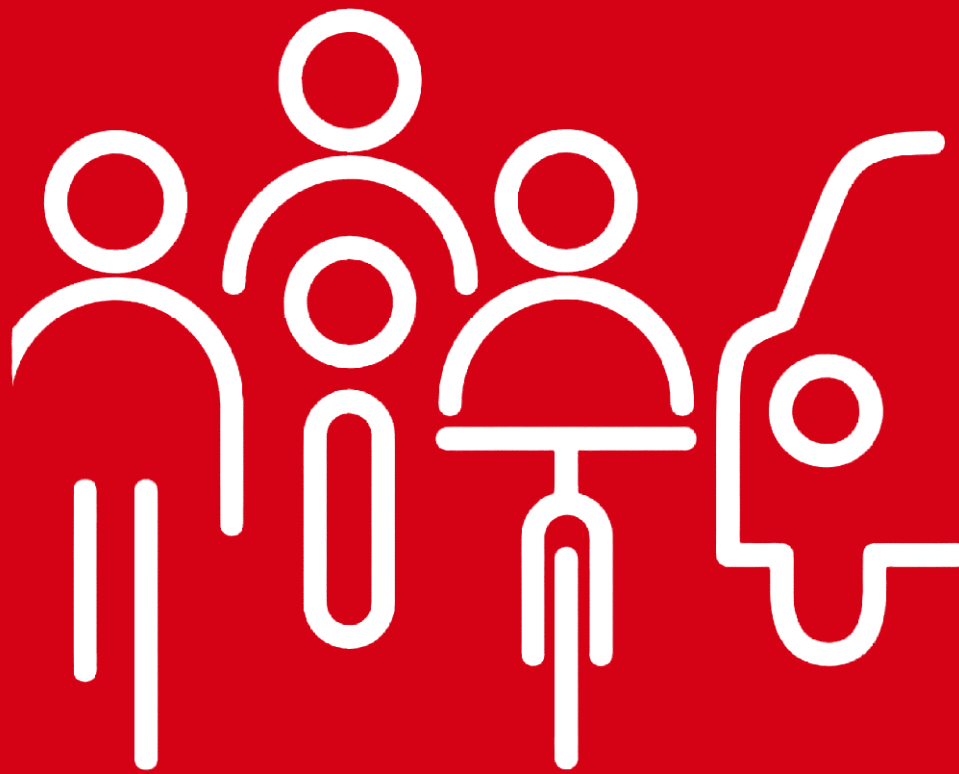
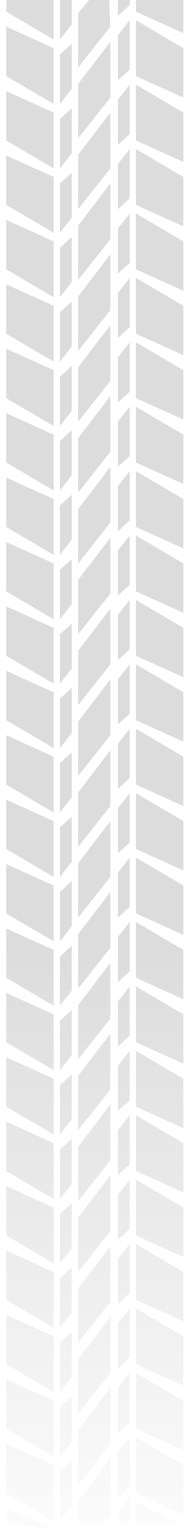


MUÉVETE CON CONCIENCIA

Por una sana convivencia de usos en
nuestras calles y carreteras



Circulación ciclista segura



**No somos ciclistas, conductores ni peatones,
somos personas que vamos en bici, en coche
o andando**

***Personas que compartimos y construimos juntos nuestro espacio
común: Bizkaia (sus pueblos, ciudades, calles y el resto de espacios
compartidos, entre estos, el viario y el conjunto de la vía pública)***

Documento redactado por la Secretaría foral de la Bicicleta de Bizkaia
Departamento de Desarrollo Económico y Territorial – DFB 2017



ÍNDICE

La Seguridad Vial está relacionada con el riesgo, el peligro y la accidentalidad.....	5
Es importante conocer las normas y las estrategias circulatorias seguras	7
Circulación segura en bicicleta	
Desde la responsabilidad de quien conduce un coche	9
Cómo compartir la vía con las bicicletas	9
Algunas sugerencias sobre la seguridad vial en convivencia ciclista.....	11
Circulación segura en bicicleta	
Desde la responsabilidad de las personas ciclistas.....	15
20 consejos básicos.....	15
Sobre la circulación de las bicicletas.....	17
Cómo prevenir las nueve situaciones más arriesgadas	20
Seguridad de nuestra bicicleta	26

personas que vamos en bici, en coche o andando

Vivimos en común y lo mejor, lo más saludable y realista, además de eficiente y placentero, es que nos entendamos. Para ello, es necesario, imprescindible, conocernos y pensar más allá de cada cual, ponernos en lugar de los demás.



LA SEGURIDAD VIAL ESTÁ RELACIONADA CON EL RIESGO, EL PELIGRO Y LA ACCIDENTALIDAD

Los accidentes suponen, ¡qué duda cabe!, una clara evidencia de inseguridad vial, con toda la carga de dramatismo que conllevan según su gravedad. Sin embargo, es preciso considerar también otros factores determinantes de la seguridad cuales son los referidos al peligro y al riesgo, es decir, a la exposición al accidente y a las condiciones generales de peligrosidad de nuestras calles y carreteras. Factores que abarcan una esfera más completa de valores y comportamientos, que conforman, a su vez, parte de la movilidad sostenible (y de la calidad de vida).



Así, se hace obligado analizar y mejorar las condiciones en la percepción de la ciudadanía sobre la peligrosidad o el riesgo al accidente, para entenderlo y prevenirlo lógicamente pero, también, para favorecer la accesibilidad en clave sostenible, en condiciones de seguridad, y para todas las personas. No pudiéndose obviar que los modos más eficaces a ese respecto (peatonal y ciclista) son, a su vez, los más expuestos al riesgo y los más débiles en caso de accidente con el resto de vehículos mecánicos.

Es de señalar, también, las situaciones que surgen cuando en las ciudades o núcleos urbanos se multiplica la presencia ciclista, quedando este positivo avance ensombrecido, en ocasiones, por la aparición de conflictos con quienes se desplazan a pie o en coche. En el primer caso, fruto de la ocupación por parte de la bicicleta de espacios peatonales específicos y/o de preferencia peatonal sin respetarla, así como también, a la inversa, por la invasión de espacios reservados para la circulación ciclista por quienes se desplazan a pie.

