 125**

Este Artículo nos trae a recordar una norma un tanto olvidada y poco utilizada en el medio, la de indicación de los cambios de pista por parte del ciclista. Estando desprovisto de sistemas lumínicos que den advertencia de su accionar, el ciclista debe realizarlo como lo señala este precepto, “*En todo caso, el conductor de un vehículo que cambie de pista, deberá advertirlo mediante el brazo o accionando los correspondientes dispositivos luminosos del vehículo, con una anticipación suficiente y sólo efectuará la maniobra siempre que no entorpezca la circulación en la pista adyacente*”. Para algunos partidarios de las libertades ciclistas, el aplicar esta norma permitiría en los hechos ir mejorando la

---

<sup>50</sup> **Automóvil Club de Chile**; Aprende cómo adelantar ciclistas; Santiago-Chile, 2014 Enero. Extraído desde: <http://www.automovilclub.cl/noticias/posts/aprende-como-adelantar-ciclistas>

<sup>51</sup> **Tu vida en metro y medio**, Plataforma reivindicativa de los derechos de los usuarios de las bicicleta; Comunicado: Firma la adhesión a este documento, todos exigimos más seguridad y respeto para los usuarios de la bicicleta. Extraído desde: <http://www.tuvidaenmetroymedio.com/>

convivencia vial que es una meta que buscan; mientras que para Vicente Otero esta normativa de tráfico es muy incongruente, ya que nos obliga a soltar las manos del manillar en el momento de realizar maniobras peligrosas, es decir, los giros y el frenado. El soltar la mano del manillar y agitarla arriba y abajo para indicar una frenada de emergencia es muy desequilibrante y peligroso incluso para ciclistas ya experimentados.<sup>5253</sup>

## **Artículo 129**

Refiere al uso de pistas exclusivas para bicicletas, motocicletas, motonetas u otros vehículos similares, señalando expresamente: *“Si se destinaran o señalaran vías o pistas exclusivas para el tránsito de bicicletas, motonetas, motocicletas o similares, sus conductores sólo deberán transitar por ellas y quedará prohibido a otros vehículos usarlas.”*

Lo primero que llama la atención es que no se utiliza el término ciclovía, usado en el Artículo segundo, sin embargo, esto es lógico ya que este Artículo es original de la Ley de Tránsito en su concepción por el año 1985 y la definición de ciclovía es posterior a dicha fecha.

En segundo lugar esta norma trata un tema relevante de forma implícita y es el aspecto de la seguridad. El hecho de exigir a las bicicletas transitar por sus vías exclusivas cuando existan, evidentemente otorga seguridad a sus conductores, ya que no habrá

---

<sup>52</sup> **BASTIDA, F**; Ciclojuristas: Bicicleta y derecho, Universidad de Oviedo, España, 2013.

<sup>53</sup> Destacamos que si bien este artículo señala los medios por los cuales un conductor puede valerse para señalar el cambio de pista, no expresa claramente cómo se hace esta señalización en el caso de utilizar la mano. Es por lo anterior que pensamos que la forma mas adecuada seria utilizando las mismas señas a que se refiere el artículo 138 de esta misma ley.

interacción con vehículos motorizados (evitando colisiones). Por último al señalar que deben usar pistas exclusivas en caso de existir, se reconoce implícitamente su carácter diferente a otros vehículos y su mayor vulnerabilidad.

Desde otro prisma interpretativo, se puede dar una lectura enfocada a que solo los vehículos no comprendidos en la enumeración tienen vedados su ingreso a estas pistas exclusivas, no limitando al ciclista de hacer uso de las vías comunes. Esta última interpretación daría lógica al Principio de Continuidad, que busca un tránsito expedito de este medio de Transporte y que en la realidad nacional no es respetado en el diseño, construcción e implementación de las vías exclusivas.

### **Artículo 131**

Consta de dos incisos, el primero señala que se prohíbe a los ciclistas tomarse de otro vehículo que se encuentre en movimiento en la vía pública, norma que no requiere una mayor explicación pues las implicancias de este tipo de actos son extremadamente peligrosas.

En su inciso segundo señala que *“Durante la noche y cuando las condiciones de visibilidad lo hagan necesario, estos vehículos deberán transitar unos en pos de otros, lo que harán, en todo caso en los túneles, puentes y pasos bajo o sobre nivel”*. Esta norma a primera vista parece contradictoria con lo que señala el Artículo 130, esta señala que no *“podrán transitar en grupos de más de dos en fondo, excepto en las vías destinadas al uso exclusivo de estos vehículos”* y en la norma en cuestión se señala que en determinados

casos los ciclistas deberán transitar uno en pos de otros, es decir uno tras otro. Si consideramos sólo la norma del Artículo 131 todos deberían ir juntos, si consideramos sólo el Artículo 130 podrían ir como máximo dos, pero para dar una interpretación armónica, la solución más lógica es que en las circunstancias descritas en el Artículo 131, esta norma tiene supremacía respecto al Artículo 130.

### **Artículo 132**

Señala expresamente que *“Ningún conductor de bicicletas, motocicletas, motonetas y bicimotos, podrá transportar carga que le impida mantener ambas manos sobre el manubrio y el debido control del vehículo o su necesaria estabilidad”*.

Esta norma es lógica, ya que cualquier elemento que implique alguna disminución del control de la bicicleta es en extremo peligroso para el ciclista, considerando que el conductor en este vehículo es la carrocería del mismo.

### **Artículo 138**

Esta norma regula el tema relativo al viraje, señala que esta maniobra se podrán señalar con el brazo, situación que es facultativa para el conductor de vehículo motorizado, y que por el contrario es obligatoria para el ciclista, por no tener sistema electrónico que indique esta maniobra. A primera lectura parece contradictoria con el artículo 132 en el que se prohíbe llevar alguna carga que le haga retirar las manos del

manubrio o afectar su estabilidad; por tanto de esa norma se podría pensar que es una obligación mantener ambas manos en el manubrio.

Estas normas no son contradictorias, ya que el artículo que antecede prohíbe transportar cargas que impidan mantener ambas manos en el manubrio, por tanto retirar una mano del manubrio no es un acto sancionado, reafirmando la idea de no retirar las manos del manubrio, encontramos el artículo 2° del Decreto 116 de 29 de Agosto de 1988 que establece Normas para el uso de la bicicleta como medio de transporte y que también reafirma el mantener ambas manos asidas del manubrio durante la conducción.

Una vez aclarado lo anterior debemos mencionar que todo ciclista que pretenda realizar una maniobra de viraje a la izquierda deberá hacerlo extendiendo el brazo izquierdo horizontalmente, en caso de virar hacia la derecha lo deberá hacer extendiendo el brazo derecho en ángulo recto hacia arriba o podrá optar por señalar esta última maniobra extendiendo el brazo derecho horizontalmente ya que en su inciso final señala lo siguiente “Con todo, tratándose de bicimotos, triciclos, bicicletas y similares, la señalización de maniobra de viraje a la derecha podrá ser advertida con el brazo de ese lado extendido horizontalmente”.

Por último surge la duda, ¿Un conductor de bicicleta que realiza virajes sin señalización alguna que sanción tiene?

Creemos que generaría las siguientes consecuencias: En caso de generarse un accidente se presumirá la responsabilidad del conductor de bicicleta que no señala en virtud del Artículo 167 N° 15 y sumado a esto estaría cometiendo una infracción menos

grave según el Artículo 201 N° 5.

Es recomendable que las realice siempre que no vea vulnerable su integridad.

### **Artículo 175**

*Dice “Si el infractor a las normas de esta ley fuere peatón, pasajero o ciclista, sólo se le extenderá la correspondiente citación al Juzgado respectivo, fijándose día y hora para la comparecencia. En estos casos se presumirá la responsabilidad del infractor si no concurriere personal o debidamente representado a la audiencia para la cual fue citado”.*

Debido a que el ciclista, pasajero o peatón son personas que no tienen o necesariamente no deben tener licencia de conducir, no existe forma de coaccionarlos en caso de una infracción de Ley de Tránsito, por esto, solo existe la citación, a diferencia del caso de aquellos que conducen vehículos motorizados y vehículos de tracción animal ya que a ellos se les retiene su licencia. Pero para darle fuerza a esta citación se agrega el inciso segundo en el que se presume la culpabilidad en caso de no concurrir a la respectiva audiencia.

### **Artículo 201**

Este Artículo refiere a cuales son consideradas infracciones menos graves.

*“Son infracciones menos grave:*

*14. Conducir bicicletas, o similares, contraviniendo la norma sobre uso obligatorio de casco protector y demás elementos de seguridad.”*

La infracción en este caso es de 0.5 a 1 UTM, si no se usa casco protector situación muy clara por lo demás, pero esta norma cuando señala demás elementos de seguridad pierde su claridad pues no queda claro a que considera como demás elementos de seguridad. Debe entenderse como los elementos reflectantes que se exigen en el artículo 72.

### **Normas que tienen una aplicación indirecta al Vehículo-Bicicleta,**

Debido a que estas normas son considerables en cuanto a su número, se dificulta un análisis particular como en el caso de las normas que clasificamos como directamente relacionadas, por tanto estas las señalaremos según el Título al que pertenecen y Párrafo en cuanto sea posible y de ser necesario por ser casos particulares destacaremos ciertas normas.

**El Título II** en su párrafo 1, de las enseñanzas de las normas de Tránsito, conformado únicamente por el artículo 30, es plenamente aplicable al vehículo bicicleta, pues como dentro de las normas del tránsito se regula este medio de transporte el Ministerio de Educación deberá considerarla dentro de sus actividades permanente en Enseñanza Básica y Media. Sumado a esto existe el Decreto Exento N° 28, promulgado el 6 de febrero de 1985 que *“Aprueba unidades didácticas para Educación de Tránsito en Educación Parvularia, Enseñanza Básica y Enseñanza Media, instruyéndose expresamente la existencia de una unidad denominada: "La bicicleta, un medio de transporte y deporte"*.

**El Título V**, desde nuestra perspectiva posee sólo como normas plenamente

aplicables a la bicicleta, los artículos 61 y 62, que en definitiva señalan que todo vehículo; por ende incluido las bicicletas, deberán estar previsto de los sistemas y accesorios que la Ley señala, de tal forma de permitir maniobrar de forma segura y deberán reunir las medidas y estándar señalados por Ley.

Aunque esta materia no se encuentra completamente regulada por la Ley, existe un Decreto que sí regula lo previsto por estos artículos y es el Decreto 116 del 26 de julio de 1988, dictado por el Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones, que más adelante trataremos.

**El Título IX** se llama de la conducción, denominación que nos da un indicio de la amplitud con la que se trata el tema, pues no específica de la conducción de algún vehículo en particular, como verbigracia podría ser de los vehículos motorizados. En consecuencia se aplica a todo conductor, quedando incorporado los ciclistas. Este título que se conforma por los Artículos 107 al 133, encontramos como normas aplicables las siguiente: 107, 108, 109,110,111,113,116,117,120,123,124,124 y 126.

Dentro de este grupo de artículos, nos gustaría hacer hincapié y destacar que ninguna persona podrá conducir un vehículo cuando se encuentre con sus capacidades físicas o psíquicas deficientes, conducir bajos las influencias del alcohol, menos aún en estado de ebriedad y por supuesto que tampoco bajo efectos de sustancias estupefacientes o psicotrópicas. Si una persona maneja una bicicleta en alguno de estos presupuestos es susceptible de ser sancionado y ser sometido a las pruebas de rigor, todo en virtud de los artículos 109, 110 y 111.

**El Título XI** sobre paso preferente (Artículos 139 al 143) al igual que **el Título X** de los virajes y señales de advertencia, le es aplicable a los ciclistas o conductores de bicicleta. Solo excepcionaríamos el Artículo 143.

**El Título XII** de la velocidad (Artículos 144 al 147) posee normas que se deben aplicar a la bicicleta como un vehículo más. A pesar de esto, resulta complejo homologarlas, ya que claramente están pensadas para vehículos motorizados, los que se diferencian de la bicicleta que siendo un vehículo de tracción humana difícilmente logra alcanzar las velocidades reguladas.

Dentro de todas estas normas queremos destacar el Artículo 147, pues es una norma prohibitiva y señala que “No se deberá conducir ni un vehículo a una velocidad tan baja que impida el desplazamiento normal de la circulación”. Creemos que no debería ser aplicable al movimiento ciclista pues si nos imaginamos una ciudad como Concepción, con sus respectivas conurbaciones, donde los vehículos motorizados se pueden desplazar a una velocidad máxima de 60 por hora y considerando que todos se desplazan a esa velocidad y que una bicicleta se desplaza a 15 -20 kilómetros por hora aproximadamente, estaríamos en el supuesto que señala el artículo 147, pero por sus propia naturaleza no se podría exigir más velocidad al ciclista.

**El Título XIII** (Artículos 148 a 159) sobre estacionamiento y detención es aplicable en casi todas sus disposiciones; se exceptúa el Artículo 152, por especificar que se refiere a la detención de vehículos motorizados y el Artículo 157, ya que a las bicicletas no se les exige algún sistema de luces, salvo en el Decreto 116 ya citado.

**El Título XV** de los accidentes que se conforma por los Artículos 165 al 171 inclusive, es aplicable considerando principalmente los términos en que se encuentran redactadas estas normas.

**El Título XVI** (Artículos 172 al 189) sobre los procedimientos policiales y administrativos, podemos señalar como normas aplicables las siguientes: Artículos 173, 174, 176, 177, 178, 180, 182, 183, 184 y 185. Queremos destacar el artículo 183, el que señala la forma en que se debe proceder para efectuar los exámenes tendientes a determinar el alcohol en la sangre. Esta norma se relaciona con los artículos 109, 110 y 111. Además hace mención al conocido examen de alcoholemia.

**El Título XVII** de los Delitos, Cuasidelitos y de la conducción bajo la influencia del Alcohol, en estado de Ebriedad o bajo la influencia de Sustancias Estupefacientes o Psicotrópicas. (Artículos 190 al 208), en su párrafo primero denominado "*De los Delitos y Cuasidelitos*" (Artículos 190 al 198), destacaremos por ser aplicables a la conducción de bicicletas las normas 193 y 196, ambas dicen relación con las sanciones que implican la conducción en estado de ebriedad o bajo los efectos del alcohol.

En el párrafo segundo "*De las infracciones o contravenciones*" (Artículos 199 al 206), aquí destacamos que son aplicables el Artículo 199 numeral 1, norma que señala:

*"Son infracciones o contravenciones gravísimas, las siguientes:*

*1.- No detenerse ante la luz roja de las señales luminosas del tránsito, o ante la señal "PARE", y los Artículos 200, 201 y 202 que establecen respectivamente las infracciones graves, menos graves y leves.*

El resto de las normas, por su naturaleza no son aplicables a la bicicleta o a sus conductores. Un ejemplo claro es todas las normas relativas a las licencias de conducir, bajo ni un aspecto tienen alguna injerencia con nuestro tema. Sin embargo no está de más mencionar que antes de entrar en vigencia esta Ley y mientras regía la Ordenanza de Tránsito de 1968 en Chile, existía una licencia para conducir bicicletas, la licencia F y además durante el proyecto de la ley 20.068 se propuso la opción de crear la licencia para bicicletas, idea que evidentemente no perduró, pero que buscaba una forma de coacción para la concurrencia a tribunales en caso de infracciones y de estandarización del conocimiento teórico de las normas viales.

