

HACIA UNA CIUDAD  
MÁS AMABLE Y  
MÁS HUMANA



# Guía convivencia Bici-Bus



Desde el Laboratorio de Cambio Social, creado por el Departamento de Ingeniería de Transportes PUC, Ciudad Viva, CEDEUS y el Centro de Excelencia Bus Rapid Transit (PUC), con el apoyo de ACTUS (Asociación de Concesionarios de Transporte Urbano de Superficie) y un panel de ciclistas y conductores del Transantiago, nos propusimos mejorar la convivencia Bici-Bus en el espacio vial para tod@s l@s habitantes de la ciudad.

Desde esa mirada entendemos que tanto ciclistas como usuarios de buses somos ciudadanos "sustentables".

Con el apoyo de ACTUS y un diverso panel de ciclistas, pusimos "pies a la obra" para testear, en la conversación y en la calle, cómo mejorar nuestra convivencia Bici-Bus.

Así, realizamos dos jornadas participativas, en donde la empatía, la comprensión, la solidaridad y la preocupación por el otro fueron sorprendiéndonos ante las dificultades que cada quien experimenta a diario.

¿Como lograr que estos beneficios se realicen, y pasen a ser una realidad para todos?

*Ponerse en el sillón del otro fue el gran desafío con Ciclistas y Conductores del Transantiago donde intercambiaron roles para identificar las áreas de poca visibilidad que tiene el conductor de bus y permitir que los ciclistas tomen precauciones al respecto.*



*El diálogo y ponerse en el lugar del otr@ fue uno de los principales ejercicios para poder desarrollar la Guía Bici-Bus. Así pudieron entender ambas partes cómo convivir y empatizar con el otr@ en las calles.*



*Grupo de ciclistas y conductores del Transantiago dialogando y realizando actividad de convivencia.*

## El contexto en que nos movemos

Es claro que Santiago necesita mejorar su sistema de transporte. La congestión, el ruido, la contaminación de aire y agua, la falta de espacio para jugar, jardinear o simplemente encontrarnos es cada vez peor, y sus consecuencias en la salud y felicidad, son cada vez peores. Desde el Laboratorio de Cambio Social, planteamos que el inicio de la transformación es lograr una distribución más justa de los espacios para transportarnos.

Hoy sólo un 40% de los hogares de Santiago cuenta con un auto (claro, algunos tienen ¡hasta cinco!). En datos entregado en la Encuesta Origen

Destino 2012, publicada en el mes de mayo de 2015, la partición modal, la EOD-Santiago muestra que el 29,1% de los viajes diarios que se realizan en la Región Metropolitana, son en transporte público (Bip!, Taxi colectivo, Bus urbano no integrado, Bus interurbano o rural, tren) Por otro lado, los viajes a pie y en bicicleta representan un 38,5% del total, siendo la caminata un viaje realizado enteramente a pie y en condiciones cada vez peores. Las calles se han ido ensanchando para acomodar a más autos, dejando veredas más angostas con postes apretados que entorpecen a los caminantes y particularmente a los

usuarios de sillas de ruedas, andadores y coches. Se han botado árboles y eliminado jardines, siendo los espacios agradables para caminar y pedalear cada vez más escasos.

Parece chiste, pero en realidad, es bien grave como la injusticia se revela en el uso de nuestras calles, día tras día. Los peatones, los usuarios del transporte público y de la bicicleta constituyen la mayoría de los usuarios de las calles, pero sólo pueden usar una porción del espacio vial, en relación a la hegemonía del automóvil.

En estas condiciones, ¿qué sacamos peleando entre “los sustentables”?

Apretados y maniobrando con dificultad entre tanto automóvil, los conductores de buses están sometidos a un alto estrés laboral. Pierden la paciencia y se les va la tranquilidad que necesitan



para acoger bien a sus pasajeros y así asegurar un viaje grato y seguro.