En el segundo caso, en referencia a los conflictos con el coche en los entornos más urbanos, estos suelen derivar, fundamentalmente, de la falta de hábito del vehículo motorizado por compartir un espacio que hasta hace poco creía de «su propiedad» (apreciando al ciclista como rival, y ante quien «se siente poderoso»), así como, también, a que el nuevo perfil ciclista urbano no está acostumbrado a gestionar las calzadas o estas no son percibidas suficientemente seguras (cuando no son del todo inseguras), lo que genera una tendencia, en ocasiones, a expulsarlo o perturbar el espacio peatonal.



Velocidad de impacto de vehículos y severidad de heridas en peatones

Fuente: Literature Review on Vehicle Travel Speeds and Pedestrian Injuries

DOT HS 809 021 October 1999
Final Report

EN UN IMPACTO A 64.4 km/h
el 85% de los peatones muere
el 15% queda herido
Nadie sale ileso

60
km/h



EN UN IMPACTO A 48 km/h
el 45% de los peatones muere
el 50% queda herido
el 4% sale ileso

40
km/h



EN UN IMPACTO A 32 km/h
el 5% de los peatones muere
el 65% queda herido
el 30% sale ileso

30
km/h



Infografía: Claudio Olivares Medina 2010 - www.quiltro.cl
Arriba'e la Chancha 2010 - www.arribaelachancha.cl
Siluetas: www.all-silhouettes.com

Por otra parte, ya en los trayectos interurbanos por carretera, la convivencia ciclistas/vehículos motorizados parece de condicionantes similares a los anteriormente citados, con el agravante del incremento en la diferencia de velocidades entre ambos y, consecuentemente, el agravamiento del daño en caso de accidente del sujeto más débil (la persona ciclista). Y unido a ello, muy habitualmente también, el desconocimiento e incumplimiento de las normas de circulación y el no ejercicio de la debida prudencia circulatoria, garantes ambos de una **conducción en convivencia segura** bajo la premisa del respeto y entendimiento mutuo.

En consecuencia, una adecuada política de movilidad sostenible habrá de considerar no solo la adecuación urbanística y el diseño de infraestructuras que favorezcan esa convivencia segura entre los diferentes modos, también desde un punto de vista funcional y de eficiencia, sino que habrá de **informar, educar y sensibilizar en las normas del uso responsable** (con conciencia) de la vía pública, a la vez que se potencian y favorecen las decisiones hacia los medios de transporte ambiental y socialmente más saludables.

ES IMPORTANTE CONOCER LAS NORMAS Y LAS ESTRATEGIAS CIRCULATORIAS SEGURAS

Esta guía trata de subrayar, precisamente, algunos de los aspectos informativos y estrategias circulatorias facilitadoras de esa necesaria convivencia de modos, a la vez que aporta conocimiento para favorecer una conducción ciclista segura.

Aunque los accidentes con implicación ciclista se producen mayoritariamente en zona urbana (en torno al 70% de los casos), los fallecidos se producen en cambio, principalmente, en carretera (en una proporción próxima al 75% del total). Consecuentemente, habremos de considerar la movilidad ciclista en ambos ámbitos y abordar las estrategias y pautas a considerar, también, tanto para cuando se circule en ciudad como en carretera.



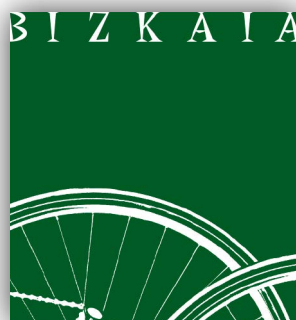
Según el Observatorio Europeo de Seguridad Vial (*European Road Safety Observatory, ERSO*), la **falta de visibilidad** es un factor determinante en los accidentes ciclistas. En ocasiones, e incluso a pleno día, las personas más vulnerables de las vías de circulación (peatones y ciclistas, principalmente) no son detectadas por quienes conducen vehículos motorizados. La situación se agrava al amanecer, al anochecer y por la noche, así como, de manera especial, allí donde no existe iluminación artificial. La ya **limitada visibilidad «física»** de quienes circulan en bicicleta (relacionada con las reducidas dimensiones de sus vehículos ciclo y la tendencia de quienes conducen vehículos a motor a buscar otros similares a los suyos, en tamaño y tipología) se ve reducida aún más, al menos en entornos como Bizkaia donde los desplazamientos en bicicleta no son muy habituales, por la **falta de visibilidad «social»**: quienes conducen automóviles no ven a quienes circulan en bicicleta porque, simplemente, no esperan verlos.

Ese déficit de visibilidad irá mejorando y corrigiéndose a medida que se vaya incrementando la conciencia y la práctica por una conducción más responsable y se vayan haciendo más presentes y habituales los desplazamientos en bicicleta.

Por todo ello, es esencial conocer las normas y pautas de circulación que garantizan una movilidad ciclista segura, y en convivencia con el resto de modos de desplazamiento, por lo que será necesario, y obligado, que dicho conocimiento se extienda y comparta por el conjunto de personas usuarias de la vía pública (quienes se desplacen a pie, en vehículos motorizados y en bicicleta).



Esta guía pretende servir de ayuda a la consecución de esos objetivos de mayor conocimiento y sensibilización. Las normas y consejos que contiene pueden ser complementadas con otras informaciones recogidas en la web foral www.bizkaia.eus.



personas que vamos en bici, en coche o andando

El sentido común es la mejor de las medidas para proteger a quienes circulan en bicicleta. Conscientes de su vulnerabilidad hemos de mantener la máxima atención en la vía.

Quienes están al volante de un coche, habrán de evitar dar acelerones al lado de una bicicleta o pasando demasiado cerca, pues ello puede tener consecuencias muy graves. Al volante, el menor despiste puede ser fatal si hay una persona ciclista implicada.

Quienes van al mando de la bicicleta habrán de tener, a su vez, la misma cautela y prudencia, mientras subrayan, sin alarmismos, su visibilidad (es su protección).



CIRCULACIÓN SEGURA EN BICICLETA

Desde la responsabilidad de quien conduce un coche

La bicicleta es un vehículo frágil, poco visible, algo inestable y relativamente lento, por lo que requiere la especial atención de otros vehículos más «poderosos» con los que comparte el mismo espacio de circulación.

Por otra parte, las bicicletas son un vehículo más en nuestras ciudades y carreteras, gozando, por tanto, de idénticos derechos a los que ostentan el conjunto de vehículos. Respétalas como tal.

Si conduces un coche u otro vehículo a motor, he aquí una serie de normas básicas para mejorar tu seguridad respecto a esos otros usos de la vía pública, en especial, la bicicleta.