## **2.2.- Proyectos de Normas Legales en tramitación con incidencia en la bicicleta**

### **Proyecto en tramitación**

Actualmente podemos encontrar una gran cantidad de proyectos de Ley modificatorios de la Ley 18290 en la Cámara de Diputados, los principales existentes para el tema que nos convoca, por ser proyectos directamente enfocados en la bicicleta son:

- **10217-15, de 04 de Agosto de 2015 que *“Modifica la Ley de tránsito para incorporar disposiciones sobre convivencia de los distintos medios de transporte”***  
**(En tramitación)**
- **9893-15, de 03 de Marzo de 2015, *“Modifica la Ley de Tránsito para establecer una zona de detención de bicicletas en los cruces regulados”*** (En tramitación)

- 9830-15, de 18 de Diciembre de 2014, *“Modifica la Ley de Tránsito para sancionar el uso de audífonos o auriculares vinculados a reproductores de audio, por parte de quienes transiten por calles, cruces o ciclovías”* (En tramitación)
- 9042-14, de 31 de Julio de 2013 *“Sobre destinación o reconversión de a lo menos un 10% de la superficie total de estacionamiento de los edificios e infraestructuras públicas que señala, para el aparcamiento de bicicletas”* (En tramitación)
- **8596-13, de 13 de Septiembre de 2012 *“Modifica Código del Trabajo, a objeto de incentivar el uso de la bicicleta”* (En tramitación)**
- 7631-15, de 11 de Mayo de 2011 *“Establece elementos de seguridad obligatorios en la fabricación y comercialización de bicicletas”* (En tramitación)
- 7173-15, de 02 de Septiembre de 2010 *“Sanciona el mal uso de ciclovías”* (En tramitación)
- **6586-15, de 02 de Julio de 2009 *“Incentiva el uso, fomento e integración de la bicicleta”* (En tramitación)**
- 6185-15, de 04 de Noviembre de 2008 *“Modifica Ley N° 18.290, de tránsito, calificado como infracción gravísima, la conducción de vehículos no autorizados por vías de uso exclusivo para bicicletas”* (En tramitación)
- 6082-15, 09 de Septiembre de 2008 *“Incentiva el uso, fomento e integración de la bicicleta”* (En tramitación)
- 5581-15, de 19 de Diciembre de 2007 *“Regula circulación de bicicletas a motor”* (En tramitación)
- 4720-15, de 06 de Diciembre de 2006 *“Modifica la Ley de Tránsito, para hacer*

*aplicable la normativa de las bicicletas a los vehículos de cilindrada que indica”*

(En tramitación)

Existen diversos proyectos de Ley que tienen implicancias en el tema de la regulación de la bicicleta y modificaciones a la Ley de Tránsito, sin embargo, en pos de ser concisos, trataremos en este Capítulo aquellos proyectos que a nuestro parecer, son de mayor importancia para el enfoque que buscamos, ya que el tema en cuestión es abordado exclusivamente.

**Proyecto de Ley N° 6586-15 que “Incentiva el uso, fomento e integración de la bicicleta”**

**a) Aspectos relevantes**

Este proyecto de Ley que pretende fomentar el uso de la bicicleta y su integración es iniciado por un Mensaje Presidencial N° **517-357** con fecha 11 de junio del 2009.

El texto comienza con un Título que dice antecedentes, los que son extensos, por tanto los sistematizamos. Las ideas básicas tratadas son:

- Se mencionan sus beneficios, verbigracia, lo relativo a la salud de los usuarios de este medio de transporte, o aspectos económicos y cómo se transforma en un agente contribuyente en la descontaminación y descongestión de ciudades.
- Se hace un comentario sobre la amplia utilización en países Europeos, entre los

mencionados encontramos a Holanda.

- Manifiesta baja utilización en Chile de este medio de transporte.
- Se destaca su potencial eficacia en viajes cortos inferiores a 5 kilómetros.

En esta parte del Mensaje Presidencial se explica que la falta de masificación de este medio es consecuencia, en parte, a la falta de un escenario favorable para su utilización, señalando la falta de condiciones mínimas para un desplazamiento legítimo, seguro, eficiente y respetado. Posteriormente plantea que mediante este proyecto de ley se pretende establecer cómo el Estado por medio de sus Políticas, Planes y Programas fomentará el uso de la bicicleta. Se menciona que se otorgan *facultades* a los Municipios para que tengan estas metas en sus Políticas, Planes y Programas de nivel local. También se menciona que se pretende crear un Título especial para los ciclistas en la Ley de Tránsito, señalado en el proyecto. Finaliza diciendo *“Es por lo tanto, un primer paso en las reformas que se introducirán en esta materia, pero no la única ni la última”*.

### **b) Proyecto de Ley en sí**

Está conformado por 8 Artículos que se distribuyen en 4 Títulos. A continuación señalamos los capítulos, sus nombres y los temas abordados en cada uno de ellos.

## **Título I “Objetivos”**

**Artículo 1º:** Trata los Deberes del Estado.

**Artículo 2º:** Regula la forma en que se dará cumplimiento a los deberes del estado ( señalados en el artículo primero), siendo esta manera siempre facultativa en su redacción ( Artículo 2º.- El Estado para dar cumplimiento a lo señalado en el artículo anterior podrá: ).

## **Título II “De la acción Estatal y Municipal”**

**Artículo 3º:** La promoción por parte del Estado de la adaptación de las vías públicas para la circulación de las bicicletas.

**Artículo 4º:** Se entrega a las Municipalidades la posibilidad de incorporar íntegramente el uso de la bicicleta en sus Políticas, Planes o Programas; otorgándole un espacio en el presupuesto anual.

## **Título III “De los estacionamientos para las bicicletas y el intercambio modal”**

**Artículo 5º:** Sobre el posible financiamiento para los estacionamientos de bicicletas en la vía pública.

**Artículo 6º:** Fomento por el Estado del intercambio modal entre bicicleta y otro medio de transporte público de pasajeros.

## **Título IV “Disposiciones generales”**

**Artículo 7º:** Fija como día nacional sin autos el 22 de Septiembre de cada año.

**Artículo 8º:** Establece modificaciones a disposiciones de la Ley 18290.

Dentro de las modificaciones (que son 8) encontramos que se incorporarán al Artículo 2º de la Ley de Tránsito, definiciones como Bicicleta, Ciclista, Ciclovía, Guardería de Bicicleta y Red Ciclista. Luego desde la modificación 2 hasta la 7 se abordan temas de redacción en diversos Artículos de la Ley de tránsito.

Por último, en su número 8, se modifica la Ley en el sentido de crear un Título X denominado “*De los Ciclistas*”, donde se incorporaría de los Artículos 137 A al Artículo 137 L.

Este proyecto es un gran progreso en cuanto al fomento e inclusión de la bicicleta, sin embargo se utilizan siempre términos facultativos en su redacción, en cuanto la forma de lograr el cometido planteado, tanto para el Estado como para las Municipalidades, aspecto que genera inseguridad en cuanto a la implementación de las ideas tratadas.

Aun cuando exista la incertidumbre mencionada, el hecho de que este proyecto de Ley se relacione con el Poder Ejecutivo, regulando aspectos de sus Políticas, Planes y Programas nos demuestra que está orientado de buena manera, pues esta ha sido el encauce fundamental en que experiencias comparadas han convergido, logrando fomentar el uso de este medio, es decir, con Políticas, Planes y Programas a nivel Local y Estatal, lo que se concreta mediante la mayor regulación de carácter legal.

**Proyecto de Ley N° 8596-13 que “Modifica el Código del Trabajo a objeto de incentivar el uso de la bicicleta”**

La presente propuesta de proyecto de Ley tiene por objeto incentivar y facilitar el uso de la bicicleta, especialmente por parte de los trabajadores, por ser ésta un medio de transporte sano y no contaminante; y para ello se propone agregar un Artículo 10 bis al Código del Trabajo, estableciendo la obligación al empleador de proveer de estacionamientos de bicicletas para sus trabajadores. Justificaría la propuesta el que la bicicleta constituye un medio de transporte fundamental para trasladarse de un lugar a otro cada vez más para ejecutivos y profesionales jóvenes incluyendo a sus lugares de trabajo<sup>54</sup>.

También justifican su existencia con el Proyecto que tratamos anteriormente que “Incentiva el uso, fomento e integración de la bicicleta”, por medio del cual se pretende dar un primer paso al establecer como deber del Estado, promover en sus Políticas, Planes y Programas el uso de la bicicleta como medio de transporte.

Por tanto, atendiendo al creciente uso de la bicicleta como medio de transporte, y la necesidad de incentivar una vida sana, especialmente a los trabajadores sometidos permanentemente al estrés propio de sus actividades, es que la presente moción tiene por objeto modificar el Código del Trabajo, agregando un nuevo artículo 10 bis, que se encuentre dentro del Título I del Libro I, denominado “Del Contrato Individual de

---

<sup>54</sup> SALLABERRY, JP; El triunfo de las bicicletas, Revista ¿Qué Pasa?; Santiago - Chile, 2011. Extraído desde: <http://www.quepasa.cl/articulo/actualidad/2011/04/1-5629-9-el-triunfo-de-las-bicicletas.shtml>

Trabajo”, mediante el cual se obliga a aquellos empleadores que cuenten con más de 20 trabajadores que realicen sus labores en un mismo establecimiento, para contar con estacionamientos para bicicletas, cuya utilización será regulada en el Reglamento Interno de la Empresa. Asimismo, se estipula que la norma entrará en vigencia dentro de los 12 meses siguientes a la publicación en el Diario Oficial, tiempo suficiente para que el empleador pueda cumplir y si lo estima, celebrar convenios con otras instituciones públicas o privadas.

Hacemos el comentario respecto a lo lamentable que fue no incluir dentro de las justificaciones de este proyecto al grueso de trabajadores nacionales que utilizan como transporte la bicicleta. Estamos hablando de los trabajadores de base, trabajadores temporeros, empleados dentro de los primeros niveles de ingresos, etc. que ven en este medio de movilización como solución a su desmejorada capacidad de gasto en el ítem Transporte, más allá de los trabajadores nombrados en el proyecto mismo, el cual solo toma en consideración a profesionales jóvenes y ejecutivos, señalándolos de manera expresa.

**Proyecto de Ley 10217-15 que “Modifica la Ley de Tránsito en favor de la convivencia vial”**

**a) Aspectos relevantes**

Destacamos enormemente este proyecto, no solo por su actualidad, sino porque diversas Agrupaciones Civiles relacionadas al transporte participaron de forma activa en la

confección de la propuesta legal durante el año 2014, donde incluso se publicó una encuesta digital para recibir comentarios de los usuarios de este medio de transporte.

El proyecto propone diversas medidas, dentro de las que destacamos:

- Definición de Deberes y Derechos para la circulación de ciclistas.
- Determinación de condiciones de gestión y seguridad de ciclovías.
- Promoción de zonas de Tránsito Calmado en áreas residenciales o de alta concentración de comercio y servicios, entre otras.
- Reducción de velocidad máxima Urbana a 50 km/h.<sup>5556</sup>
- Inclusión de temática de convivencia en escuela de conductores.
- Propuesta de regular adecuadamente la relación entre peatones, ciclistas y automovilistas.<sup>57</sup>

Una realidad a la que quiere hacer frente este proyecto, es la del aumento del uso de la bicicleta. A partir del año 2000 ha experimentado un crecimiento sostenido y cada vez más notorio.

La constatación de esta realidad<sup>58</sup> amerita el reconocimiento explícito de este tipo de vehículo en la legislación de tránsito vigente, estableciendo derechos pero también

---

<sup>55</sup> La evidencia justifica la proposición de disminuir la velocidad de circulación a zonas urbanas a los 50 km/hr máximo que existía hasta antes del año 2002, año en que la velocidad máxima permitida aumentó a 60 km/hr, coincidiendo con un aumento de más de un 29% de los accidentes de tránsito en zonas urbanas con causa atribuible a velocidad inadecuada y de un 25% del aumento en el número de fallecidos.

<sup>56</sup> Las actuales velocidades máximas contribuyen a que Chile sea uno de los países miembros de la OCDE con mayor mortalidad en accidentes de tránsito (OECD Indicators, 2011).

<sup>57</sup> OTANO, RAFAEL, (6 mayo 2011). “*Bicis y veredas: una mala mezcla*”, El Mostrador. recuperado el 23 de Octubre de 2015, de <http://www.elmostrador.cl/noticias/opinion/2011/05/06/bicis-y-veredas-una-mala-mezcla/>

<sup>58</sup> Según la Encuesta Origen Destino del año 2012, en el Gran Santiago se efectuaban aproximadamente 750 mil viajes diarios en bicicleta. La Subsecretaría de Transportes estima que el número de viajes en bicicleta ha crecido a una tasa de 7% anual. Esto significa que los viajes en este modo de transporte casi se han duplicado en los últimos 10 años.

obligaciones para sus conductores, lo que por medio de esta legislación buscan lograr.

Respecto de la reducción de velocidad, valoramos la iniciativa entendiendo que es un factor que influye no solo en la probabilidad de ocurrencia de los accidentes de tránsito sino también en la gravedad de estos y en la efectividad de los dispositivos de seguridad.<sup>5960</sup>

Por otro lado, el proyecto propone que el adelantamiento de ciclistas se haga resguardando una distancia mínima de 1,5 metros, tema que existe en la Legislación Comparada y que tratamos con anterioridad, establecer líneas de detención avanzadas o bicibox y permitir que ciclistas más vulnerables, tales como adultos mayores o niños, puedan circular por la vereda, los cuales hoy en día infringen la normativa en la práctica.

Otro tema de trascendental relevancia es que respecto de los estándares de operación y seguridad de ciclovías se propone que el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones sea el organismo encargado de definir las condiciones técnicas, de gestión, operación y seguridad de las vías para ciclistas.<sup>61</sup>

La propuesta busca, en este mismo orden de cosas, visibilizar la bicicleta dentro de la Ley de Tránsito, incorporando para ello definiciones sobre ciclos, bicicletas y triciclos, pues con la inclusión en general de los ciclos se permitirá generar políticas y normas que permitan una adecuada coordinación con otros modos de transporte. De la misma forma,

---

<sup>59</sup> El 87% de los Chilenos vive en zonas urbanas y es justamente en las ciudades donde se produce la mayor cantidad de accidentes de tránsito (84% del total), de acuerdo a la Comisión Nacional de Seguridad de Tránsito (Conaset).

<sup>60</sup> Estudios internacionales estiman que una reducción de 1 km/hr en las velocidades promedio conlleva una reducción de 2-3% de accidentes con lesionados (European Transport Safety Council, 1995), y que la probabilidad de causar un traumatismo producto de un accidente es proporcional al valor de la velocidad al cuadrado, de causar un traumatismo grave es proporcional a la velocidad al cubo y la probabilidad de causar la muerte es proporcional a la velocidad a la cuarta potencia (Andersson G, Nilsson G. 1997).

<sup>61</sup> Importante es para una correcta habilitación es que exista un avance progresivo en la concreción de una red de ciclovías.

permitirá implementar medidas de gestión (como reducción de velocidades, zonas de tránsito calmado y señalizaciones adecuadas) asociadas a un adecuado diseño urbano que incorpore redes de facilidades ciclistas, como calles mixtas, ciclovías o líneas de detención adelantada.

De esta manera, se propone además incorporar un Título XX nuevo a la Ley de Tránsito, sobre “Las bicicletas y otros ciclos”, donde se regulan de manera coordinada y organizada los principales aspectos sobre las ciclovías, del ciclista, las bicicletas y de circulación. Sobre este último aspecto, se establecen las reglas de circulación en zonas urbanas, distinguiendo aquellos lugares donde existan ciclovías de aquellos en que éstas no están disponibles.

#### **b) Proyecto de ley en sí**

Compuesto por un Artículo único que introduce modificaciones a la Ley de Tránsito, dentro de las cuales señala múltiples intercalaciones, la inclusión de definiciones como la de Bicicleta, señalando que es un *“Ciclo de dos ruedas. También se considerarán bicicletas aquellos ciclos de dos ruedas que cuenten con un motor auxiliar eléctrico, de una potencia nominal continua máxima de 0,25 kw., donde la alimentación es reducida o interrumpida cuando el vehículo alcanza una velocidad máxima de 25 km/hr o antes si el ciclista termina de pedalear, los cuales se considerarán para los efectos de esta ley como vehículos no motorizados”*, y la de Ciclo, definiéndolo como *“Vehículo no motorizado de una o más ruedas, propulsado exclusivamente por una o más personas situadas en él, tales como bicicletas, triciclos, patinetas y patines”*.

Propone una modificación en el Artículo 120, intercalando el siguiente inciso segundo, nuevo, pasando el actual a ser tercero, con la siguiente redacción *“En caso que un vehículo motorizado adelante o sobrepase a bicicletas u otros ciclos, deberá mantener una distancia prudente respecto al ciclo de aproximadamente 1,50 metros, durante toda la maniobra.”*.