Algo similar ocurre con los ciclistas, quienes sin un espacio claro y bien definido, buscan camino donde sea, improvisando ciclovías “invisibles”, aprovechando veredas, “molestando” a tod@s en su búsqueda por avanzar y finalmente lograr el propósito de transportarse en forma segura.

*Así, la desigualdad en el espacio público se respira en cada paso que damos o pedaleamos, en cada taco donde 60 pasajeros de un bus quedan detenidos porque 10 personas en automóviles coparon todo el espacio de una intersección. Fuente: Fuente: Fabian Todorovic, Ilustrador. Revista Planeo, edición n° 21, junio 2015.*

## La primera jornada:

### Mapeando los puntos ciegos y dialogando

Bajo esta mirada hicimos un experimento social donde nos juntamos un grupo heterogéneo de ciclistas y una docena de los mejores conductores de Transantiago en un día de invierno en 2015, para elaborar una estrategia en conjunto que nos permitiera convivir mejor. En un ejercicio callejero, mapeamos las “16 bicicletas” que pueden llegar a ocupar los puntos ciegos del bus, ¡que incluso se encuentran por delante de éste!

Ciclistas hombres y mujeres se pusieron en el asiento de los conductores, quienes les explicaron las complejidades de conducir un vehículo que no puede frenar bruscamente, que posee puntos ciegos y que, una vez lleno, pierde aún más su visibilidad pues los pasajeros



Conductores del Transantiago ayudando a identificar los puntos de baja y/o nula visibilidad que tienen los conductores del bus.



*Experimentando los puntos ciegos del bus. Los ciclistas pudieron ver desde el asiento del conductor del Transantiago cuales realmente son las áreas de baja visibilidad.*

tapan algunos espejos. Ciclistas y conductores nos posicionamos alrededor del bus para que el/la ciclista que simulaba estar conduciendo pudiese "ver lo que es invisible". Fue sorprendente descubrir que incluso cuando uno está cruzando delante del bus, ¡puede estar en un punto ciego! ¡Qué necesario es compartir los

conocimientos sobre mejores formas de andar y ordenar las calles! El mismo día, en grupos pequeños, los participantes "jugamos" con modelos de autos y buses, para estudiar los problemas más frecuentes e importantes, y sus potenciales soluciones, tanto en el campo de la conducta de ambos, como en la organización de las calles.



*Conductores y ciclistas pudieron representar las situaciones más complejas que se viven a diario en las calles a través de un tablero de juego.*

## La segunda jornada: ¡conductores en bicicleta!



Durante la segunda jornada, los conductores se bajaron uno a uno del bus para realizar un recorrido en bicicleta en un lugar céntrico de Santiago. Algunos mostraron su dominio, producto de largos años de experiencia pedaleando al trabajo o haciendo deporte en bicicleta. Otr@s, conductores que no montaban bicicleta hace muchos años, se vieron enfrentados por primera vez a la sensación de un bus adelantándolos a pocos centímetros de su manubrio. Este ejercicio les permitió a los conductores ponerse en el lugar de los ciclistas y tener una mirada distinta y transformadora respecto de la tensión que experimentan los ciclistas cuando un conductor de bus no toma la distancia necesaria para adelantarlos.

Finalmente, en un plenario, los participantes conversaron sobre los principales aprendizajes obtenidos durante las jornadas y los acuerdos de convivencia más importantes que surgieron luego de los ejercicios de empatía en la calle y las discusiones grupales.

### Testimonios: Aprendizajes y conclusiones



Una misma vía para buses y ciclista y grandes espacio sólo para automóviles que trasladan un número menor de pasajeros.

*#1. En nuestras calles hoy se respira una constante tensión. Los buses carecen de vías exclusivas para cumplir con las frecuencias que les son exigidas, y los ciclistas se ven constantemente en riesgo al ser adelantados por buses de gran tamaño, sin contar con una separación mínima que les de tranquilidad.*

**LA SOLUCIÓN:** mejorar la distribución de las calles, privilegiando el transporte colectivo, y asegurando que toda vía tenga un espacio claro y definido para las y los ciclistas, bien pensados para cuidar a las personas de distintas edades y capacidades.