Debes estar siempre pendiente del tránsito que te rodea y estar preparado para situaciones de emergencia, que pueden aparecer en cualquier punto y lugar de la vía por la que discurre. Un automóvil que pesa dos toneladas puede resultar muy peligroso ante un choque, y has de ser consciente de ello: **usa el sentido común y sé cauto y amable en tu conducción con quienes compartes la vía pública.** En este caso, nos centraremos, principalmente, al comportamiento que debes observar ante quienes circulan en bicicleta.

A este respecto, hay normas, habilidades y técnicas que debes conocer y aplicar para evitar el conflicto y daños a vehículos y personas. Lesiones, en primera persona y a terceros, que en el caso de las personas ciclistas, por su debilidad respecto a tu conducción, pueden ser muy graves.

Cómo compartir la vía con las bicicletas

Cuando circulamos por una vía pública (calle o carretera) hemos de tener muy presente que discurrimos por un **espacio compartido** con otros usos; todos sujetos a derechos y responsabilidades.

Las bicicletas no son fáciles de ver. Quienes las conducen están desprotegidas y se pueden lesionar fácilmente si chocan. Y si es vital estar atentos a la circulación ciclista que discurre en nuestro mismo sentido circulatorio, no menos importante es estar pendiente también del tránsito de bicicletas aproximándose en sentido contrario; una circunstancia que se tiende a obviar o no se suele estimar correctamente su velocidad, lo que supone un riesgo latente.

Antes de abordar algunos consejos básicos para preservar la seguridad de las personas ciclistas que comparten vía con los coches, hemos de recordar **8 consideraciones normativas básicas** respecto a la conducción en bicicleta:

1. Las bicicletas circularán **en carretera**, por normativa, **orillados al lado derecho del sentido de circulación** (por el arcén si este fuese transitable y sufi-



ciente y, si no lo fuera, utilizando la parte imprescindible de la calzada). Así mismo, y en los descensos prolongados con curvas, tienen permitido, incluso, ocupar todo el carril derecho necesario cuando las razones de seguridad lo permitan. **En calles urbanas**, por el contrario, y sujetos a cada normativa municipal, **podrán circular más centrados en el carril**, preferiblemente el derecho, siendo lo recomendable a nivel de preservar su seguridad, y orillándose, llegado el caso, para favorecer los adelantamientos.



- Igualmente **en carretera**, las bicicletas **están autorizadas a circular en posición paralela**, en columna de a dos, orillándose, eso sí, todo lo posible al extremo derecho de la vía, y colocándose en hilera en tramos sin visibilidad o cuando formen aglomeraciones de tráfico para favorecer los adelantamientos. Las bicicletas que discurren así en grupo, pueden adelantarse también entre ellas, siempre que no superen la columna de a dos. En las autovías las bicicletas

solo podrán circular por el arcén, sin invadir la calzada en ningún caso, salvo que se señalice su prohibición por razones justificadas de seguridad.



- En las maniobras de adelantamiento a ciclistas, la distancia lateral mínima obligatoria a garantizar en carretera** o vías fuera de poblado **es de 1,50 m**, pudiendo realizarse la maniobra aun existiendo línea continua, y debiendo ocupar, incluso, parte o la totalidad del carril contiguo de la calzada para garantizar el adelantamiento ciclista seguro, y siempre que no se generen otras situaciones de riesgo; estando expresamente prohibido adelantar poniendo en peligro o entorpeciendo a ciclistas que circulen en sentido contrario. Adelantar poniendo en peligro o entorpeciendo a ciclistas es una infracción que lleva aparejada la pérdida de puntos.

- Las velocidades de las bicicletas están sujetas a los **límites de velocidad** establecidos en cada momento de la vía; si bien, la normativa establece una velocidad límite fuera de poblado de 45 km/h que, no obstante, podrán superar en aquellos tramos en los que las circunstancias de la vía permitan desarrollar una velocidad superior.

- Las bicicletas tienen **prioridad de paso** respecto a los vehículos de motor:

- Cuando circulan por un carril bici, paso para ciclistas o arcén debidamente señalizados.
- Cuando para entrar en otra vía el vehículo de motor gira a derecha o izquierda, en los supuestos permitidos, y haya una persona ciclista en sus proximidades.
- Cuando circulando en grupo, la primera bicicleta haya iniciado ya el cruce o haya entrado en una glorieta.

En los demás casos serán aplicables las normas generales sobre prioridad de paso entre vehículos.

- Está **expresamente prohibido** parar en los carriles reservados para las bicicletas, así como abrir las puertas del vehículo o apearse de él sin haberse cerciorado previamente de que ello no implica peligro o entorpecimiento para otros usos, especialmente para las personas ciclistas. Asimismo, está



prohibido penetrar con su vehículo motorizado en una intersección o paso para ciclistas, aunque se goce de prioridad de paso, si la situación de la circulación es tal que, previsiblemente, pueda quedar detenido de forma que impida u obstruya la circulación trasversal.

7. **La normativa obliga a circular a velocidad moderada**, especialmente cuando haya peatones en la parte de la vía que se está utilizando o podamos prever racionalmente su irrupción en ella, así como al aproximarse a ciclos circulando (al igual que en las proximidades de vías de uso exclusivo ciclista y de pasos no regulados por semáforo), deteniéndose si fuera preciso cuando las circunstancias lo exijan.



8. **Advertencia ciclista de precaución.** La señal P-22 Ciclista, indica del peligro por la proximidad a un paso para bicicletas o de un lugar donde frecuentemente las bicicletas salen a la vía o la cruzan. Así mismo, el personal auxiliar habilitado que realice funciones de orden, control o seguridad durante el desarrollo de marchas ciclistas podrán usar la bandera amarilla de indicación de precaución.

Por otra parte, cuando compartas conducción en la calzada con las bicicletas, **debes estar SIEMPRE ALERTA para cualquier movimiento inesperado que puedan realizar las personas ciclistas.** Cualquier basura, pequeño derrame de aceite, bache o grieta en el firme, un perro ladrando, un automóvil estacionado, una puerta que se abre y otras sorpresas pueden obligar a quien circula en bicicleta a girar repentinamente frente a tu automóvil.

Asimismo, cuando las bicicletas circulan junto a automóviles estacionados, tenderán, por seguridad, a alejarse de ellos hacia el centro del carril (es lo recomendable para no lesionar o ser lesionados por quienes salen de aquellos). En estos casos, dichas maniobras son correctas también.