Agrega el siguiente inciso tercero al artículo 144, *“Con todo, el conductor del vehículo deberá siempre respetar los límites máximos de velocidad prescritos en el artículo siguiente”*. Y en conjunto propone se reemplace en el punto 1.1 del numeral 1, el guarismo “60” por “50”.

Por último y de especial importancia, Intercala entre el Artículo 220 y el Título Final, el siguiente Título XX, denominado “DE LAS BICICLETAS Y OTROS CICLOS”, compuesto por los Artículos 221 a 224.

### **Artículo 221**

*“El Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones dictará un reglamento que regule las condiciones de gestión y seguridad de tránsito que deberán cumplir las ciclovías para su correcta operación. Se entenderá por condiciones de gestión y seguridad de tránsito, los requisitos de diseño y características técnicas con las que deberán planificarse, implementarse y mantenerse las ciclovías. Asimismo, dicho reglamento definirá las especificaciones técnicas de los elementos de seguridad para el ciclista, tales como el casco y los elementos reflectantes, así como los frenos, luces y otros accesorios de*

*seguridad de la bicicleta.*

*El Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, a través de sus secretarías regionales ministeriales, autorizará, mediante resolución, la operación de las ciclovías que cumplan los requisitos indicados en el reglamento señalado en el inciso anterior. Dicha resolución deberá indicar el nombre de la o las vías en que se ubicará la ciclovía, los tramos que ocupará, su emplazamiento, accesos y el sentido del tránsito que tendrá, entre otros aspectos que el reglamento señale.*

*El Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones podrá, además, establecer prohibiciones de circulación sobre las ciclovías para tipos específicos de ciclos, considerando sus dimensiones, estructura u otras similares que puedan afectar la correcta operación de las ciclovías, en los términos que señale el referido reglamento.*

## **Artículo 222**

*“Para la circulación en zonas urbanas los conductores de ciclos deberán respetar las siguientes reglas:*

- a) *Los ciclos deberán transitar por las ciclovías. A falta de éstas lo harán por la pista derecha de la calzada. Constituyen una excepción a la obligación de transitar por la pista derecha de la calzada, los siguientes casos:*

*1.- Los estipulados en el artículo 116 de la presente ley;*

*2.- En vías unidireccionales, cuando exista una pista de uso exclusivo de buses ubicada al*

*costado derecho de la calzada. En esta situación, los ciclos deberán circular por el costado izquierdo de la pista izquierda. Tratándose de vías bidireccionales, esta disposición se aplicará sólo en caso de existir bandejón central o mediana; y*

*3.- Cuando el ciclo deba girar a la izquierda, lo que deberá hacer de conformidad con las normas del Título XI.*

*b) Los ciclos podrán circular excepcionalmente por aceras adecuando su velocidad a la de los peatones y respetando en todo momento la preferencia de éstos, sólo en los siguientes casos:*

*1. Tratándose de conductores menores de 14 años o adultos mayores; y*

*2. Tratándose de personas que circulen con niños menores de 7 años.*

*En caso que la circulación por la ciclovía o la calzada se vea imposibilitada, el conductor del ciclo podrá utilizar la acera comportándose como peatón, para lo cual deberá descender del mismo.*

*c) En el caso de tener que utilizar un cruce peatonal el conductor del ciclo deberá descender del mismo y realizar el cruce en calidad de peatón.*

*d) Los peatones deberán cruzar las ciclovías por los lugares debidamente señalizados y no podrán permanecer ni caminar por ella.”*

### **Artículo 223**

*“Son deberes de los conductores de ciclos los siguientes:*

- a) *Conducir un ciclo atento a las condiciones del tránsito, sin utilizar elementos que dificulten sus sentidos de visión y audición.*
- b) *Conducir un ciclo equipado con al menos un sistema de freno que sea eficaz.*
- c) *En caso de transportar menores de 7 años, el conductor deberá ser mayor de edad.*
- d) *En caso de arrastrar un remolque para el transporte de personas, animales o mercancías, el conductor deberá ser mayor de edad. En todo caso, dicho remolque deberá cumplir los estándares definidos por el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones.*

### **Artículo 224**

*“Las bicicletas deberán estacionarse preferentemente en los lugares habilitados para ello, dejando en todos los casos un espacio libre para la libre circulación de peatones.*

*Queda prohibido aferrar por cualquier medio las bicicletas a árboles, en zonas reservadas para carga y descarga en la calzada en el horario dedicado a dicha actividad, en zonas de estacionamiento para personas con discapacidad, en zonas de estacionamiento prohibido conforme señalización, en paradas de transporte público, en pasos de peatones y en espacios habilitados para el estacionamiento de bicicletas de uso público.*

*Los estacionamientos de bicicletas quedan única y exclusivamente reservados a este tipo de vehículo.”*

Por último en las Disposiciones Transitorias señala que el Artículo único anterior comenzará a regir transcurridos seis meses desde la publicación de la presente Ley. Asimismo, el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones dispondrá de un plazo de 18 meses a contar de la fecha de la publicación de la presente Ley para dictar los reglamentos a los que ésta hace referencia.

En el Artículo segundo transitorio se plantea una norma de gran importancia. Señala que *“las ciclovías existentes al momento de la publicación de la presente Ley deberán adecuarse a las condiciones de gestión y seguridad de tránsito que defina al Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones en el plazo de tres años contado desde la dictación del Reglamento a que se refiere el Artículo 221”*.

### **2.3.- Código Penal**

En cuanto a las normas atinentes en nuestro ordenamiento Penal Chileno, nuestra intención es dar un trato diferenciado, pues su redacción sustenta mayormente discusión doctrinaria. Ello puesto que en parte alguna de la propia Ley de Tránsito se señala que tipo de tracción es la que la bicicleta como vehículo posee, esto ha generado inconvenientes, al no existir claridad de si son aplicables las penas existentes de Inhabilidad y Suspensión para conducir vehículos a tracción mecánica o animal, junto con señalar discusiones inocuas por

motivos similares en países vecinos como Argentina, donde inclusive se le ha señalado en Fallos como un vehículo “a tracción de sangre”, aun a pesar que la legislación no acompaña esta nomenclatura, igualando al ciclista a los animales de tiro<sup>62</sup>.

Solo de una manera tangencial y casi inadvertida en nuestra Ordenanza General de Urbanismo y Construcción, en la parte que refiere a los criterios a considerar para su definición de los distintos tipos de vías (Artículo 2.3.2), encontramos la referencia diferenciada entre vehículos de tracción animal, humana (Donde queda abarcado el ciclista) y automóviles.

En resumen todas las definiciones actuales de bicicleta -normativas y técnicas- coinciden en que es “un vehículo impulsado (propulsado) por el esfuerzo de quien o quienes los conducen”.

De esta definición deducimos que la palabra tracción está incorrectamente utilizada cuando hablamos de automotores y decimos “tracción en las cuatro ruedas”. En realidad deberíamos decir “cuatro ruedas motrices o impulsoras”.

La acción de “arrastrar una cosa” es la que define etimológicamente a la palabra tracción. La fuerza que “arrastra o tira” está ubicada fuera del vehículo, y puede hacerlo hacia adelante o hacia atrás. Podemos citar un trineo, una carretilla o en un tractor, como ejemplos que la reglamentación califica como tracción animal, humana y motriz respectivamente.

---

<sup>62</sup> Ley N° 24449, Ley de Tránsito; Centro de documentación e información. Ministerio de economía y finanzas públicas. Argentina. Extraído desde:  
<http://www.infoleg.gob.ar/infolegInternet/anexos/0-4999/818/texact.htm>

Propulsar significa dar “impulso o empuje hacia adelante” y en el caso de los vehículos la fuerza propulsora forma parte o está en los mismos, como en el caso de los autopropulsados (por motores a combustión por combustible líquido o gaseoso o motor eléctrico) o los de propulsión.

#### **Título IV**

### **De las penas en que incurren los que quebrantan las sentencias y los que durante una condena delinquen de nuevo.**

#### **De las penas en que incurren los que quebrantan las sentencias.**

#### **Artículo 90.**

*“Los sentenciados que quebrantaren su condena serán castigados con las penas que respectivamente se designan en los números siguientes:*

*1°. Los condenados a presidio, reclusión o prisión sufrirán la pena de incomunicación con personas extrañas al establecimiento penal por un tiempo que, atendidas las circunstancias, podrá extenderse hasta tres meses, quedando durante el mismo tiempo sujetos al régimen más estricto del establecimiento.*

*2°. Los reincidentes en el quebrantamiento de tales condenas, a más de las penas de la regla anterior, sufrirán la pena de incomunicación con personas extrañas al establecimiento penal por un término prudencial, atendidas las circunstancias, que no*

*podrá exceder de seis meses.*

*3°. Derogado.*

*4°. Los condenados a confinamiento, extrañamiento, relegación o destierro, sufrirán las penas de presidio, reclusión o prisión, según las reglas siguientes:*

*Primera. El condenado a relegación perpetua sufrirá la de presidio mayor en su grado medio.*

*Segunda. El condenado a confinamiento o extrañamiento sufrirá la de presidio por la mitad del tiempo que le falte por cumplir de la pena primitiva.*

*Tercera. El condenado a relegación temporal o a destierro sufrirá la de reclusión o prisión por la mitad del tiempo que le falte por cumplir de la pena primitiva.*

*5°. El inhabilitado para cargos y oficios públicos, derechos políticos y profesiones titulares o para cargos, oficios o profesiones ejercidos en ámbitos educacionales o que involucren una relación directa y habitual con personas menores de edad, que los ejerciere, cuando el hecho no constituya un delito especial, sufrirá la pena de reclusión menor en su grado mínimo o multa de seis a veinte unidades tributarias mensuales. En casos de reincidencia se doblará esta pena.*

*6°. El suspenso de cargo u oficio público o profesión titular que los ejerciere, sufrirá un recargo por igual tiempo al de su primitiva condena. En caso de reincidencia sufrirá la pena de reclusión menor en su grado mínimo o multa de seis a veinte unidades tributarias mensuales.*

*7°. El sometido a la vigilancia de la autoridad, que faltare a las reglas que debe observar, sufrirá la pena de reclusión menor en sus grados mínimo a medio.*

***8°. El condenado en proceso por crimen o simple delito a la pena de retiro o suspensión del carnet, permiso o autorización que lo faculta para conducir vehículos o embarcaciones, o a sanción de inhabilidad perpetua para conducirlos, sufrirá la pena de presidio menor en su grado mínimo”.***

**Artículo 448 sexies.**

*“Los vehículos motorizados o de otra clase, las herramientas y los instrumentos utilizados en la comisión del delito de abigeato, caerán en comiso. Durante el curso del procedimiento dichos bienes serán incautados de conformidad a las reglas generales, sin perjuicio del Derecho establecido en el artículo 189 del Código Procesal Penal”.*

**Artículo 492.-**

*“Las penas del artículo 490 se impondrán también respectivamente al que, con infracción de los reglamentos y por mera imprudencia o negligencia, ejecutare un hecho o incurriere en una omisión que, a mediar malicia, constituiría un crimen o un simple delito contra las personas. A los responsables de cuasidelito de homicidio o lesiones, ejecutados por medio de vehículos a tracción mecánica o animal, se los sancionará, además de las penas indicadas en el artículo 490, con la suspensión del carné, permiso o autorización*

*que los habilite para conducir vehículos, por un período de uno a dos años, si el hecho de mediar malicia constituyera un crimen, y de seis meses a un año, si constituyera simple delito. En caso de reincidencia, podrá condenarse al conductor a inhabilidad perpetua para conducir vehículos a tracción mecánica o animal, cancelándose el carné, permiso o autorización.”*

Podemos entender luego de la lectura de estas normas que hoy la Ley no contempla a los ciclistas como parte sometida a las penas, si atropellan a un peatón, sólo tiene que ver con vehículos motorizados. Aún más grave es que dentro de la Legislación Chilena y de muchas del mundo, el atropello de un ciclista es considerado casi siempre como "Cuasidelito de Homicidio" sin importar los agravantes del caso. Además, comúnmente se estima que el conductor tiene irreprochable conducta anterior, sin importar delitos o acciones no relacionadas con un caso similar. Esto significa que los conductores hayan salido libre en los procesos judiciales, teniendo sólo alguna pocas medidas cautelares como castigo, lo que a nuestro parecer es por lo menos reprochable

## **Capítulo III**

### **Normas Infra-legales**

#### **3.1.- Decretos**

Existen numerosos cuerpos normativos infralegales, mediante los cuales las normas de la Ley del Tránsito son complementadas. En el tema que nos convoca principalmente lo es por los Decretos del Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones números 116 de 1988, N° 22 de 2006 y N° 78 de 2012.

##### **a) Decreto 116 de 1988**

El Decreto 116 de fecha promulgación 26 de Julio de 1988 y fecha publicación 29 de Agosto de 1988, cuyo fin es establecer normas para el uso de la bicicleta como medio de Transporte, es una norma escueta de solo 6 Artículos, que no se condice con los datos arrojados por la Primera Encuesta del Medio Ambiente en la cual hasta un 7% de los Chilenos declara la bicicleta como su principal medio de transporte, lo que es consistente con otras encuestas que muestran que en ciudades como Santiago el uso de la bicicleta ha crecido. “En las capitales regionales, además, hay una mayor tasa de uso de la bicicleta

declarado como en Rancagua (17%), Talca (15%) y Temuco (10%)<sup>63</sup> llegando en ciudades como Curicó y Angol a porcentajes que superan estas cifras<sup>64</sup>

En su Artículo primero se refiere a 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”*. Esta norma en su parte final entrega una herramienta ambigua, puesto que existen normas que tienen un umbral de incompatibilidad bastante difuso.

La norma tercera nos señala que que *“Toda bicicleta que transite por las calzadas de las vías públicas deberá estar provista, a lo menos de un sistema de frenos, ya sea de pie o de mano, que accione sobre la rueda trasera o delantera”*. Su parte primera es innecesaria, puesto que al referir solo a calzadas, no incorpora a ciclovías, las cuales evidentemente deberían estar sometidas a la misma norma, recordando el aforismo Latino *“Ubi Eadem Ratio Ibi Ius”*

Su Artículo cuarto refiere a que toda bicicleta deberá estar provista en la parte delantera de un foco que permita proyectar luz frontal y en la parte trasera luz roja fija. Esta norma en la práctica sucumbe ante el uso de luz roja intermitente por parte de los usuarios, lo que a nuestro juicio no es más que la protección de la propia integridad física amparada

---

<sup>63</sup> **Ministerio de Medio Ambiente**, “Dejar el auto y usar la bicicleta como medio de transporte permite un ahorro anual de más de 2 millones de pesos”, Santiago-Chile, 2015- Septiembre. Extraído desde: <http://portal.mma.gob.cl/dejar-el-auto-y-usar-la-bicicleta-como-medio-de-transporte-permite-un-ahorro-anual-de-mas-de-2-millones-de-pesos/>

<sup>64</sup> **Ministerio de Transporte**, “Resultados de la encuesta de origen-destino de Santiago”, Santiago; 2015. Extraído desde: <http://www.mtt.gob.cl/archivos/10194>

en la Constitución, puesto que les permite una mayor posibilidad de ser percibidos por automovilistas.

Ya en su norma quinta se obliga a que, sin excepción *”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”*.

Nuevamente nos encontramos con una norma incumplida, puesto que la masificación de las bicicletas armadas y el desconocimiento de la misma norma provoca que el usuario simplemente prescinda de estas.

Por último en su Artículo final, nos habla que desde media hora después de la puesta de sol, hasta media hora antes de su salida y cada vez que las condiciones del tiempo lo requieran, los conductores de bicicletas que transiten por una vía pública deberán portar un chaleco, arnés o cinturón de bandolera, reflectante. Esta norma no es más que una profundización del Artículo 72 de la Ley de tránsito que señala *“Desde media hora después de la puesta de sol, hasta media hora antes de su salida y cada vez que las condiciones del tiempo lo requieran o el reglamento lo determine, los vehículos deberán llevar encendidas las luces que éste establezca.*

*Sin embargo, las motocicletas, bicimotos, motonetas y similares, deberán circular permanentemente con sus luces fijas encendidas y las bicicletas deberán contar con elementos reflectantes”*.