*#2. No tenemos un código comunicacional que facilite la convivencia entre los conductores de ambos vehículos que permita hacer esta interacción más fácil, tranquila y lógica. Una dificultad recurrente son los "encuentros repetitivos" de un bus con un/a mism@ ciclista, ya que tenemos ritmos distintos, pero velocidades promedias similares.*

**LA SOLUCIÓN:** Pasa esencialmente por temas de diseño, como estos paraderos islas y luchar juntos por su implementación. Mientras, y ante la ausencia de esta infraestructura, optimizar nuestra comunicación mediante miradas, señas sencillas, claras y amistosas ¡por favor!



# Guía convivencia Bici-Bus

## Recomendaciones:

**1. La seguridad del ciclista depende de ser VISIBLE Y PREDECIBLE.** Busca contacto visual con el conductor, directamente o por el espejo –que ellos revisan cada cinco segundos– y señala siempre con tus brazos antes de realizar cualquier cambio de dirección.

**2.** Los buses, especialmente los articulados, poseen varios puntos ciegos al frente, atrás y a ambos costados del vehículo. Por eso, antes de realizar cualquier cambio de dirección cerca de un bus, lo mejor es asumir que el conductor del bus no te ha visto. (Ver figura n°1)

**3.** El punto de mayor peligro: Evita adelantar a un bus por su **lado derecho** (según el sentido de tránsito) ya que el punto ciego de ese lado es inevitable para el conductor. Además, podrías atropellar a peatones que suben o bajan en el paradero. (Ver figura n°2)

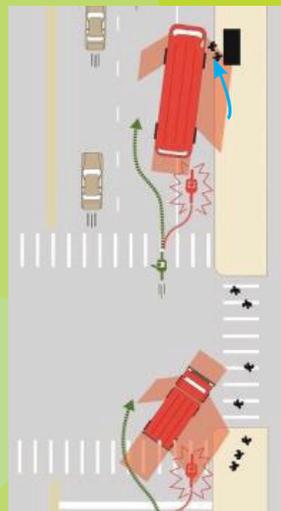
**4.** Cuando el bus señala viraje a la derecha, **no te pegues a su cola para adelantar por la izquierda**, ya que su “cola” se abrirá hacia la izquierda y te puede golpear. Quédate detrás del bus hasta que éste termine de doblar. (Ver figura n°3).

**5.** En las luces rojas, sitúate varios metros delante del bus, evitando quedar dentro de su zona ciega, y si el bus está primero, prefiere quedarte detrás ya que el acelerará más rápido al momento de la luz verde. (Ver imagen n°1)

**6.** Si un bus se acerca por tu lado, resiste la tendencia de acercarte a la vereda ya que ello te hace aún menos visible (ver cómo la zona ciega “se abre” del costado del bus).



**FIGURA N°1**  
ÁREAS CIEGAS DE UN BUS.  
Fuente: SFMTA Municipal Transportation Agency  
<https://www.sfmta.com/node/98421>



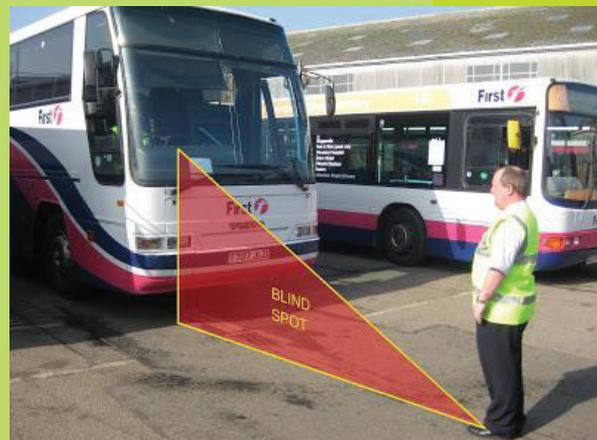
**FIGURA N°2**  
MODO CORRECTO E INCORRECTO PARA ADELANTAR A UN BUS.  
Flecha celeste: Área ciega de mayor magnitud y peligro para un ciclista, zona a evitar. Flecha verde: modo correcto en que un ciclista debe adelantar a un bus. Flecha roja: conducta de riesgo. Fuente imagen: SFMTA Municipal Transportation Agency