Algunas sugerencias sobre la seguridad vial en convivencia ciclista:

- Generalmente, quienes conducen un coche les cuesta percibir las bicicletas entre el tránsito o calculan mal su velocidad cuando dan los giros. De hecho, el mayor número de choques se producen en las intersecciones. Antes de maniobrar, debes obtener contacto visual con la bicicleta, calcula su velocidad y **asegúrate de no interferir en su trayectoria** para garantizar un giro sin peligro.
- **Mantén la atención en las personas ciclistas** por si giran frente a ti sin mirar ni dar señales (mal hecho, pero mejor es actuar con precaución y prevenir estas malas prácticas), especialmente si quien conduce la bicicleta es una persona menor.
- **Mantén una distancia prudencial** cuando rebases a quien circula en bicicleta (recuerda que en carretera aquella no podrá ser inferior a 1,5 m y en ciudad la necesaria para garantizar también un adelantamiento seguro).
- **Modera tu velocidad en los adelantamientos ciclistas**, el viento que produce tu coche puede provocar una caída. Respeta, en todo momento, las limitaciones de velocidad, haz caso a las indicaciones y piensa que en cualquier momento puede



aparecer una bicicleta en tu carril al tomar una curva, con el riesgo añadido de la diferencia de velocidad entre ambos vehículos. Recuerda que en las poblaciones no se pueden superar nunca los 50 km/h.

- **No adelantes sin visibilidad o cuando no puedas garantizar el adelantamiento seguro.** Recuerda que puedes, y debes, ocupar parte o la totalidad del carril contiguo o contrario con el fin de garantizar que guardes la distancia de seguridad ciclista (la ley te faculta a ello, incluso existiendo línea continua), debiendo hacerse lógicamente cuando no exista riesgo en el carril invadido ni otras bicicletas circulando en sentido contrario.
- **Nunca recrimines a las personas ciclistas por circular en paralelo** y/o formando un grupo o pelotón, están en su perfecto derecho (salvo en tramos de poca visibilidad o cuando se vaya formando una aglomeración de tráfico, pudiendo en estos casos advertirles, para que se coloquen en hilera y permitir los adelantamientos, con el uso de los intermitentes y un ligero toque de bocina). Quienes recriminan ese modo de circular agrupados actúan de modo irresponsable, y demostrando ignorar la legislación y los derechos de quienes circulan en bicicleta. Actitudes como tocar la bocina estridentemente o increparles son plenamente reprobables. De hecho, es conveniente destacar que la mayoría de los siniestros en que se ven involucradas personas ciclistas, estas circulaban en solitario o en fila de a uno sin formar grupo, lo cual evidencia la mayor protección para este colectivo de circular agrupados.
- **Un coche NUNCA debe tratar de pasar, en una carretera de dos carriles, entre una bicicleta** que discurre por la calzada, por su mismo carril, **y los vehículos que se aproximan por el carril contrario.** Reduce la velocidad y espere a que los vehículos contrarios pasen. Después muévete al carril izquierdo para rebasar sin peligro a la bicicleta.
- **NUNCA rebases a una persona ciclista si la calle es demasiado estrecha** o si con ello le obligas, contra su voluntad, a circular muy cerca de los vehículos estacionados. Espera a tener suficiente espacio para rebasarla con seguridad.



- Si estás a punto de rebasar una bicicleta en una calle no muy ancha, pero suficiente para adelantarla con seguridad, y piensas que la persona ciclista puede no haber notado tu presencia o la maniobra que pretendes, no la inicies y espera a que se dé cuenta. **Hazle notar educadamente tu intención de adelantar.** No hagas sonar ruidosamente la bocina ni trates de asustar o intimidar a quien circula en bicicleta (evitando también molestar al resto de viandantes).
- **Las áreas residenciales son zonas calmadas** y más seguras para todos los usos (peatones, coches y bicicletas), **pero no debemos confiarnos**, ¡ten cuidado!

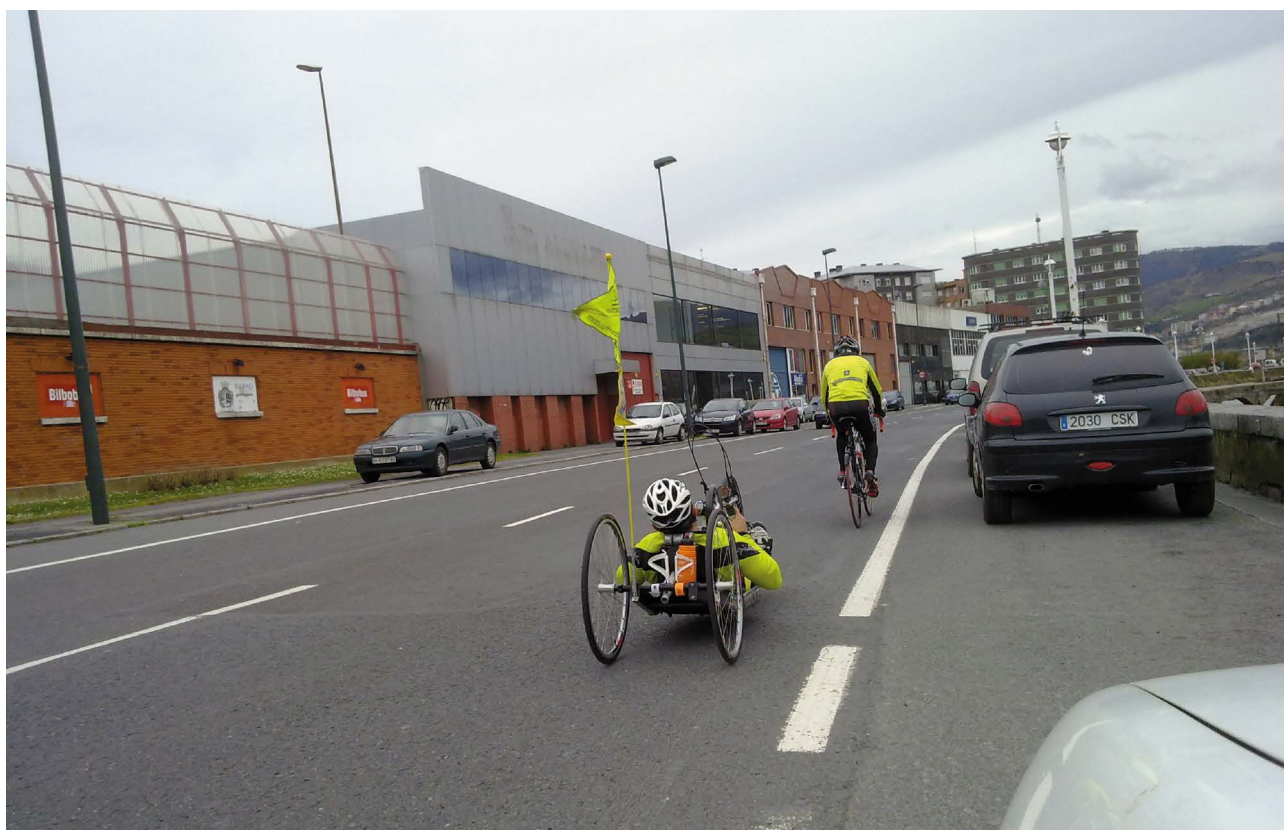
- Además de conducir de forma pausada, hemos de prever la más que posible presencia de menores y adolescentes (circulando en bicicleta o andando, jugando) así como de bicicletas circulando más despreocupadamente (e incluso, incumpliendo más habitualmente las señales de parada y de circulación).
- Las personas menores que montan bicicletas crean problemas especiales para quienes circulan en coche. Muchas veces, no son capaces de juzgar correctamente las condiciones del tráfico y, por lo tanto, debemos mantenernos alerta ante posibles movimientos erráticos y cambios de dirección repentinos cuando hay menores con bicicletas presentes.
- Ten cuidado con la aparición repentina de bicicletas de entradas particulares o de detrás de vehículos estacionados u otras obstrucciones.