A nuestro parecer la norma de rango legal permite una mayor amplitud de los elementos reflectantes, incorporando su uso a mochilas u otros medios.

### **b) Decreto N° 22 de 20 de Mayo de 2006**

Este Decreto Proveniente del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones consta de 20 Artículos, dispone en lo que nos reúne aquellos requisitos que deben cumplir los sistemas de frenos, luces, señalizadores, aparatos sonoros con que deberán contar las bicicletas y fija características al casco para ciclistas. Comentamos el articulado que atañe a nuestro tema:

#### **Artículo 1**

Dice 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.

#### **Artículo 5**

Refiere a los tipos de luces que deben poseer las bicicletas. Su redacción nos agrada, pues refiere a los vehículos en general y luego particulariza en las bicicletas.

“Los vehículos según su tipo o clase deberán estar provistos de los siguientes focos

y luces exteriores:

\* Triciclos y bicicletas:

Parte delantera: un foco que permita proyectar luz frontal, y

Parte trasera: luz roja fija.

Quedan para esta norma los comentarios antes realizados en el Artículo 4° del Decreto 116

## **Artículo 12**

Impone a los vehículos, que deberán estar provistos de un aparato sonoro que sólo podrá emitir sonidos monocordes de intensidad moderada. Creemos fundamental que esta norma si se aplique a las bicicletas, como un elemento que resguarda la seguridad del ciclista, y a la vez de peatones con los que muchas veces existen vías compartidas

## **Artículo 18**

Nos habla del casco protector, el cual solo es exigible a los conductores de bicicletas y sus acompañantes que transiten en las zonas urbanas. Creemos que esta norma debería tener una extensión general indistintamente si es zona urbana o rural, pues la mayoría de nuestras carreteras se encuentran en estas últimas y los riesgos por el tráfico para los ciclistas por la velocidad de los automóviles en ellas es aún mayor.

### **c) Decreto N° 78 de 17 de Mayo de 2012**

Este Decreto con el que se aprueba el MANUAL DE SEÑALIZACIÓN DE TRÁNSITO en su Artículo 1° nos refiere al objeto del presente, el cual es obtener mediante el cumplimiento de las normas que en él se contienen, la uniformidad de la señalización de tránsito en todo el territorio nacional, consignando los criterios técnicos que permiten conocer cuáles, cuándo, dónde y cómo éstas deben ser instalados.

Su título VI llamado "*Facilidades explícitas para peatones y ciclistas*" posee un compendio bastante importante de normas viales, que lamentablemente en muchas ocasiones son desconocidas por los ciclistas, puesto que a diferencia de aquellos conductores que deben poseer licencia para la conducción de sus vehículos, al ciclista en Chile no se le capacita y se deja actuar a la esfera de la presunción legal de conocimiento de la norma.

A continuación trataremos los Artículos más atinentes:

#### **Artículo 26**

La función de las facilidades para ciclistas es dar seguridad y comodidad al tránsito de bicicletas en una vía, otorgándole en algunos casos exclusividad de uso en parte de dicha vía o segregando del resto del tránsito.

Las características básicas relativas al mensaje; forma, color, niveles de retrorreflexión e iluminación, dimensiones, emplazamiento y la descripción detallada de las señales que se definen a continuación, son materias cuyo detalle técnico se encuentra contenido en el Capítulo 6 del Apéndice del presente Decreto.

## **Artículo 27**

La red de facilidades para la circulación de bicicletas entre un origen y un destino llamada Cicloruta está compuesta por Ciclovías, Ciclobandas y/o Ciclocalles, las que se definen a continuación.

- **Ciclovía:** *Vía destinada al uso exclusivo de bicicletas que se encuentra segregada físicamente del tránsito de vehículos motorizados. El ancho de ellas varía según los volúmenes de bicicletas esperados. En todo caso, se recomienda un ancho mínimo de 1,2 metros por sentido de circulación.*
- **Ciclobanda:** *Pista o senda sobre la calzada o acera segregada del tránsito vehicular o peatonal sólo por demarcación. Su ancho puede variar según el flujo esperado de bicicletas, pero no debe ser menor a 1,5 metros. Sólo pueden ubicarse en vías donde la velocidad máxima permitida es igual o inferior a 60 km/h.*
- **Ciclocalle:** *Vía convencional o peatonal donde circulan los bicicletas junto a otros vehículos motorizados, y/o peatones, cuya velocidad máxima permitida no exceda los 30 km/h. Generalmente este tipo de vía contempla medidas calmantes de velocidad.*

## Artículo 28

Las señales verticales asociadas al uso de bicicletas en vías con o sin facilidades para ellas, se clasifican igual que las señales referidas en el Título II de este Decreto y Capítulo 2 del Apéndice. Sus características particulares se describen en el Capítulo 6 del Apéndice.

**1. Señales Reglamentarias:** Las más comúnmente utilizadas en ciclorrutas son:



**2. Señales de Advertencia de Peligro**



### 3. Señales Informativas



#### Artículo 29

Todas las ciclorutas deberían contar con las demarcaciones requeridas, siendo obligatorias a lo largo de ciclobandas y en cruces de ciclovías con vías convencionales, como se señala en el Capítulo 6 del Apéndice. Deben ser visibles en cualquier período del día y bajo toda condición climática y deben confeccionarse con materiales que aseguren su retrorreflexión.

En ciclorutas sólo se deben utilizar demarcaciones planas, de color blanco, que cumplan con las especificaciones de contraste y de resistencia al deslizamiento establecidas según el Capítulo 3 del Apéndice.

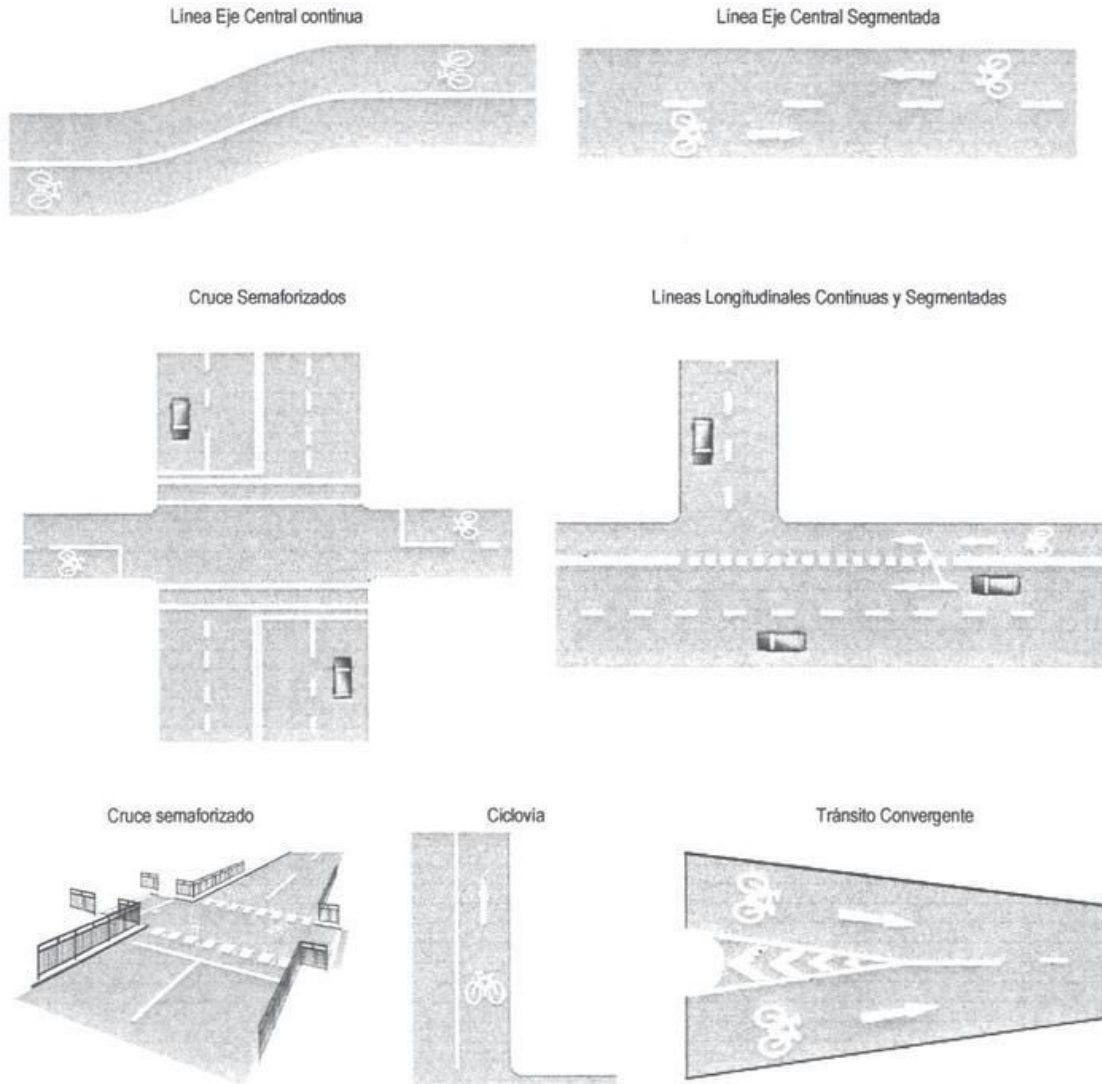
Las demarcaciones se clasifican en:

1. Líneas longitudinales para ciclovías, las que pueden ser líneas de eje central continuas,

líneas de eje central segmentadas y otras líneas longitudinales.

2. Líneas longitudinales para ciclobandas, las que a su vez pueden ser continuas o segmentadas.
3. Líneas transversales, las que a su vez pueden ser continuas o segmentadas.
4. Símbolos y leyendas.
5. Demarcación de tránsito convergente y divergente.

Todas se detallan en el Capítulo 6 del Apéndice. A modo de ejemplo:



### Artículo 30

Los cruces semaforizados de una cicloruta permitirán regular la circulación de los ciclistas a través de las lámparas de semáforos vehiculares y peatonales. La señalización que advierte a los conductores de vehículos motorizados la proximidad de un cruce con una ciclovía no regulado, puede ser reforzada con luces intermitentes, según se describe en el Capítulo 6 del Apéndice.

### **3.2.- Resoluciones o Dictámenes**

Por lo abundante que es la Jurisprudencia de la Contraloría General de la República en materia de Dictámenes, pasaremos a mencionar las que a nuestra mirada serian las mas importantes en el transcurso del año en curso.

#### **a) Dictamen 7714, año 2015**<sup>65</sup>

Nro. Dictamen: 7714

Fecha: 28-01-2015

Fuentes legales: Ley 18290 Artículo 2 número 8

Esta Sede de Control ha debido abstenerse de dar curso al instrumento del epígrafe, que modifica el Decreto N° 47, de 1992, del Ministerio de Vivienda y Urbanismo, Ordenanza General de Urbanismo y Construcciones (OGUC), en materia de ciclovías y estacionamientos para bicicletas, en atención a las siguientes observaciones, referidas a los numerales que en cada caso se señalan, de su artículo primero:

1. El N° 1, letra b), al definir el vocablo “Ciclovía” como una “faja destinada exclusivamente a la circulación”, entre otros, de “patines, patinetas o similares”, se aparta

---

<sup>65</sup> **Contraloría General de la República**, Dictamen N°7714, 2015. Extraído desde:  
<http://contraloria-general-republica.vlex.cl/vid/dictamen-n-7714-contraloria-555366494>

de la acepción contenida en el artículo 2º, N° 8, de la ley N° 18.290, de Tránsito, para esa expresión, según la cual ciclovía o ciclopista es el “Espacio destinado al uso exclusivo de bicicletas y triciclos”.

2. Tratándose de lo consignado en el N° 2, letra c), en orden, en lo que interesa, a que “En las vías locales, no se requerirá segregación para la circulación de vehículos”, corresponde precisar que los requisitos y forma de circulación vehicular constituyen materias ajenas al ámbito de la OGUC. Sin perjuicio de ello, no se aprecia, en todo caso, el objeto de dicha disposición, si se considera que en ninguna de las otras categorías de vías tal segregación es exigida.

3. Luego, en la letra e) del citado N° 2, no se advierte el alcance de lo prescrito en el sentido de que, en la situación que se alude, se debe proceder asimilando la “velocidad de operación”, concepto que no se encuentra definido en la Ley General de Urbanismo y Construcciones -aprobada por el Decreto con fuerza de ley N° 458, de 1975, de la Cartera del ramo-, ni en la OGUC.

4. El artículo 2.3.2. bis, que se agrega por el N° 3, indica, en su N° 2, que las ciclovías deberán contemplar elementos de segregación según las velocidades de diseño y “características de la vía en que se emplazan” de acuerdo a la regulación que establece, en circunstancias de que esta última sólo considera la velocidad de las vías.

5. No se aprecia el motivo por el cual la letra b), del mismo N° 2, no fija un parámetro mínimo de ancho para la franja demarcada de seguridad que refiere, como si lo hace en el caso de la regulada en su letra a).

6. Acerca de lo previsto en la letra c) del N° 2 del artículo 2.3.2. bis, en comento, debe

estarse a lo anotado en el punto 2 de este oficio.

7. No se advierte el fundamento normativo de lo señalado en el inciso primero del artículo 2.4.1. bis, en su texto reemplazado por el N° 5 del artículo primero en análisis.

8. La referencia que se efectúa, en el inciso octavo del mismo artículo 2.4.1. bis, a “los incisos tercero y cuarto de este artículo”, no corresponde.

9. No se precisa, en el inciso noveno del precitado artículo 2.4.1. bis, cuándo un diseño de estacionamientos tiene “mejores estándares de calidad y diseño”.

10. Finalmente, en relación con la segunda parte del anotado inciso noveno, cabe observar que no se entiende el objeto de la diferenciación de los estacionamientos de “larga permanencia” de los de “corta permanencia”. Tampoco se advierte el sentido de la definición de ambos tipos de estacionamientos en orden a que los primeros son “para las personas que residen o laboran en el edificio” y los otros para el “público flotante en general”.

En mérito de lo expuesto, se representa el Decreto de la suma.

Saluda atentamente a Ud.,

Oswaldo Vargas Zincke

Contralor General de la República

Subrogante

## **b) Dictamen 42472 de 2015**

Nro. Dictamen: 42472

Fecha: 28-05-2015

Fuentes legales: Ley 18290 Artículo 2

Esta Sede de Control ha debido abstenerse de dar curso al instrumento del epígrafe, que modifica el Decreto N° 47, de 1992, del Ministerio de Vivienda y Urbanismo, Ordenanza General de Urbanismo y Construcciones (OGUC), en materia de ciclovías y estacionamientos para bicicletas, en atención a las siguientes observaciones, referidas a los numerales que en cada caso se señalan, de su artículo primero:

1. El N° 1, letra b), al definir el vocablo “Ciclovía” como una “faja destinada exclusivamente a la circulación”, entre otros, de “patines, patinetas o similares”, se aparta de la acepción contenida en el artículo 2°, N° 8, de la ley N° 18.290, de Tránsito, para esa expresión, según la cual ciclovía o ciclopista es el “Espacio destinado al uso exclusivo de bicicletas y triciclos”.
2. Tratándose de lo consignado en el N° 2, letra c), en orden, en lo que interesa, a que “En las vías locales, no se requerirá segregación para la circulación de vehículos”, corresponde precisar que los requisitos y forma de circulación vehicular constituyen materias ajenas al ámbito de la OGUC. Sin perjuicio de ello, no se aprecia, en todo caso, el objeto de dicha disposición, si se considera que en ninguna de las otras categorías de vías tal segregación es exigida.