**FIGURA N°3**  
ACCIDENTE COMÚN. En rojo: Ciclista quiere adelantar a un bus por la derecha estando justamente en el área ciega de un bus que está virando. Flecha verde: distancia prudente para adelantar a un bus cuando vira, considerando la “cola” del bus que se abre. Fuente: SFMTA Municipal Transportation Agency

**IMAGEN N° 1:**  
ÁREA CIEGA FRENTE AL BUS SEÑALADA POR UN TRIÁNGULO ROJO.

El ciclista o peatón solo será visto de cuerpo completo si pasa varios metros frente al bus. Mientras más se acerque al parabrisas, es menos visible a los ojos del conductor, pudiendo desaparecer completamente de su vista.



## Consejos para ciclistas:

- Siempre dejar una **distancia "prudente"** entre tú y un bus.
- Busca una **forma amistosa de comunicarte** con los conductores, recomendamos ocupar la seña de paz ("V") como base, haciendo un gesto hacia adelante para adelantar, hacia la izquierda para virar, hacia abajo si te vas a detener, etc.
- **No ingreses a los corredores de buses** (vías separadas) con tu bicicleta. En general los corredores del Transantiago son muy angostos y los buses andan a altas velocidades (60KM). Que una bicicleta ingrese a estas pistas exclusivas de buses es peligroso tanto para bicicleta como para el bus (José Navarro, Conductor y Capacitador Subus Chile).
- **Aprende a andar segur@, señalizando**, mirando atrás antes de cambiar de dirección, comunicándote visualmente con los otros usuarios de la calle.
- **Usa luces de noche y sé cortés a toda hora.** En la convivencia vial, la cortesía salva vidas.

## Consejos para conductores de buses

- Siempre dejar una distancia prudente entre tú y un ciclista: de 1,5 a 2 metros mínimo, ya que las bicicletas con ciclista y carga son más anchas de lo que se cree. Ten siempre en mente la fragilidad de la bicicleta ya que su única carrocería es su propio cuerpo. (José Navarro, Conductor y Capacitador Subus Chile)
- Busca la forma de comunicarse con ciclistas, con los ojos y las manos.
- Acercándote a una intersección, revisa alrededor de los marcos de los parabrisas.
- Realiza virajes lentamente, estando preparado para frenar si es necesario.
- Si vas a tomar pasajeros, evita encerrar al ciclista entre el bus y la vereda, esperando unos segundos para que pase adelante.

### LO MÁS IMPORTANTE:

La seguridad pasa por que todos seamos más cuidadosos y respetuosos de los otros usuarios de las vías.

La idea es alcanzar una mejor calidad de vida y más sustentable.

En [www.cambiarnos.cl](http://www.cambiarnos.cl) podrás encontrar más información sobre el proceso de diálogos y las actividades para el desarrollo de la Guía Bici Bus, una versión extendida de esta y un video de apoyo. Además de información detallada sobre cómo manejar una bicicleta en la ciudad de forma cómoda y segura. Ya viene una nueva edición de la Guía Pedaleo, así que si quieres aportar tus experiencias, te invitamos a subir comentarios y enviarnos fotos para enriquecer este trabajo.

**Ayúdanos a mejorar la convivencia bici bus,  
difunde esta información en tus redes.**

### Agradecimientos:

Agradecemos a tod@s l@s participantes que hicieron posible las jornadas de discusión y acuerdos que dieron lugar a este documento.

### Organiza:



### Auspicia:



### Y todas las organizaciones de ciclistas