- **De noche** las personas ciclistas ven acentuadas sus problemas de visibilidad. **Habrás de moderar tu velocidad y mirar bien**, con atención, a los lados de la carretera para ver si hay bicicletas circulando. Estas tienen la obligación, cuando la visibilidad es mala, de ir equipadas con un reflectante trasero rojo (catadióptrico) y luces de posición (blanca delante y roja atrás)¹, así como alguna prenda reflectante homologada si, además, van por carretera. No obstante, no es fácil divisarlas. Incluso, la dificultad aumenta por el deslumbramiento provocado por las luces del tráfico que se aproxima en sentido contrario.

También has de prever que pese a esa obligatoriedad de portar esa equipación nocturna, puedes toparte con alguna persona ciclista que incumpla la normativa, y ¡más vale siempre prevenir mientras vamos mejorando en formación, en sensibilización y en el cumplimiento de las reglas de seguridad vial! (No es del todo extraño, por ejemplo, ver gente circulando con casco pero sin luces, lo que no deja de ser un tanto absurdo, porque si no les ven, pueden sufrir un atropello, y el casco puede que les alivie parte de las heridas pero no se las van a evitar).



- **Si ves a una persona ciclista que porta un banderín rojo o anaranjado** en una antena de su bicicleta, **reduce la velocidad**; se trata del símbolo usado comúnmente para señalar a una persona ciclista con discapacidad auditiva.



¹ Opcionalmente, y de forma recomendable, pueden llevar también reflectantes blancos o naranjas en los pedales y en los radios.



personas que vamos en bici, en coche o andando

El comportamiento de los demás nos afectará en nuestro desenvolvimiento por la red vial, al igual que nuestro proceder condicionará el de los demás. Si bien en caso de conflicto, unos son más débiles que otros y tienen más que perder.

Conocer la reacción de conductores y peatones próximos a nuestro entorno nos reportará la tranquilidad suficiente para **anticiparnos y prevenir situaciones de peligro**. Y lo mismo, si conocemos y respetamos las normas, y si somos conscientes de las situaciones de riesgo más habituales, y cómo anticiparnos a los posibles conflictos en ellas.



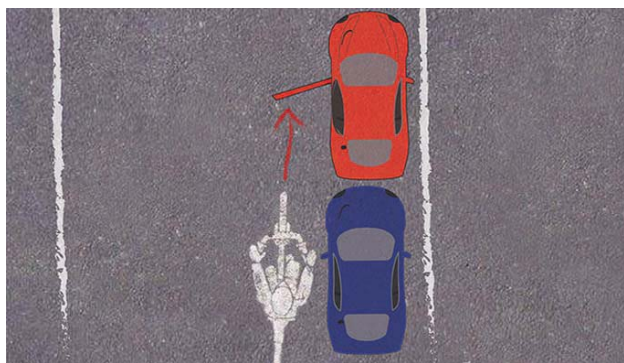
CIRCULACIÓN SEGURA EN BICICLETA

Desde la responsabilidad de las personas ciclistas

Si utilizas la bicicleta en tus desplazamientos, te ofrecemos **20 consejos básicos** para mejorar tu seguridad (y la del resto de personas usuarias de la vía pública).

1. **No circules si estás cansado** o tienes sueño.
2. **Elige el trayecto más seguro.** Evita las calles y carreteras con mucho tráfico y utiliza, si existen, los carriles destinados para la bicicleta y los arceños anchos.
3. **Permanece atento a la carretera, evita distracciones.** No utilices cascos de música mientras vas en bici y si necesitas utilizar el teléfono móvil para en un lugar seguro. Para circular necesitas las dos manos y no distraer la atención.
4. **Evita las maniobras bruscas** e intenta que tus movimientos sean predecibles por las demás personas usuarias de la vía. Avísales con antelación.
5. **Controla tu velocidad** siempre, en cualquier circunstancia.
6. **No bebas ni tomes drogas** antes de circular.
7. **Evita los medicamentos** que puedan interferir en la conducción.
8. **Respetar siempre los semáforos**, las señales de prioridad de paso, como los pasos de cebra, y demás normas de circulación.
9. **Circula de forma que seas visible**, sin entorpecer el tráfico pero haciéndote respetar y cuidando de tu integridad. Las vías públicas son espacios de convivencia.
10. Cuando una intersección no esté señalizada, **cede el paso a los vehículos que vienen por la derecha.**
11. **Lleva ropa clara** (nunca oscura) **y utiliza prendas reflectantes homologadas** que te hagan visible, sobre todo si vas a circular por carretera en momentos de baja visibilidad.
12. **Equipa tu bicicleta** con timbre, reflectante (catadióptrico) trasero rojo y luces de posición delante (blanca) y detrás (roja), y comprueba que funcionan correctamente antes de circular por la noche.