3. Luego, en la letra e) del citado N° 2, no se advierte el alcance de lo prescrito en el sentido de que, en la situación a que se alude, se debe proceder asimilando la “velocidad de operación”, concepto que no se encuentra definido en la Ley General de Urbanismo y Construcciones -aprobada por el Decreto con fuerza de ley N° 458, de 1975, de la Cartera del ramo-, ni en la OGUC.
4. El artículo 2.3.2. bis, que se agrega por el N° 3, indica, en su N° 2, que las ciclovías deberán contemplar elementos de segregación según las velocidades de diseño y “características de la vía en que se emplazan” de acuerdo a la regulación que establece, en circunstancias de que esta última sólo considera la velocidad de las vías.
5. No se aprecia el motivo por el cual la letra b), del mismo N° 2, no fija un parámetro mínimo de ancho para la franja demarcada de seguridad a que se refiere, como si lo hace en el caso de la regulada en su letra a).
6. Acerca de lo previsto en la letra c) del N° 2 del artículo 2.3.2. bis, en comento, debe estarse a lo anotado en el punto 2 de este oficio.
7. No se advierte el fundamento normativo de lo señalado en el inciso primero del artículo 2.4.1. bis, en su texto reemplazado por el N° 5 del artículo primero en análisis.
8. La referencia que se efectúa, en el inciso octavo del mismo artículo 2.4.1. bis, a “los incisos tercero y cuarto de este artículo”, no corresponde.
9. No se precisa, en el inciso noveno del precitado artículo 2.4.1. bis, cuándo un diseño de estacionamientos tiene “mejores estándares de calidad y diseño”.
10. Finalmente, en relación con la segunda parte del anotado inciso noveno, cabe observar que no se entiende el objeto de la diferenciación de los estacionamientos de “larga

permanencia” de los de “corta permanencia”. Tampoco se advierte el sentido de la definición de ambos tipos de estacionamientos en orden a que los primeros son “para las personas que residen o laboran en el edificio” y los otros para el “público flotante en general”.

En mérito de lo expuesto, se representa el Decreto de la suma.

Contralor General de la República

Subrogante

### **3.3.- Ordenanzas o Decretos Municipales.**

Para que una Municipalidad pueda dictar este tipo de normas que tiene un carácter general y obligatorio, debe existir una fuente legal que le brinde facultades para generarla, es decir, para ejercer su potestad reglamentaria, pues estos órganos del Estado, en su calidad de tal tienen un campo de acción, el que se determina por la ley. En este caso la Ley 18.290 en su artículo tercero menciona *“Las Municipalidades dictarán las normas específicas para regular el funcionamiento de los sistemas de tránsito en sus respectivas comunas”*.

Dos o más Municipalidades podrán acordar medidas o atender servicios de interés común en las materias a que se refiere el inciso anterior. Tales normas serán

complementarias de las emanadas del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, no pudiendo contemplar disposiciones contradictorias con las establecidas por dicho Ministerio.

Las Municipalidades, en caso alguno, podrán dictar normas destinadas a modificar la descripción de las infracciones establecidas en la presente ley, su calificación y la penalidad que para ellas se señala, ni aún a pretexto que el hecho no se encuentre descrito en ella. Sumado a esto encontramos que la Ley Orgánica Constitucional de Municipalidades (18.695) en el artículo 5 letra C permite regular la administración de los Bienes Nacionales de uso público, dentro de los que claramente encontramos calles y aceras.

Estas son las principales fuentes en virtud de las cuales se establecen Reglamentos que regulen aspectos de la bicicleta.

A continuación un pequeño compendio de aquellos que entendemos más importantes.

**a) San Vicente de Tagua Tagua.**

**Regula la circulación de bicicletas en espacios de uso público.**

**Fecha 14 de Septiembre de 2005.**

**Decreto 248.**

En este texto se repiten normas que se regulan en la Ley de Tránsito y en el Decreto 116 de fecha 29 de Agosto de 1988 del Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones,

verbigracia, el número de pasajeros que pueden usar una bicicleta, implementos con los que debe contar, el desplazamiento en grupo, etc. Sin embargo aun cuando incurre en reiteraciones, incorpora novedades relevantes, pues reconoce a la bicicleta como un vehículo a tracción humana, es decir, le otorga una clasificación diferente a la otorgada por la Ley de Tránsito, situación que es del todo destacable a pesar del rango normativo de esta disposición.

Destacamos igualmente el número 6 de este Decreto en que se prohíbe circular por aceras, veredas, plaza de armas de la ciudad y otros lugares destinados a áreas verdes. Se menciona que la contravención a estas normas será fiscalizada por Carabineros de Chile e Inspectores Municipales en conformidad a la Ley de Tránsito. Por último se manifiesta de forma expresa que las bicicletas deberán transitar por los lugares destinados para el tránsito de vehículos y lo harán en el sentido del tránsito que la señalización indique.

**b) Arica.**

**Regula el uso de vehículos de tracción humana como la bicicleta triciclos o skater, en plazas, parques, piletas, paseos peatonales, ubicados en Arica.**

**Fecha 16 de abril del 2012.**

**Decreto 2344**

Este Decreto cuenta con 14 Artículos, en su Artículo segundo se señala su campo de

aplicación, que en definitiva es lo descrito en el Título, luego en su Artículo tercero se prohíbe hacer demostraciones de destreza en vehículos de tracción humana en lugares de uso público, en tanto afecten a peatones. Hasta aquí presenta cierta similitud con la Ordenanza anterior, generando la misma clasificación de vehículos a tracción humana. Pero queremos destacar y nos parece novedoso lo dispuesto por el Artículo 6 y 7, el primero señala que los vehículos de tracción humana no podrán usar las calles de la Comuna cuando sean usados con un fin diferente al de medio de transporte y luego el Artículo 7º menciona que los niños menores de 12 años y bajo la supervisión de quien ostente su cuidado podrán transitar en este tipo de vehículos en los lugares de uso público en cuanto adecuen su velocidad a la de los peatones y que en todo caso no podrá ser superior a 10 km/hora. En resumen esta norma acoge una realidad nacional; la bicicleta no solo es un medio de transporte, sino en un segmento etario no menor es un medio de recreación, incluso aparejado más a un juguete que a un verdadero medio de movilización.

**c) Copiapó.**

**Ordenanza sobre el uso de plaza de armas y parque Schnaider y el Petril de la**

**comuna de Copiapó.**

**Fecha 04 de octubre del 2012**

**Decreto 5298**

Cuenta con 10 Artículos, en su Artículo Séptimo, que trata sobre los usos

prohibidos en la Plaza de Armas de Copiapó, menciona que no se podrán realizar actividades recreativas con o sobre vehículos de desplazamiento recreacionales tales como bicicletas, skate entre otros similares. También prohíbe realizar piruetas en mobiliarios de la Plaza.

El artículo Noveno señala las sanciones que pueden ir de 1 a 5 UTM.

#### **d) Alto Hospicio.**

##### **De los vehículos retirados de circulación y/o abandonados en la vía pública.**

**Fecha 06 de agosto del 2014.**

**Decreto 1729 / Ordenanza 30.**

En esta Ordenanza se busca regular el monto que deben pagar las personas cuando se dan las circunstancias del Artículo 161. En el caso del Artículo 161 se aplica a la situación de las bicicletas, pues regula el caso de encontrar vehículos abandonados en vías públicas (con o sin ruedas) o que se estacionen en contravención a las normas del tránsito. Las tarifas son las siguientes:

- Retiro de vehículo mediante grúa en caso de las bicicletas, en horario diurno 8:01 a 20:00 bicicletas 1 UTM
- Misma situación en horario nocturno 20:01 a 8:00, 1.07 UTM
- Valor adicional por cada Km superior a 25 km de los de 0.05 UTM.

Luego menciona el valor de las tarifas de depósito en el corral:

- Dentro de los primeros 7 días 850 pesos diarios
- Desde el 8° al 20° día, 950 por día y

- Desde el 21 día en adelante 1050 pesos diarios.
- En caso de ser primera infracción sólo pagarán el 50% de la multa.

### **Quirihue.**

#### **Ordenanza Sobre Tránsito y Transporte público para la Comuna de Quirihue.**

**Fecha publicación 5 de abril del 2013.**

#### **Decreto Exento N° 146.**

En primer lugar es relevante señalar que en virtud de este Decreto, la Municipalidad de Quirihue está regulando materias que la misma Ley de tránsito entrega para ser reguladas por las Municipalidades, en virtud de su artículo tercero, sin embargo en la parte donde señala los "vistos" no se aprecia alguna referencia a esta norma y solo se menciona la Ley Orgánica de Municipalidades. Aun cuando ocurra esto, la Ordenanza es un gran paso a nivel local en lo que tiene que ver con la inclusión de la bicicleta, en su artículo Cuarto señala que uno de los objetivos específicos de esta Ordenanza es *"Potenciar el uso de la bicicleta como medio de transporte."* Y esto se logra claramente según pasamos a mencionar.

Por medio de este Decreto se crea la Unidad de tránsito en la Comuna de Quirihue, con un enfoque pro-bicicleta. Es un buen ejemplo del uso de las facultades que tiene el Municipio, conforme dispone la Ley del Tránsito. Incluso va más allá que la ley, pues expresamente incentiva el uso de bicicletas. Regula inclusive aspectos de uso de la bicicleta, verbigracia, impone la obligación de usar casco para conductor y acompañante,

insta la creación de estacionamientos de bicicletas y en varios artículos expresa el deber de incentivar el uso de las bicicletas. A modo de ejemplo puede citarse el Artículo 4: *“Son objetivos específicos de la presente Ordenanza los siguientes: la regulación y fiscalización del tránsito y transporte de tracción animal y de motor en todo el territorio de la comuna. Asimismo, la regulación de los estacionamientos ubicados en Bienes Nacionales de Uso Público y Bienes Municipales. Normar el uso de los paraderos de taxis, minibuses y buses, junto con potenciar el uso de la bicicleta como medio de transporte”*.

En su Artículo 40 regula el tema del arriendo de vehículos a tracción humana, dentro de los que claramente se encuentra la bicicleta.

La grata sorpresa que nos presenta esta Ordenanza, es que en su Párrafo segundo a contar del artículo 41 se regula exclusivamente el “Uso de la bicicleta”, hasta el Artículo 49. Aquí trata temas como el fomento por parte de la Municipalidad de este medio de transporte, a través de Programas Comunales, la participación de terceros en proyectos relacionados al fomento del cicloturismo local, la inclusión de la bicicleta en programas de actividad física en Establecimientos Educativos dependientes de la Municipalidad y la construcción de estacionamiento para bicicletas con características adecuadas.

A modo de reflexión sobre esta Ordenanza, podemos decir que es la que más énfasis pone en el tema de la inclusión de la bicicleta, apuntando a una dirección que hasta el momento ninguna Municipalidad había explorado (quizás en los hechos si se realiza, pero establecer una Ordenanza en la que se regule esto, resulta del todo novedoso) y es generar de recursos, a través de la utilización de este vehículo, lo que se lograría por medio de proyectos dirigidos a fomentar el turismo pero con bicicletas, es decir potenciar el

cicloturismo.

## **Capítulo IV**

### **Derecho Comparado.**

#### **4.1.- Análisis comparado de la Situación Internacional sobre Políticas Públicas de incentivo al uso de la bicicleta.**

En esta Acápite pretendemos mostrar de una manera sintética la situación en que se encuentran otros países del orbe, en lo relativo a la legislación sobre la bicicleta como medio de transporte; esto con la finalidad de tener en primera instancia una idea global

sobre cómo se ha abordado esta temática en otras realidades y así quizás poder ampliar la perspectiva sobre este tema. Además haremos una breve comparación de las normas que existen en cada legislación y los temas que han sido abordados.

En nuestro análisis de Derecho Comparado hemos determinado, en consideración a la extensión de este trabajo, tomar como muestra a analizar dos países, uno Europeo y otro Sudamericano- y así obtener una visión lo más amplia posible, al comparar nuestra legislación en una primera instancia con una realidad mucho más desarrollada en este tema como sería el país Europeo y luego una comparación más cercana y aterrizada a nuestra realidad, lo que se lograría al mostrar la situación de un país Latinoamericano.

El país Europeo a analizar es Holanda por ser un referente mundial en cuanto a la utilización de este medio de transporte y como país Latinoamericano hemos determinado analizar a la legislación Colombiana, debido a que en un primer lugar ha obtenido grandes logros a nivel mundial en los relativo al deporte de ciclismo, lo que nos demuestra lo arraigado en su cultura y que podría tener alguna relación con su legislación y además por ser considerado como un referente Latinoamericano en lo relativo a la utilización de la bicicleta.

#### **a) Holanda.**

El proceso de valoración de la bicicleta como medio de transporte en Holanda no es un hecho aislado, sino la consecución de un trabajo de años, cuyos frutos son el actual

posicionamiento de esta, significando sobre el 26% de los recorridos realizados en el País.

Una multiplicidad de factores han comulgado para darle su posicionamiento. Dentro de los más importantes a nombrar son la Geografía y distancias del país, el modelo de desarrollo económico que ha tenido, la tipología de ciudades superpobladas y concentradas; una adecuada infraestructura vial que soporte el flujo cada día mayor con estacionamientos para bicicletas y bicicletas públicas y sobre todo una política que abarque todos los aspectos de inclusión, fomento, seguridad y convivencia.

De experiencias vecinas que fracasaron, los Holandeses entendieron que la promoción de la bicicleta no debe ser un fin en sí mismo, sino la respuesta a una real y emergente situación.

Las barreras de la estigmatización socio-económica fueron superadas y se ha logrado que la bicicleta sea utilizada en Holanda por todos los segmentos de la población, tanto etarios como de recursos económicos. No exenta de dificultades, se logró en parte por la capacidad instalada para que cada localidad pueda estudiar y adoptar soluciones ajustadas a sus características particulares, las que son implementadas por los gobiernos locales, con apoyo de recursos regionales o centrales según su envergadura, lo que sería un homónimo a nuestro Artículo 3, de la Ley 18290 pero acompañado de mayores atribuciones.

### **Antecedentes.**

El uso de la bicicleta en Holanda está ampliamente difundido y son el país que tiene más bicicletas por número de habitantes, alcanzando una media de 1,11 bicicletas por

habitante.

Las positivas cifras de este medio de transporte solo son entendidas si ahondamos en los siguientes factores:

1. Las características físicas que tiene el país y el modelo de planificación urbana que han promovido e implementado. Se señala que el 70% de los desplazamientos necesarios son inferiores a 7,5 Km.
2. La consideración de la bicicleta como un medio de transporte adecuado a las características de los viajes del país, con una larga historia de desarrollo.
3. La incorporación de la bicicleta, en las políticas públicas de transporte y en la planificación urbana, como uno más de los medios de transporte disponibles. Actualmente la bicicleta representa el 26% en el reparto modal de los medios de transporte disponibles.
4. La existencia de una legislación de seguridad vial que ha sido capaz de disminuir la severidad de los accidentes de los ciclistas, además de una población que de manera mayoritaria usa indistintamente la bicicleta y el automóvil, para distintos usos y en los distintos grupos de edad. Se ha aplicado la lógica establecidas en los estudios que señala que: A mayor uso de bicicleta, mayor seguridad para los ciclistas.
5. La existencia de una red vial adecuada para el uso compartido de distintos medios de transporte y/o ciclovías, según la disponibilidad de espacio en las áreas urbanas, además de otras infraestructuras necesarias como estacionamientos, estacionamientos para intercambio modal, bicicletas públicas entre otras

alternativas.

6. Políticas públicas de resguardo, verbigracia, desde los años Noventa se ha implementado medidas para evitar el hurto de bicicletas, aunque aún sus resultados están en proceso de consolidación. Desde el 2009 existe un Registro Nacional de Bicicletas Robadas, de carácter público que contiene información del número de marco o de chip en los casos que lo poseen, además se han implementado medidas para facilitar la devolución de ellas, así como un Código de conducta entre los compradores de bicicletas para localizarlas<sup>66</sup> elaborado por el Ministerio de Transporte, Obras Públicas y Gestión de Recursos Hídricos para la difusión de la experiencia Holandesa en este ámbito.

### **Políticas Públicas Comparadas.**

Se revisan los alcances de las políticas sobre bicicletas disponibles en Holanda.

### **Objetivos.**

El uso de la bicicleta no es un fin en sí mismo, sino que se incorpora en el marco de las políticas de desarrollo urbano, sostenibilidad, transporte y movilidad del país. Bajo este

---

<sup>66</sup> **Ministerio de Transporte**, Obras públicas y Gestión del Agua “La bicicleta en los Países Bajos” 2009. Extraído desde: <http://www.fietsberaad.nl/library/repository/bestanden/Labicicletaenpaiseshijos2009.pdf>

marco luego los gobiernos locales han desarrollados objetivos específicos asociados a las necesidades de su localidad.