13. **Trata de establecer contacto visual con el resto de conductores**, particularmente en intersecciones.
14. **Mantén una distancia segura con los coches** que están aparcados, en previsión de que puedan abrir alguna puerta.
15. **Mantén a punto la bicicleta**. No olvides revisar periódicamente los frenos, la dirección, la tensión de la cadena, el alumbrado, los reflectantes y la presión y el dibujo de las ruedas.
16. **Lleva un casco debidamente homologado** y asegúrate de que se ajusta correctamente. Si el casco ha sufrido algún golpe, ¡cámbialo!
17. **Presta especial atención a las maniobras de los vehículos pesados**. Asegúrate de que quienes los conducen advierten tu presencia y no circules muy cerca de ellos.
18. **Si circulas por una calle estrecha, hazlo por el medio** de la misma aumentando ligeramente tu velocidad. Esto impedirá el adelantamiento por parte de los coches y te dará mayor seguridad. **En carretera**, en cambio, **circularás orillado al lado derecho** (por el arcén si este fuese transitado y suficiente y, si no lo fuera, utilizando la parte imprescindible de la calzada).
19. **Si circulas con amistades, hazlo en grupo**, conformando siempre una unidad **y nunca más de dos en fila**. El agrupamiento o pelotón puede aportarnos mayor sensación de seguridad, al ser un elemento visual más detectable y reconocible por los vehículos motorizados.
20. **Comunica a la autoridad correspondiente cualquier peligro** para la circulación en bicicleta que encuentres: alcantarillas mal colocadas, baches, suciedad en arcenes o en carriles destinados para la bicicleta...



Sobre la circulación de las bicicletas

Vamos a recordar las **normas básicas de tráfico que afectan a la circulación en bicicleta**. Digamos, el ABC de la reglamentación ciclista² que, con todo, ha de basarse en un principio preliminar básico:

Quienes circulen en bicicleta deberán cumplir las normas generales de circulación, y adoptar las medidas adecuadas para garantizar la convivencia y la seguridad en la vía con el resto de vehículos, y también con los peatones.



La actual normativa de circulación establece que la circulación en bicicleta ha de guardar las siguientes normas:

– **Circular orillados a la derecha en carretera y centrados en poblado.** Las bicicletas circularán por el arcén de su derecha si este fuera transitable y suficiente y, si no lo fuera, utilizarán la parte imprescindible de la calzada, más aún en descensos prolongados con curvas. En calles urbanas, por el contrario, y sujetos a cada normativa municipal, podrán circular más centrados en el carril, preferiblemente el derecho, siendo lo recomendable a nivel de preservar su seguridad, y orillándose, llegado el caso, para favorecer los adelantamientos.

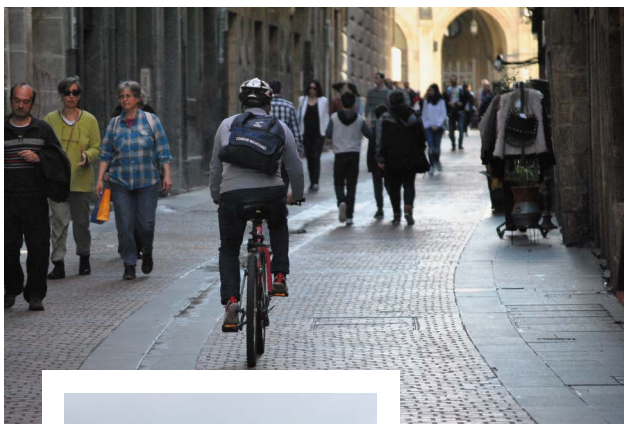


– **Las bicicletas podrán circular en paralelo y en grupo en carretera.** Quienes circulen en bicicleta están autorizadas a hacerlo en posición paralela, en columna de a dos, atendiendo a las circunstancias de la vía o a la peligrosidad del tráfico, orillándose, eso sí, todo lo posible al extremo derecho de la vía. No obstante, están obligados a colocarse en hilera en tramos sin visibilidad o cuando formen aglomeraciones de tráfico para favorecer los adelantamientos. Las bicicletas que discurren formando un grupo, habrán de extremar la atención para evitar alcances entre ellas, pudiendo efectuar adelantamientos entre sí, siempre que no superen la columna de a dos.



– **Guarda de seguridad en adelantamientos.** En las maniobras de adelantamiento a ciclistas fuera de poblado, la distancia lateral mínima obligatoria a garantizar por parte de los vehículos motorizados debe ser superior a 1,50 m, pudiendo realizarse la maniobra, aun existiendo línea continua, solo cuando no se generen situaciones de riesgo (entre ellas, el poner en peligro o entorpecer a ciclistas que circulen en sentido contrario), debiendo el vehículo motorizado ocupar durante la maniobra parte o la totalidad del carril contiguo de la

² Que hoy día se sustancia en lo dispuesto, a tal efecto, en el Real Decreto Legislativo 339/1990, de 2 de marzo, por el que se aprueba el Texto Articulado de la Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial; el Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre, por el que se aprueba el Reglamento General de Circulación para la aplicación y desarrollo del texto articulado de la Ley de Tráfico; y en el Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento General de Vehículos y en la Ley 6/2014, de 7 de abril, por la que se modifica el texto de la Ley de Tráfico. Ésta aparece, tras las diferentes modificaciones incluidas en su texto articulado desde su aprobación (RDL 339/1990), refundida y actualizada en el Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre (BOE nº 261, de 31 octubre de 2015).



calzada, a fin de garantizar la distancia de seguridad mínima. Si la maniobra de adelantamiento tiene lugar en poblado o núcleo urbano, esa distancia lateral de seguridad será la necesaria para garantizar la seguridad ciclista, y proporcional a la velocidad y a la anchura y características de la calzada. Las infracciones a esta norma de adelantamiento tienen la consideración de graves.

- **Uso del Casco.** Está prohibido ir en bici sin casco de protección homologado si no has cumplido 16 años, da igual dónde y da igual la bici que lleves (aunque vayas en «ruedines» también, no hay excepción). En vías interurbanas TODAS las personas ciclistas con casco obligatoriamente, con las excepciones de fuerte calor o cuesta prolongada. Quienes circulen sin el casco obligatorio se arriesgan a pagar 200 euros de sanción (además del riesgo que representa para su seguridad).
- **Uso de aceras.** Por norma, está prohibida la circulación, parada y estacionamiento de toda clase de vehículos en aceras y zonas peatonales, también bicicletas. No obstante, los municipios, a través de sus ordenanzas municipales podrán regular su circulación siempre que exista una vía ciclista sobre la acera, es decir, una acera-bici convenientemente señalizada, u ordenarla en zonas peatonales, así como regular su parada y el estacionamiento guardando, en todos los casos, que no se perjudique ni se entorpezca el tránsito de los peatones por ellas.
- Las bicicletas tienen **prioridad de paso**, respecto a los vehículos motorizados, cuando se circula por un carril bici, paso para ciclistas o arcén debidamente señalizado, así como cuando se accede a una vía tras un giro permitido y haya una persona ciclista en sus proximidades. Así mismo, mantendrán esa prioridad cuando circulando en grupo (tras su consideración como una única unidad móvil), la primera bicicleta haya iniciado ya el cruce o haya entrado en una glorieta y en el resto de casos aplicables de las normas generales sobre prioridad de paso entre vehículos. No obstante, en circulación urbana se estará a lo dispuesto por la ordenanza municipal correspondiente.