### **Institucionalidad.**

Como política general corresponden a Políticas Descentralizadas, en donde el Gobierno Central aborda:

- La delimitación de ámbitos de actuación para las administraciones locales;
- La defensa de los intereses relativos a cuestiones que sólo puedan regularse a nivel nacional;
- El financiamiento de las políticas locales;
- El apoyo a las políticas locales con el desarrollo y la difusión de conocimientos.

Por otra parte los gobiernos locales asumen:

- Disposiciones a favor de los ciclistas. (Infraestructura, estacionamientos, ciclovías)
- En algunos municipios son políticas específicas, en otros integradas en otras medidas de tráfico u ordenación territorial.

### **Financiamiento.**

La mayoría de los municipios cuenta con partidas presupuestarias específicas. También existen fuentes de financiamiento externo.

La infraestructura para la bicicleta es frecuentemente incorporada en proyectos de mayor envergadura y de financiamiento del gobierno central. También existen subvenciones gestionadas por las provincias o regiones urbanas (19 administraciones intermedias)

Para las infraestructuras en zonas industriales se aplican exigencias específicas y se utilizan fondos europeos relacionados con el transporte en bicicletas.

De experiencias específicas se puede señalar que en algunos municipios los estacionamientos para bicicletas se financian en el marco de los estacionamientos vehiculares, y también mediante financiamientos conjuntos públicos-privados.

### **Marco regulatorio.**

No existe un marco regulatorio único, y es posible distinguir:

- Un marco nacional con una política pública para el uso de las bicicletas.
- Leyes de Tránsito y seguridad vial que incluyen a las bicicletas como un tipo de transporte.
- Normas de planificación urbana que incluyen a las bicicletas y sus necesidades entre los estándares exigibles.
- La bicicleta representa el 26% de los traslados en Holanda y el 35% cuando las

distancias son inferiores a 7,5 km.

- La bicicleta está presente en todos los tipos de viajes, siendo de un 11% con destino como visita de negocios a un 50% cuando el destino son a clases (Estudios).
- Han logrado revertir la severidad de los accidentes de los ciclistas.

### **Caso de Ámsterdam.**

Una de las ciudades Holandesas con mayor utilización de la bicicleta, y con una estrategia para abordar su utilización y la solución de los temas críticos.

### **Estrategias.**

Ejemplo de los instrumentos contemplados en Ámsterdam (744.000 habitantes) como parte de la Política 2006-2015:

- La delimitación de ámbitos de actuación para las administraciones locales;
- La defensa de los intereses relativos a cuestiones que sólo puedan regularse a nivel nacional;
- El financiamiento de las políticas locales;

- El apoyo a las políticas locales con el desarrollo y la difusión de conocimientos.

### **Programas.**

- Creación de más y mejores instalaciones de aparcamiento para bicicletas.
- Construcción de los tres principales enlaces que faltan en la red ciclista “Hoofd Net Fiets”.
- Reforzamiento de los enlaces más débiles de la red ciclista “Hoofd Net Fiets”.
- Administración y mantenimiento adecuado de la red ciclista “Hoofd Net Fiets”.
- Rigurosa persecución del robo de bicicleta.
- Promoción de la seguridad vial entre los ciclistas.
- Incorporación de nuevas personas al uso de la bicicleta.
- Seguimiento de la evolución del uso de la bicicleta.

### **Presupuesto.**

Las mejoras de la red “Hoofd Net Fiets” costaron aproximadamente 43 millones de euros en cuatro años (2007-2010). Los tres proyectos más costosos correspondientes a los enlaces ascienden a 24 millones más.

### **Financiamiento.**

Procede principalmente de subsidios regionales, contribuciones de sectores urbanos, el Fondo de Movilidad municipal y el propio presupuesto de la ciudad.

El gasto total asumido en la política sobre el uso de bicicletas en Ámsterdam, incluidos los gastos de organización, fue de casi 70 millones de euros en el periodo 2007-2010, excluyendo proyectos específicos de seguridad vial.

Luego de todos estos datos, no queda más que señalar que a sido a tal punto reconocido el avance de Holanda en la temática ciclista, que no es raro que cada cierto tiempo brinde colaboración o firme cartas de intención en materia de movilidad urbana sustentable a otros países, buscando que en estos se priorice la construcción de infraestructura vial que facilite el uso de la bicicleta como medio de transporte, permitiendo así la reducción en el uso del automóvil, evitando así la contaminación del medio ambiente y contribuyendo a mejorar la calidad de vida de la población.

## **b) Colombia.**

### **Experiencia concreta en Legislación.**

Presenta una realidad mucho más cercana a la nuestra, a diferencia de lo que cualquier país del continente europeo podría presentar. En primer lugar al igual que Chile es un país con un Estado Unitario, además de tener factores comunes como idioma, mismo territorio continental entre otros; todo esto hace más sencillo el poder observar cómo aquella nación, con similares condiciones a las nuestras ha abordado el mismo tema.

En Colombia el principal texto que regula el tema de la utilización de la bicicleta es

la ley 769 del año 2002, denominado Código de Tránsito Terrestre de Colombia, norma que podríamos considerar como el homólogo a nuestra Ley de Tránsito. Esta ley Colombiana fue publicada en el Diario Oficial el día 7 de Agosto del año 2002, y su vigencia comienza a regir a partir de 3 meses desde su promulgación, está conformada por 170 artículos y se esquematiza de la siguiente forma:

*Cuatro títulos, cada uno con sus respectivos capítulos*

*Título 1: Disposiciones generales, compuesto de 3 capítulos ( hasta Artículo 11.)*

*Título 2: Régimen nacional de tránsito , compuesto de 8 capítulos (hasta Artículo 54)*

*Título 3: Normas de comportamiento, compuesto de 13 capítulos (hasta Artículo 121)*

*Título 4: Sanciones y procedimiento, compuesto de 11 capítulos (hasta Artículo 170).*

*Buscando lograr un mayor entendimiento de la legislación extranjera, iremos haciendo un análisis comentado a el cúmulo de normas que al tema atañe en la normativa Colombiana.*

### **Normas en que se regula a ciclistas y la bicicleta.**

Este cuerpo normativo es el más importante en Colombia en lo respectivo a la regulación de la bicicleta y los ciclistas, pues se desprende de la lectura de su artículo primero, que regula el campo de aplicación del código y además los principios que lo rigen diciendo: *“Las normas del presente Código rigen en todo el territorio nacional y regulan la*

*circulación de los peatones, usuarios, pasajeros, conductores, motociclistas, ciclistas, agentes de tránsito, y vehículos por las vías públicas o privadas que están abiertas al público, o en las vías privadas, que internamente circulen vehículos; así como la actuación y procedimientos de las autoridades de tránsito.”*

*Tanto en el caso de la Ley de Tránsito de Chile, como en el Código de Tránsito Terrestre Colombiano, en el artículo primero se señala el campo de aplicación de ambos cuerpos normativos, la gran diferencia que se aprecia es que en nuestra legislación, en el Artículo en cuestión se refiere a vehículos de una forma genérica, incorporándose dentro de ellos a las bicicletas, ello producto de la definición del artículo 2º, por el contrario en el caso de Colombia, existe referencia expresa a la aplicación de esta ley a los ciclistas diferenciándolo así de otros conductores o motociclistas, ya que el legislador entiende que presenta características diversas a los demás.*

En el artículo segundo del Código de Transporte Terrestre, se señalan un gran número de definiciones dentro de las que encontramos:

- **Bicicleta:** Vehículo no motorizado de dos (2) o más ruedas en línea, el cual se desplaza por el esfuerzo de su conductor accionando por medio de pedales.
- **Casco:** Pieza que cubre la cabeza, especialmente diseñada para proteger contra golpes, sin impedir la visión periférica adecuada que cumpla con las especificaciones de las normas Icontec 4533 “Cascos Protectores para Usuarios de Vehículos”, o la norma que la modifique o sustituya.

- **Ciclista:** *Conductor de bicicleta o triciclo.*
- **Ciclovía:** *Vía o sección de calzada destinada ocasionalmente para el tránsito de bicicletas, triciclos y peatones.*
- **Ciclorruta:** *Vía o sección de la calzada destinada al tránsito de bicicletas en forma exclusiva.*

Estas definiciones presentan particularidades, en primer lugar existen definiciones que no existen en nuestra ley, este es el caso de ciclista y de casco, lo que nos demuestra un grado mayor de especificidad al momento de regular a las personas que utilizan este tipo de vehículo. En segundo lugar existe una mayor precisión en cuanto a la idea de las pistas destinadas exclusivamente para el uso de la bicicleta, pues en Colombia se diferencia entre ciclovía y ciclorruta, diferenciación que se hace en función a la permanencia de su utilización para este medio de transporte. Así la ciclovía es una sección de la calzada usada ocasionalmente para el uso de bicicleta y ciclorruta es lo mismo pero de forma permanente, en nuestro caso se usan como sinónimos ciclovía o ciclopista.

En el artículo 45, se regula la ubicaciones de la placa única nacional, en una primera parte habla sobre la ubicación de las placas en vehículos automotores y en una segunda parte que es la relevante para nosotros señala ***“Las motocicletas, motociclos, mototriciclos y bicicletas llevarán una sola placa reflectiva en el extremo trasero con base en las mismas características y seriado de las placas de los demás vehículos.”*** En cuanto a las características y seriado de estas placas, se señala en el artículo 43 que corresponde al

Ministerio de Transporte regular todo lo tendiente a las placas unica nacional.

*Esta norma actualmente difiere de lo que se regula en Nuestro país, ya que la ley 18290 no exige la utilización de placa patente para bicicletas, sin embargo el DFL 3068 del 31 de octubre del año 1964, que establecía la Ordenanza General de Tránsito, en su artículo 48.o señalaba que los vehículos de Clase E (a tracción humana, dentro de los que encontramos bicicletas, triciclos o carros de mano) del citado artículo 12, llevarán una sola placa-patente en su parte posterior, de las dimensiones y características que se señalan en el anexo N.o 6 de esta Ordenanza. En consecuencia en nuestro país existen antecedentes sobre esta idea, la que al parecer no fue fructífera, ya que no se mantuvo al momento de promulgar la Ley de Tránsito.*

En el artículo 68, que regula la utilización de los carriles, en su párrafo 1° señala ***“Sin perjuicio de las normas que sobre el particular se establecen en este código, las bicicletas, motocicletas, motociclos, mototriciclos y vehículos de tracción animal e impulsión humana, transitarán de acuerdo con las reglas que en cada caso dicte la autoridad de tránsito competente. En todo caso, estará prohibido transitar por los andenes o aceras, o puentes de uso exclusivo para los peatones.”***

Esta norma nos recuerda el artículo 95 de la Ley De Tránsito Chilena, puesto que en esencia regulan la misma situación, ya que el Agente de Tránsito es un homólogo a nuestro Carabinero, encargado del orden y seguridad; al mismo tiempo aclara un tema que quizás por falta de la misma genera controversia en nuestro País, que dice relación con la no utilización de las aceras por parte de los ciclistas, ya que en nuestro país aunque se entiende que al ser un vehículo la bicicleta debería circular por la calle, no existe una norma que no

deje lugar a duda sobre la no utilización de las aceras. En definitiva con esto se logra unificar la idea de bicicleta como vehículo.

Dentro del Título 3 encontramos el Capítulo IV, dedicado exclusivamente a ciclistas y motociclistas. Este capítulo está conformado por el artículo 94, 95 y 96. El primero de las normas señaladas regula ***“Normas generales para bicicletas, triciclos, motocicletas, motociclos y mototriciclos. Los conductores de bicicletas, triciclos, motocicletas, motociclos y mototriciclos, estarán sujetos a las siguientes normas:***

***Deben transitar por la derecha de las vías a distancia no mayor de un (1) metro de la acera u orilla y nunca utilizar las vías exclusivas para servicio público colectivo”.***

*El artículo 94 Colombiano es un compilado de temas tratados en diversos artículos en nuestra legislación, así en su primera parte nos aboca el Artículo 116 de la Ley de Tránsito, sin embargo esta norma en Chile es mucho más amplia, aunque no se refiere específicamente a las bicicleta pero resulta aplicable en virtud de su naturaleza y redacción. En Colombia también se regula un aspecto novedoso y consiste en transitar a no más de 1 metro de la orilla y tampoco usar espacio exclusivo para transporte público.*

Otra de las normas tratadas en Colombia, que busca la protección del ciclista señala que ***“Los conductores de estos tipos de vehículos y sus acompañantes deben vestir chalecos o chaquetas reflectivas de identificación que deben ser visibles cuando se conduzca entre las 18:00 y las 6:00 horas del día siguiente, y siempre que la visibilidad sea escasa”.***

*Este tema del chaleco reflectante, se regula en nuestra legislación en el Artículo 72 sin embargo la diferencia radica en que en Nuestro País se exige que las bicicletas tengan*

*elementos reflectantes a diferencia de Colombia donde la exigencia es para los conductores, pues deben usar chalecos reflectantes.*

Similar a lo regulado en los artículos 130 y 131 de la Ley de Tránsito Chilena es la norma que señala que **“Los conductores que transiten en grupo lo harán uno detrás de otro”**, sin embargo en el caso de Colombia es mucho más simple la forma en que se aborda el tema, pues sólo señala que se debe andar uno tras el otro sin más especificaciones lo que evita el problema de interpretación que presentamos en el análisis de los artículos 130 y 131. Así también expone la norma extranjera que **“No deben sujetarse de otro vehículo o viajar cerca de otro carruaje de mayor tamaño que lo oculte de la vista de los conductores que transiten en sentido contrario”**.

*El primer supuesto de esta parte del Artículo no dista en demasía a lo regulado por el artículo 131 del Código de Tránsito, sin embargo se regula una situación extra y es la prohibición a viajar cerca de un carruaje que oculte al ciclista, norma que nos parece de toda utilidad pero de difícil fiscalización por la ambigüedad con que es tratado el tema, pues todo carruaje es de mayor tamaño que una bicicleta por tanto en ni un caso un ciclista podría acercarse a otro vehículo, lo que resulta un tanto difícil de lograr.*

**“No deben transitar sobre las aceras, lugares destinados al tránsito de peatones y por aquellas vías en donde las autoridades competentes lo prohíban. Deben conducir en las vías públicas permitidas o, donde existan, en aquellas especialmente diseñadas para ello”**.

*Nos llama la atención que esta norma regula la misma idea que es tratada en la parte final del artículo 68 del mismo cuerpo normativo, la única novedad es la mención*

*final sobre pistas diseñadas para la conducción de bicicletas lo que se regula de manera muy similar en nuestro Artículo 129.*

***“Deben respetar las señales, normas de tránsito y límites de velocidad”.***

*Esta idea que se encuentra muy resumida en este artículo implica varias normas en nuestro código ya que por ejemplo, al hablar de límites de velocidad no existen normas que se refieran particularmente a la situación de la bicicleta, si no que por ser aplicables a todo vehículo se extrapolan a los ciclistas. Este tema lo encontramos tratado en el Artículo 117 y 147 donde se habla de los límites inferiores de velocidad, el artículo 144 que se refiere a los límites máximos, los que se encuentran especificados en el artículo 145.*

***“No deben adelantar a otros vehículos por la derecha o entre vehículos que transiten por sus respectivos carriles. Siempre utilizarán el carril libre a la izquierda del vehículo a sobrepasar”.***

*En el artículo 120 de la ley Chilena se regula la misma situación con algunas particularidades extra, que es la tónica general que se ha presentado hasta el momento en el sentido de ser mucho más específica la legislación Chilena, lo que en ningún caso creemos ha colocado al ciclista en una situación mejorada, que la que su propio arbitrio le permitiría mediante una autotutela de sus derechos, que de su condición de usuario se desprenden..*

***“Deben usar las señales manuales detalladas en el artículo 69 de este Código”.***

*Nos llama fuertemente la atención esta parte de la norma debido a que el Artículo 69 al que se hace referencia no menciona las señales manuales a las que se refiere, sin embargo estas normas se encuentran reguladas en el artículo 67, por lo que entendemos*

que su referencia es a esta norma. La forma de realizar estas señales es muy similar a la manifestada en el artículo 130 del Código de Tránsito, sin embargo en nuestra ley se posibilita a los ciclistas de señalar con el brazo derecho en caso de viraje a la derecha.

***“Los conductores y los acompañantes cuando hubieren, deberán utilizar casco de seguridad, de acuerdo como fije el Ministerio de Transporte. La no utilización del casco de seguridad cuando corresponda dará lugar a la inmovilización del vehículo”***

En la ley de tránsito nacional se regula esta materia en el Artículo 80 donde se hace exigible el casco solo al transitar en zonas urbanas, lo que no se distingue en Colombia y consideramos que es el enfoque correcto, ya que no existe fundamento alguno para no exigir en zonas rurales, inclusive según diversos estudios citados anteriormente, el casco presenta mayor eficacia en su protección frente a caídas en bicicletas que en colisiones contra autos, donde se discute su utilidad. En ambas legislaciones la no utilización del casco trae aparejada las respectivas sanciones.

Luego dentro del mismo título observamos el Artículo 95 que es la norma más explícita en cuanto a la regulación de la bicicleta y triciclos, es decir se aboca a los vehículos a tracción humana. Esta norma señala lo siguiente ***“Normas específicas para bicicletas y triciclos. Las bicicletas y triciclos se sujetarán a las siguientes normas específicas:***

***No podrán llevar acompañante excepto mediante el uso de dispositivos diseñados especialmente para ello, ni transportar objetos que disminuyan la visibilidad o que los incomoden en la conducción”.***

En el Artículo 79 de la Ley de Tránsito se regula la primera parte sobre los usuarios

de la bicicleta y el Artículo 132 la segunda parte sobre el transporte de objetos, no hay mucho más que decir ya que las normas son casi idénticas, pues responden a problemas evidentes y generales.

***“Cuando circulen en horas nocturnas, deben llevar dispositivos en la parte delantera que proyecten luz blanca, y en la parte trasera que reflecte luz roja”.***

En Chile este tema como ya señalamos anteriormente se regula en el artículo 72 de la Ley de Tránsito y además en el Decreto 116 del Ministerio de Transporte. En dichas normas se exige la utilización de luces, lo que es evidentemente útil, puesto que otorga una mayor visibilidad al conductor y al ciclar. En definitiva en Colombia se pretende hacer visible al ciclista por medio del chaleco y además la bicicleta misma, en virtud de esta norma. Esto es de toda utilidad ya que es este factor de visibilidad el que contribuye a disminuir los accidentes de tránsito.

***“Parágrafo. Los Alcaldes Municipales podrán restringir temporalmente los días domingos y festivos, el tránsito de todo tipo de vehículos por las vías nacionales o departamentales que pasen por su jurisdicción, a efectos de promover la práctica de actividades deportivas tales como el ciclismo, el atletismo, el patinaje, las caminatas y similares, así como, la recreación y el esparcimiento de los habitantes de su jurisdicción, siempre y cuando haya una vía alterna por donde dichos vehículos puedan hacer su tránsito normal.”***

Al igual que en el Artículo 3 de la Ley De Tránsito Chilena, en este párrafo se le entregan ciertas facultades a los Alcaldes, pero el tenor de las facultades es diverso. Más bien esta norma la podríamos relacionar con la Ley Orgánica Constitucional de

Municipalidades (Ley 18.695) en su Artículo 5 letra c, el cual permite regular la administración de los bienes nacionales de uso público.

Como último a tratar encontramos el artículo 133 del Código de Transporte Terrestre de Colombia, que se titula “**Capacitación**”, dentro del Capítulo 4, Título II llamado sanciones por incumplimiento de las normas del tránsito y esta hace referencia a lo siguiente: **“Los peatones y ciclistas que no cumplan con las disposiciones de este código, serán amonestados por la autoridad de tránsito competente y deberán asistir a un curso formativo dictado por las autoridades de tránsito. La inasistencia al curso será sancionada con arresto de uno (1) a seis (6) días.”**

Vemos esta norma como toda una innovación en comparación a la forma en que se abordan las sanciones en Chile y es digna de imitar por lo siguiente motivos:

1. En Chile no existe forma alguna de exigir o acreditar conocimientos mínimos a los ciclistas debido a que no se les exige licencia de conducir o algún documento similar que se obtenga previo los exámenes de conocimientos mínimos.
2. Si un ciclista incumple la normativa es evidente que una de las causales o en la mayoría de los casos es por desconocimiento de la ley, si en vez de buscar sancionar este tipo de conductas en primera instancia, nos dirigiéramos al igual que en Colombia hacia la causa basal, que es la falta de educación vial se generaría progresivamente un mayor conocimiento de la ley
3. A una mayor interacción adecuada entre los diferentes usuarios de las vías públicas existirá mayor seguridad vial

En el caso de inasistencia consideramos un tanto excesivo el arresto, en este caso

podría proceder la multa.

Finalmente podemos decir que los temas tratados en ambas legislaciones son muy similares, existiendo muy pocas novedades que destacar en la legislación Colombiana en comparación a nuestra ley, además de existir un menor especificidad en sus normas lo que evidentemente demuestra un mayor progreso en Chile sobre el tema, a pesar de todo esto, recalamos lo que ya señalamos al comentar el artículo 133 del Código de Tránsito Terrestre, pues es una norma digna de imitar. Todo lo anteriormente señalado en lo que a la normativización respecta, pues indudablemente el avance en la práctica que posee Colombia como un promotor social del uso e inclusión de la movilidad ciclar urbana es innegable<sup>67</sup>. De acuerdo con la Encuesta de Percepción Ciudadana 2014 del programa “*Bogotá Cómo Vamos*”, en la ciudad el 6% de los bogotanos usó como medio principal de transporte la bicicleta; un porcentaje similar, 8% usó vehículo particular para desplazarse por la ciudad. Además, 6% caminó para moverse por la ciudad. Inclusive de acuerdo con información suministrada por el Banco Interamericano de Desarrollo BID, en el libro *Ciclo Inclusión en América Latina y el Caribe* y con información con corte al 2014, Bogotá reportó 392 kilómetros de infraestructura exclusiva para bicicletas, la ciudad con la red más extensa de América Latina, Medellín reportó 26,9 kilómetros y Pereira reportó 3,9 kilómetros. Por su parte, Bogotá indicó que el 5% de los viajes de la ciudad se hacen en bicicleta mientras que en Medellín hubo 0,5% de los viajes y Pereira el 3% de los viajes de la ciudad, siendo inclusive país anfitrión del 4to World Bike Forum en la ciudad de

---

<sup>67</sup> En Colombia, de acuerdo a la Encuesta de Calidad de Vida de 2012 del Departamento Administrativo Nacional de Estadística, el 31,7% de los hogares posee bicicleta, esto equivale a 4,1 millones de hogares. En comparación, apenas 1,7 millones de hogares en Colombia tienen carro particular. Esto quiere decir que 13,7% de los hogares colombianos son dueños de automóvil.

Medellín en el año 2015.<sup>68</sup> En definitiva, un país que alejado de decisiones políticas, pero con un impulso potente de la propia ciudadanía, va poco a poco dejando atrás el modelo motorizado para comprometerse con un desarrollo a escala humana en el que la bicicleta es la pieza fundamental.

#### **4.- Conclusiones**

Desde el inicio del proceso investigativo fuimos descubriendo que se discute mucho en torno a potenciar el uso de la bicicleta, pero no a niveles jurídicos, donde es una temática no abordada en nuestro país. Es por ello que propusimos abordar el tema mediante un planteamiento sobre cuál es la situación de la legislación del país, dándose a conocer cómo difiere diametralmente la forma en que se aborda este tema según el rango de la norma a considerar.

---

<sup>68</sup> **FORO MUNDIAL DE LA BICICLETA, ¿Que es la FBM 4?** [Versión Electrónica] 2015, Medellín-Colombia. Extraído el día 23 de Octubre de 2015 desde: <http://www.fmb4.org/es/sobre-el-fmb4/que-es-el-fmb4/>

Fuimos realizando un estudio acabado desde un conjunto normativo con supremacía constitucional, en donde no existe tratamiento expreso de la bicicleta como un vehículo con características propias, sino que se homologan dos realidades diametralmente opuestas, colocándolo en la misma situación a los vehículos motorizados y las bicicletas; entregándose este tipo de regulaciones a normas inferiores jerárquicamente, siendo esencialmente la ley 18290, el cuerpo normativo que considera a la bicicleta. Sin embargo por la propia naturaleza de la bicicleta podemos determinar que innumerables normas de la ley en cuestión no le son siquiera aplicables, aun cuando no hagan una exclusión de manera expresa.

Por último dentro de las normas infra legales es donde se encuentra la mayor cantidad de regulación sobre el tema, existiendo numerosos Decretos, Ordenanzas, Dictámenes, etc. donde sí se realiza la distinción entre vehículos motorizados y la bicicleta, siendo abordando correctamente al ser considerada como vehículo a tracción humana. Sin embargo y a nuestro pesar, en virtud de la jerarquía normativa es irrelevante el hecho de que en una sola comuna exista esta diferenciación de criterios, pues su aplicación es simplemente local. Ante lo expuesto podemos inferir que dentro de las pocas normas que existen, ellas no responden a la situación-país, por ende nuestra hipótesis: *"En Chile el uso de la bicicleta es un fenómeno relevante en la movilidad cotidiana y existe una precaria legislación sobre la bicicleta, la que no considera las características particulares de este medio de transporte y por ende no responde a esta como un fenómeno relevante en la movilidad nacional actual"* quedó demostrada de forma inflexible durante el desarrollo de nuestro estudio.

Las normas jurídicas actuales que abordan el tema de la bicicleta se han radicado principalmente en lo que dice relación con el tránsito de este vehículo y solo desde dicho aspecto, pero no han considerado otros aspectos relevantes para fomentar la utilización de la bicicleta como son el regular o determinar fondos para construcción de infraestructura adecuada. En el plano del Derecho Urbanístico no se ha generado regulación en cuanto a la construcción y estandarización de las ciclovías; no se ha discutido sobre la directa relación entre el aumento del uso de la bicicleta y la disponibilidad de infraestructura y/o mobiliarios; no se ha planteado el fortalecimiento del Derecho a la Ciudad como un derecho social de última generación, del cual los ciclistas y peatones son los principales partícipes; entre otros aspectos relevantes al tema.

Se puede inferir que la clave de una mejora al actual estado de nuestra legislación, comienza por Políticas Públicas, con Planes y Programas nacionales, que se enfoquen en la inclusión y colaboración de órganos locales (Municipalidades) que busquen impulsar no solo lo material, sino además lo intangible, como son la educación vial para todas sus partes, tanto automovilistas como sobre todo ciclistas, instando a una sana convivencia vial y considerando los Derechos económicos, sociales y culturales de quienes como usuarios de este medio en su calidad de personas poseen, con especial atención en el Derecho a la ciudad no considerado en la creación de planes y programas de infraestructura vial y sin desconocer el potencial impacto que la masificación de su uso podría tener en términos de calidad del medio ambiente urbano o en la salud de las personas. Considerando a la la vez, las estrategias Políticas utilizadas por otros países como Dinamarca y Holanda, donde han logrado potenciar la temática ciclista hasta hoy en día.

Entendemos pertinente que toda nueva propuesta de ley debe ir encauzada dentro de estas políticas públicas, que debieran tener un enfoque a mediano y largo plazo, instando a consolidar el uso de la bicicleta como medio de movilidad sostenible, orientada a la equidad social y consolidador de un acceso amigable a los servicios urbanos, dejando atrás la actual relegación, que por parte de los medios motorizados en el espacio vial y en la gestión de la planificación urbana se ha producido para los usuarios de los diversos ciclos.

Mediante la información expuesta, nuestro fin mediato es dar a conocer un conjunto de elementos tangibles e intangibles de la actual legislación que requieren modificación, ya sea incorporando nuevos o eliminando existentes, para optimizar el uso de la bicicleta. Se sugiere que el uso de las ciclovías sea obligatorio sólo si la infraestructura está certificada por el organismo competente. Postulamos que sería conveniente diferenciar dentro de la Ley 18290 los vehículos a tracción humana de los vehículos motorizados, esto con el objeto de que cualquier regulación posterior sobre el tema considere particularmente las características de estos. También sería importante determinar de una forma clara y en la Ley de tránsito, de preferencia no en una norma de carácter infralegal, la distancia de seguridad con que se debe adelantar a un ciclista, aspecto fundamental en la seguridad de quienes conducen este medio de transporte y mientras no exista una norma de carácter legal que regule este tema, proponemos que los órganos locales, es decir las municipalidades hagan uso de la potestad que le otorga el Artículo tercero de la Ley recién citada y regulen este tema para así suplir esta deficiencia relevante. Como última recomendación estimamos que aun cuando existe el proyecto de ley N° 6586-15 donde en virtud del mismo cuerpo normativo se señala que el gobierno dirigirá su esfuerzo a fomentar la utilización de la

bicicleta por medio de Políticas, Planes y Programas, su tono facultativo le hace perder toda fuerza, por ende proponemos que las mismas ideas abordadas en dicho proyecto normativo a futuro deberían ser tratados de una forma imperativa, asegurando así el cumplimiento y ejecución de las Políticas, Planes y Programas dirigidos a la temática de la bicicleta.

A manera personal de los autores la insuficiencia de la regulación nacional es entendida como una situación del todo crítica. La inacción en la que ha permanecido las diversas administraciones del Estado ha sometido a los usuarios de este medio de transporte a peligros difíciles de desconocer. Esta negligencia podría someter al propio Estado a repercusiones Internacionales, si entendemos que la ausencia de verdaderas políticas públicas y parámetros normativos para el segmento ciudadano ciclista son compromisos acordados mediante Acuerdos Internacionales, quizás no de manera directa, pero sí de forma tangencial. Solo la urgente creación de un articulado legal completo, con la mayoría de las implicatorias que atañen a la temática, con claridad en el lenguaje, correcta aplicación práctica y consciente fiscalización ayudará a nuestra Nación a subirse arriba de la Bicicleta y pedalear hacia un futuro en dos ruedas.

## **5.- Referencias**

**ABOUT PARK(ING) DAY.** TRADUCCIÓN LIBRE. EXTRAÍDO EL 29 DE SEPTIEMBRE DE 2015 DESDE [HTTP://PARKINGDAY.ORG/ABOUT-PARKING-DAY](http://parkingday.org/about-parking-day)

**AUTOMÓVIL CLUB DE CHILE; APRENDE CÓMO ADELANTAR CICLISTAS;** SANTIAGO-CHILE, 2014 ENERO. EXTRAÍDO DESDE: [HTTP://WWW.AUTOMOVILCLUB.CL/NOTICIAS/POSTS/APRENDE-COMO-ADELANTAR-CICLISTAS](http://www.autovilclub.cl/noticias/posts/aprende-como-adelantar-ciclistas)

**BASTIDA, F;** CICLOJURISTAS: BICICLETA Y DERECHO, UNIVERSIDAD DE OVIEDO, ESPAÑA, 2013.

**BICYCLE HELMET RESEARCH FOUNDATION.** "CASUALTY TRENDS IN GREAT BRITAIN" EXTRAIDO EL 20 DE DICIEMBRE DESDE [HTTP://WWW.CYCLEHELMETS.ORG/1071.HTML](http://www.cyclehelmets.org/1071.html)

**BRIONES, G;** "MÉTODOS Y TÉCNICAS DE INVESTIGACIÓN PARA LAS CIENCIAS SOCIALES", TRILLAS, 1982, PP.23

**CABRERA, P;** "LOS GRUPOS DETRÁS DEL CICLISMO URBANO". [VERSIÓN ELECTRÓNICA] LA TERCERA. P. 80; 2012. LEY N° 18290.

**CFR. MARTÍN DE AGAR, J.T.,** PROBLEMAS JURÍDICOS DE LA OBJECIÓN DE CONCIENCIA, EN "SCRIPTA THEOLOGICA" (1995), P. 524.

**CATENAZZI, ANDREA; REESE, EDUARDO.** "DERECHO A LA CIUDAD. LA DINÁMICA DE CRECIMIENTO URBANO, EL DÉFICIT HABITACIONAL Y LAS ASIGNATURAS PENDIENTES". INSTITUTO DEL CONURBANO, UNIVERSIDAD NACIONAL DE GRAL. SARMIENTO. (23 DE JUNIO DE 2013), PÁGINA 2.