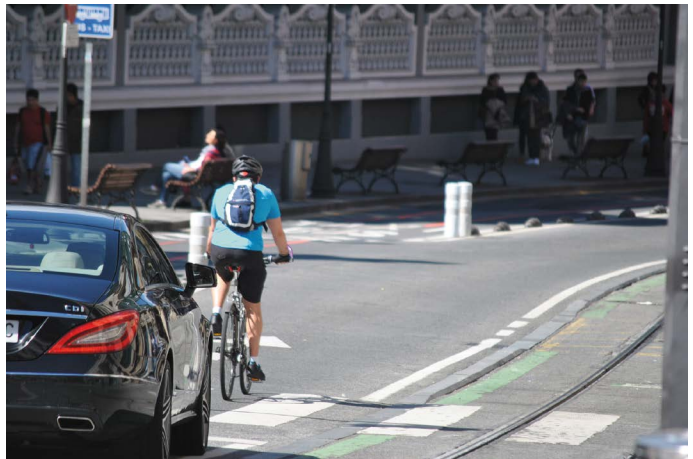
Cuando una persona ciclista atraviesa un paso de peatones montado en su bicicleta no es considerado peatón (solo sería así si llevara la bicicleta en la mano) y, por lo tanto, no tiene preferencia; por lo que caso de ser atropellado sería alguien que cometió una infracción.

- Para las **maniobras de giro a la izquierda** en vías interurbanas, si no existe un carril especialmente acondicionado para el giro, las bicicletas habrán de realizarlo siempre desde la derecha, y desde fuera de la calzada siempre que sea posible, iniciándolo cuando la circulación lo permita. El incumplimiento de esta norma tendrá la consideración de grave.

– **Velocidad ciclista.** Las bicicletas están sujetas a los límites de velocidad establecidos en cada momento de la vía (su incumplimiento tiene la consideración de infracción grave), pudiendo, eso sí, circular por debajo de la velocidad mínima exigida para el resto de vehículos. Igualmente, la normativa establece una velocidad máxima fuera de poblado de 45 km/h que, no obstante, podrán superarse en aquellos tramos en los que las circunstancias de la vía aconsejen desarrollar una velocidad superior, como en los descensos prolongados.



– **Hay que hacerse visible.** De noche, se te tiene que ver desde una distancia de 150 metros, como mínimo. Por ello, cuando la visibilidad es mala, cuando oscurece y al entrar en túneles, es obligatorio el uso de un reflectante trasero no triangular rojo (catadióptrico)³ y luces de posición (delantera blanca y trasera roja); y en carretera, además, alguna prenda reflectante homologada (pudiendo usar también chaleco de seguridad). No cumplir esta norma tiene la calificación de falta leve. Es asimismo obligado disponer de un timbre, prohibiéndose el empleo de otro aparato acústico distinto de aquel.



– **Transportar menores y remolques.** Las bicicletas conducidas por una persona mayor de edad podrán transportar una menor de hasta siete años en un asiento adicional homologado, bien sujeto y con casco. Igualmente, podrán arrastrar un remolque o semirremolque, incluso en carretera, siempre que no superen el 50% de la masa en vacío de la bici y se circule de día y en condiciones que no disminuyan la visibilidad, así como que la velocidad a la que se discurra en esas condiciones no se vea reducida más de un 10% respecto a la velocidad genérica para ciclos, y que en ningún caso transporten personas en el vehículo remolcado.



– Está **prohibido circular utilizando auriculares y dispositivos de telefonía móvil**, cascos o instrumentos similares. Su incumplimiento está considerado como falta grave.

– **Prohibido ingerir sustancias que interfieran en la conducción ciclista.** No se podrá circular en bicicleta con una tasa de alcohol en sangre superior a 0,5 gramos por litro, o de alcohol en aire espirado superior a 0,25 miligramos por litro, ni tomar estupefacientes, psicotrópicos, estimulantes y otras sustancias análogas, entre las

³ Catadióptrico (o retrocatadióptrico): dispositivo utilizado para indicar la presencia del vehículo mediante la reflexión de la luz procedente de una fuente luminosa independiente de dicho vehículo, hallándose el observador cerca de la fuente. No se consideraran catadióptricos: las placas de matrícula retroreflectantes y demás placas y señales retroreflectantes vigentes en las distintas categorías de vehículos de transporte.



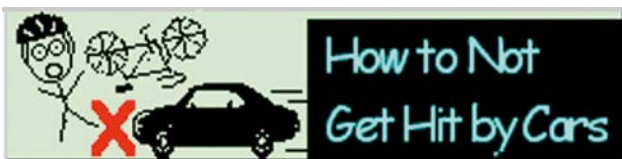
que se incluyen los medicamentos u otras sustancias bajo cuyo efecto se altere el estado físico o mental apropiado para circular sin peligro.

- **Prohibido en autopistas, posible en autovías autorizadas.** Está prohibida la circulación ciclista en autopistas, siendo posible su autorización en autovías, salvo que se señalice su prohibición (y se informe del itinerario alternativo) por razones justificadas de seguridad, estando obligado, llegado el caso de su autorización, a hacerlo solo si se es mayor de 14 años y se circula por el arcén, sin invadir la calzada en ningún caso. Infringir esta norma tiene la consideración de falta grave.

Cómo prevenir las nueve situaciones más arriesgadas

A partir de la obra del Michael Bluejay «How to not get hit by cars», donde se identifican las principales situaciones de más riesgo en la conducción ciclista, vamos a analizar cómo hacerlas frente. Con su permiso, y con algunas adaptaciones para ajustarlas a nuestra realidad, pasaremos a detallarlas a continuación, si bien podéis profundizar en

ellas y acceder a información complementaria en la siguiente dirección web: www.bicyclesafe.com

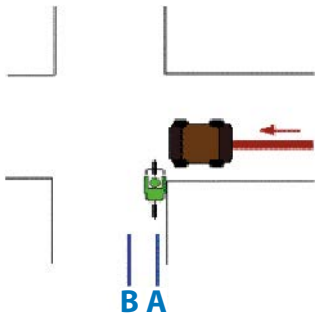


Hemos de poner en práctica una forma de conducción que evite atropellos e incidentes, mientras se refuerza la seguridad en la conducción. Porque no debemos confundir, por ejemplo, llevar casco con ir seguro. Por otra parte, siendo evidente que se deben cumplir las normas de tráfico, tampoco ello nos debe hacer pensar que eso sea todo lo que tengamos que hacer pues, a veces, cumplirlas solo no es suficiente para circular con seguridad, ni mucho menos. Más vale conducir con arreglo a la norma y prevenir, sí, pero lo mejor es que no te atropellen.