**COMISIÓN DE ESTUDIOS / DIVISIÓN DE DESARROLLO URBANO,** MINISTERIO DE VIVIENDA Y URBANISMO. "HACIA UNA NUEVA POLÍTICA URBANA PARA CHILE VOL. 3 | ELEMENTOS DE DIAGNÓSTICO". (MAVAL IMPRESOS, 2013, MARZO). RECUPERADO EL 10 DE SEPTIEMBRE DE 2015, DE [HTTP://CNDU.GOB.CL/WP-CONTENT/UPLOADS/2014/10/L3-ELEMENTOS-DE-DIAGN%C3%B3STICO.PDF](http://cndu.gob.cl/wp-content/uploads/2014/10/L3-ELEMENTOS-DE-DIAGN%C3%B3stico.pdf)

**COMISIÓN NACIONAL DE SEGURIDAD DE TRÁNSITO.** ÁREA DE ESTUDIOS Y ESTADÍSTICAS. "ANÁLISIS ESPACIAL DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO CON PARTICIPACIÓN DE BICICLETAS Y SU INTERACCIÓN CON CICLOVÍAS EN EL GRAN SANTIAGO. DIAGNÓSTICO 2008-2011" EXTRAIDO EL 09 DE SEPTIEMBRE DE 2015 DESDE [HTTP://WWW.CONASET.CL/WP-CONTENT/UPLOADS/2013/11/ACCIDENTES\\_BICILETAS\\_CICLOVIAS\\_GRAN\\_STGO\\_2008\\_2011.PDF](http://www.conaset.cl/wp-content/uploads/2013/11/ACCIDENTES_BICILETAS_CICLOVIAS_GRAN_STGO_2008_2011.pdf)

**CONTRALORÍA GENERAL DE LA REPÚBLICA**, DICTAMEN N°7714, 2015.  
EXTRAÍDO DESDE:  
[HTTP://CONTRALORIA-GENERAL-REPUBLICA.VLEX.CL/VID/DICTAMEN-N-7714-CONTRALORIA-555366494](http://CONTRALORIA-GENERAL-REPUBLICA.VLEX.CL/VID/DICTAMEN-N-7714-CONTRALORIA-555366494)

**DECRETO N° 47**, ARTÍCULO 1.1.2. MINISTERIO DE VIVIENDA Y URBANISMO,  
DIARIO OFICIAL DE LA REPÚBLICA DE CHILE N°34.270 DE 19 DE MAYO DE  
1992

**DFL 3068**. ORDENANZA GENERAL DE TRÁNSITO. (1964, OCTUBRE 31).  
EXTRAIDA DESDE [HTTP://WWW.LEYCHILE.CL/NAVEGAR?IDNORMA=5636](http://WWW.LEYCHILE.CL/NAVEGAR?IDNORMA=5636)

**DIARIO OFICIAL DE LA REPÚBLICA DE CHILE**, SANTIAGO, CHILE, 07 DE  
FEBRERO DE 1984

**DIRECTIVA 89/686/CEE** DEL CONSEJO, DE 21 DE DICIEMBRE DE 1989, SOBRE  
APROXIMACIÓN DE LAS LEGISLACIONES DE LOS ESTADOS MIEMBROS  
RELATIVAS A LOS EQUIPOS DE PROTECCIÓN INDIVIDUAL. DIARIO OFICIAL  
ESPAÑOL N° L 399 DE 30/12/1989 P. 0018 - 0038

**EMISIONES DE GASES PRECURSORES DEL OZONO TROPOSFÉRICO**.  
EXTRAÍDO EL 12 DE SEPTIEMBRE DE 2015 DESDE  
[HTTP://WWW.JUNTADEANDALUCIA.ES/MEDIOAMBIENTE/SITE/PORTALWEB/MENUIITEM.7E1CF46DDF59BB227A9EBE205510E1CA/?VGNEXTOID=67AD1F7F899BA110VGNVCM1000000624E50ARCRD&VGNEXTCHANNEL=66C8445A0B5F4310VGNVCM2000000624E50ARCRD&LR=LANG\\_ES&VGNEXTREFRESH=1&VGNSEC ONDOID=26F941E297D28310VGNVCM1000001325E50A\\_\\_\\_&PARAM1=1](http://WWW.JUNTADEANDALUCIA.ES/MEDIOAMBIENTE/SITE/PORTALWEB/MENUIITEM.7E1CF46DDF59BB227A9EBE205510E1CA/?VGNEXTOID=67AD1F7F899BA110VGNVCM1000000624E50ARCRD&VGNEXTCHANNEL=66C8445A0B5F4310VGNVCM2000000624E50ARCRD&LR=LANG_ES&VGNEXTREFRESH=1&VGNSEC ONDOID=26F941E297D28310VGNVCM1000001325E50A___&PARAM1=1)  
**FORO MUNDIAL DE LA BICICLETA**, ¿QUE ES LA FBM 4? [VERSIÓN  
ELECTRÓNICA] 2015, MEDELLÍN- COLOMBIA. EXTRAÍDO EL DÍA 23 DE  
OCTUBRE DE 2015 DESDE:  
[HTTP://WWW.FMB4.ORG/ES/SOBRE-EL-FMB4/QUE-ES-EL-FMB4/](http://WWW.FMB4.ORG/ES/SOBRE-EL-FMB4/QUE-ES-EL-FMB4/)

**FRAMEWORK CONVENTION ON CLIMATE CHANGE**. TRADUCCIÓN LIBRE.  
EXTRAÍDO EL 30 DE OCTUBRE DE 2015, DESDE:  
[HTTP://UNFCCC.INT/PORTAL\\_ESPANOL/ITEMS/3093.PHP](http://UNFCCC.INT/PORTAL_ESPANOL/ITEMS/3093.PHP)

**GARCÍA, RAMÓN;** “RESISTENCIA Y DESOBEDIENCIA CIVIL. MADRID”: EUDEMA. ISBN 84-7754-002-0: PÁGS. 154-157; 1987.

**HISTORIA DE LA LEY 20068.** EXTRAIDO EL 01 DE DICIEMBRE DE 2015 DESDE [HTTP://WWW.BCN.CL/LEYCHILE/NAVEGAR/SCRIPTS/OBTIENEARCHIVO?ID=R.ECURSOSLEGALES/10221.3/3857/2/HL20068.PDF](http://www.bcn.cl/leychile/navegar/scripts/obtienearchivo?id=R.ECURSOSLEGALES/10221.3/3857/2/HL20068.PDF)

**LAGOS, GERMÁN.; VÉLEZ, CRISTHIÁN.** “PROTOCOLO DE KIOTO” EXTRAIDO EL 13 DE DICIEMBRE DE 2015, DE [HTTP://WWW2.ELO.UTFSM.CL/~ELO383/APUNTES/INFORMEKIOTO.PDF](http://www2.elo.utfsm.cl/~elo383/apuntes/informeKIOTO.pdf)

**LEY 18290,** ARTÍCULO 2°. DIARIO OFICIAL DE LA REPÚBLICA DE CHILE. SANTIAGO, CHILE, 07 DE FEBRERO DE 1984

**LEY N° 24449,** LEY DE TRÁNSITO; CENTRO DE DOCUMENTACIÓN E INFORMACIÓN. MINISTERIO DE ECONOMÍA Y FINANZAS PÚBLICAS. ARGENTINA. EXTRAÍDO DESDE: [HTTP://WWW.INFOLEG.GOB.AR/INFOLEGINTERNET/ANEXOS/0-4999/818/TEXACT.HTM](http://www.infoleg.gob.ar/infoleginternet/anexos/0-4999/818/TEXACT.HTM)

**MARTÍNEZ, CONSTANZA.** “LAS “ZONAS 30” COMIENZAN A VOLVERSE REALIDAD EN CHILE”. PLATAFORMA URBANA. (27 DE ENERO DE 2014) EXTRAIDO DESDE [HTTP://WWW.PLATAFORMAURBANA.CL/ARCHIVE/2014/01/27/LAS-ZONAS-30-COMIENZAN-A-VOLVERSE-REALIDAD-EN-CHILE/](http://www.plataformaurbana.cl/archive/2014/01/27/las-zonas-30-comiencan-a-volverse-realidad-en-chile/)

**MINISTERIO DE MEDIO AMBIENTE,** “DEJAR EL AUTO Y USAR LA BICICLETA COMO MEDIO DE TRANSPORTE PERMITE UN AHORRO ANUAL DE MÁS DE 2 MILLONES DE PESOS”, SANTIAGO-CHILE, 2015- SEPTIEMBRE. EXTRAÍDO DESDE: [HTTP://PORTAL.MMA.GOB.CL/DEJAR-EL-AUTO-Y-USAR-LA-BICICLETA-COMO-MEDIO-DE-TRANSPORTE-PERMITE-UN-AHORRO-ANUAL-DE-MAS-DE-2-MILLONES-DE-PESOS/](http://portal.mma.gob.cl/dejar-el-auto-y-usar-la-bicicleta-como-medio-de-transporte-permite-un-ahorro-anual-de-mas-de-2-millones-de-pesos/)

**MINISTERIO DE TRANSPORTE, OBRAS PÚBLICAS Y GESTIÓN DEL AGUA**  
“LA BICICLETA EN LOS PAÍSES BAJOS” 2009. TRADUCCIÓN LIBRE. EXTRAÍDO  
DESDE:

[HTTP://WWW.FIETSBERAAD.NL/LIBRARY/REPOSITORY/BESTANDEN/LABICIC  
LETAENPAISESBAJOS2009.PDF](http://www.fietsberaad.nl/library/repository/bestanden/labicicletaenpaisesbajos2009.pdf)

**MINISTERIO DE TRANSPORTE**, “RESULTADOS DE LA ENCUESTA DE  
ORIGEN-DESTINO DE SANTIAGO”, SANTIAGO; 2015. EXTRAÍDO DESDE:  
[HTTP://WWW.MTT.GOB.CL/ARCHIVOS/10194](http://www.mtt.gob.cl/archivos/10194)

**NACIONES UNIDAS**. “CONVENCIÓN MARCO DE LAS NACIONES UNIDAS  
SOBRE CAMBIO CLIMÁTICO”. EXTRAÍDO EL 03 DE OCTUBRE DE 2015, DESDE:  
[HTTPS://UNFCCC.INT/FILES/ESSENTIAL\\_BACKGROUND/BACKGROUND\\_PUBLI  
CATIONS\\_HTMLPDF/APPLICATION/PDF/CONVSP.PDF](https://unfccc.int/files/essential_background/background_publications_htmlpdf/application/pdf/convsp.pdf)

**OFICINA CIUDADANA DE LA BICICLETA**, MISIÓN, EXTRAÍDO EL DÍA 9 DE  
SEPTIEMBRE DE 2015 A LAS 15:44 HRS. DESDE:  
[HTTP://WWW.CONCEPCION.CL/OCBI/](http://www.concepcion.cl/ocbi/)

**O’RYAN, RAÚL; LARRAGUIBEL LUIS**. “CONTAMINACIÓN DEL AIRE EN  
SANTIAGO: ESTADO ACTUAL Y SOLUCIONES” REVISTA PERSPECTIVAS EN  
POLÍTICA, ECONOMÍA Y GESTIÓN, VOL. 4, Nº 1.

**OTANO, RAFAEL**, (6 MAYO 2011). “BICIS Y VEREDAS: UNA MALA MEZCLA”,  
EL MOSTRADOR. RECUPERADO EL 23 DE OCTUBRE DE 2015, DE  
[HTTP://WWW.ELMOSTRADOR.CL/NOTICIAS/OPINION/2011/05/06/BICIS-Y-VERE  
DAS-UNA-MALA-MEZCLA/](http://www.elmostrador.cl/noticias/opinion/2011/05/06/bicis-y-veredas-una-mala-mezcla/)

**OUR MISSION**. TRADUCCIÓN LIBRE. EXTRAÍDO EL 11 DE OCTUBRE DE 2015  
DESDE:  
[HTTP://ISSUU.COM/OECD.PUBLISHING/DOCS/012015101E/3?E=3055080/13238152](http://issuu.com/oecd.publishing/docs/012015101e/3?e=3055080/13238152)

**REAL ACADEMIA ESPAÑOLA**. (2001). DICCIONARIO DE LA LENGUA  
ESPAÑOLA (22.A ED.). CONSULTADO EN [HTTP://WWW.RAE.ES/RAE.HTML](http://www.rae.es/rae.html)

**SAEZ, RAUL**. “LA OCDE Y EL INGRESO DE CHILE”. ESTUDIOS

INTERNACIONALES 166 (2010), INSTITUTO DE ESTUDIOS INTERNACIONALES - UNIVERSIDAD DE CHILE.

**SAGARIS, LAKE.** “EL CASCO ES UN TREMENDO DESINCENTIVO AL USO DE LA BICICLETA”. LA SEGUNDA (31 DE MARZO DE 2015)

**SALLABERRY, JP;** EL TRIUNFO DE LAS BICICLETAS, REVISTA ¿QUÉ PASA?; SANTIAGO - CHILE, 2011. EXTRAIDO DESDE: [HTTP://WWW.QUEPASA.CL/ARTICULO/ACTUALIDAD/2011/04/1-5629-9-EL-TRIUNFO-DE-LAS-BICICLETAS.SHTML](http://www.quepasa.cl/articulo/actualidad/2011/04/1-5629-9-el-triunfo-de-las-bicicletas.shtml)

**SAN MARTIN, PABLO;** “USO DE LA BICICLETA EN CIUDADES INTERMEDIAS DE CHILE CENTRAL: UN MODO DE RESISTENCIA EN LA MOVILIDAD URBANA”, SANTIAGO-CHILE, 2013.

**SECTRA, MIDEPLAN.** ANÁLISIS Y DESARROLLO PLANES MAESTROS DE GESTIÓN DE TRÁNSITO, CERRO NAVIA Y RENCA, DE 3 JUL. 2015

**TÉLLEZ SOTO, CLAUDIA.** “VALOR JURÍDICO DE LOS TRATADOS INTERNACIONALES EN EL DERECHO INTERNO” REVISTA DE DERECHO, VOL. IX, DICIEMBRE 1998, PP. 179-190

**TU VIDA EN METRO Y MEDIO,** PLATAFORMA REIVINDICATIVA DE LOS DERECHOS DE LOS USUARIOS DE LAS BICICLETA; COMUNICADO: FIRMA LA ADHESIÓN A ESTE DOCUMENTO, TODOS EXIGIMOS MÁS SEGURIDAD Y RESPETO PARA LOS USUARIOS DE LA BICICLETA. EXTRAIDO DESDE: [HTTP://WWW.TUVIDAENMETROYMEDIO.COM/](http://www.tuvidaenmetroymedio.com/)

U. S. DEPARTMENT OF TRANSPORTATION NATIONAL HIGHWAY TRAFFIC SAFETY ADMINISTRATION. “ LITERATURE REVIEW ON VEHICLE TRAVEL SPEEDS AND PEDESTRIAN INJURIES” OCTOBER 1999 FINAL REPORT

**VERDUGO, MARIO; GARCÍA, ANA MARÍA.** “MANUAL DE DERECHO POLITICO”, TOMO I. EDITORIAL JURÍDICA DE CHILE. CONSULTADO EL 23 DE NOVIEMBRE DE 2015 DE [HTTPS://BOOKS.GOOGLE.CL/BOOKS/ABOUT/MANUAL\\_DE\\_DERECHO\\_POL%C3%ADTICO.HTML?ID=LOJNAAAAMAAJ&REDIR\\_ESC=Y](https://books.google.cl/books/about/manual_de_derecho_pol%C3%ADtico.html?id=LOJNAAAAMAAJ&redir_esc=y)