A continuación, vamos a aprender cómo evitar que nos atropellen, a partir del considerado como el «**Catálogo de los nueve accidentes más comunes en bicicleta**» en zona urbana:

1. El cruce por la derecha

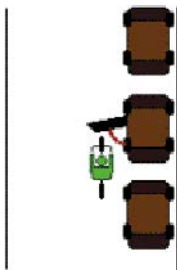


Probablemente estamos ante una de las colisiones más habituales. Un coche cruza una intersección, sale repentinamente de un acceso lateral o estacionamiento impactando con la bicicleta. O bien, el coche aparece de repente frente a la bicicleta sin que esta tenga tiempo de reaccionar y termine estrellándose con el auto. En cualquiera de los casos, se produce el choque.

Cómo evitar este choque

- 1. Consigue una luz delantera.** Si circulas por la noche estás obligado a ello, pero si es de día, el contar también con una luz frontal blanca brillante intermitente te puede hacer más visible ante quienes conducen un coche, evitando el que choquen contigo por la derecha.
- 2. Toca el timbre.** Úsalo siempre que veas un coche que se aproxime (o esté esperando) enfrente de ti y a tu derecha. Si lo crees conveniente también hazle señales y/o grita «¡eh!», para atraer su atención. Puedes sentirte incómodo llamando la atención de esa forma pero mejor sentirse incómodo que sufrir un atropello.
- 3. Reduce la velocidad.** Si no puedes tener contacto visual con quien conduce el coche (sobre todo de noche), disminuye la marcha lo suficiente para estar seguro de poder parar si es necesario. Desde luego que es molesto, pero es preferible a chocarse.
- 4. Colócate más a la izquierda.** Fíjate en las dos líneas azules A y B del dibujo. Probablemente estás acostumbrado a circular por la A, muy pegado al bordillo porque te preocupa que te golpeen por detrás. Pero echa un vistazo al coche. Cuando quien lo conduce mira la carretera para comprobar el tráfico, no mira a la trayectoria de la bici o a la zona más cercana al bordillo; busca otros coches *en el centro* del carril. Cuanto más a la izquierda estés (como en el caso B), cuanto más centrado, más probable es que te vea. Esto tiene ventajas añadidas: si no te viera y empieza a salir, tienes la opción de desplazarte incluso más a la izquierda, o puedes acelerar y apartarte de su camino antes de chocar, o rodar sobre el capó mientras el coche reduce la velocidad. Resumiendo, te da más opciones. Ya que si te quedas pegado a la derecha y vienen algún coche por tu derecha en la intersección, tu única «opción» es ir directo contra la puerta del conductor.

2. El portazo



Otro accidente bastante común sucede cuando circulamos muy próximos a la línea lateral de aparcamiento y se abre la puerta de uno de los coches estacionados, justo delante de la bicicleta. Ello provoca bien un giro repentino nuestro y un cambio de dirección, con el consiguiente riesgo con el tráfico de la calle, o que impactemos directamente contra la puerta abierta si no podemos parar a tiempo. Si tenemos suerte, y como mal menor, si la persona sale del coche justo antes del impacto podría amortiguarnos el impacto, aunque ya seríamos al menos dos las personas damnificadas; eso sí, previsiblemente con menores daños.

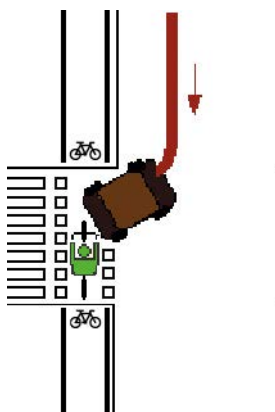
Cómo evitar este choque

Mantén una distancia prudente. Circula lo suficientemente a la izquierda para no chocar con ninguna puerta que se abra inesperadamente. Puedes hacerlo por la parte más centrada del carril, sin problema alguno; incluso mejor para tu seguridad. Si desconfías porque ves que los coches no te pueden adelantar fácilmente, puedes

tratar de hacerte entender con ellos y facilitarles la maniobra, una vez se hayan percatado de tu presencia y calmado su velocidad al llegar a tu altura. Pero recuerda, en ciudad estás en tu derecho de poder circular por el centro del carril derecho de cada calle (esta norma no sería la misma si circularáramos por una carretera o vía interurbana, en el que debes rodar lo más orillado posible, tal y como detallamos en el apartado básico normativo).

En conclusión, ten en cuenta que si se circula pegado a la derecha es MUCHO más probable chocarse contra una puerta de un coche aparcado que ser atropellado por detrás por un coche que puede verte con claridad.

3. El golpetazo en los pasos de peatones y pasos ciclistas

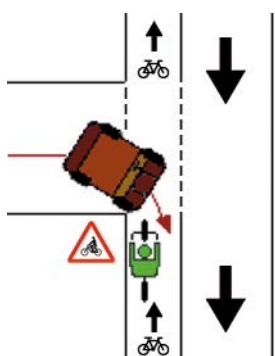


Cuando se circula por una acera-bici o una zona peatonal con circulación ciclista autorizada, ocurre, a veces, que en los cruces de calle no suele existir paso ciclista alguno y la bicicleta cruza la calle por el paso de peatones. Esto es muy común en nuestras ciudades.

El riesgo de choque viene provocado, como en muchas intersecciones, por la falta de conocimiento, y de cumplimiento, respecto a las preferencias y normas de cruce, así como por las mayores dificultades de quienes circulan en bicicleta para hacerse notar antes de alcanzar dichas zonas de cruzamiento y ser perceptibles ante los coches con los que va a interactuar.

Cómo evitar este choque

1. **Reduce la velocidad** lo suficiente para que seas capaz de parar si es necesario, aun existiendo paso con preferencia ciclista marcada (que sería lo correcto), pues siempre existe el riesgo de impactar con un coche en cualquier intersección.
2. **Resalta tu visibilidad.** No des por sentado que el coche te vaya a ver. Y mejor si además llevas prendas reflectantes de alta visibilidad a distancia. Suponen, sin duda una buena opción (de día y de noche). Pero si además circulas por la noche, la luz delantera y trasera te servirán para hacerte notar (recuerda su obligatoriedad en estos casos).
3. **Recuerda: sobre la bicicleta no eres peatón.** Si no existiera paso ciclista y fueras a cruzar por el paso de cebrá, que sobre la bicicleta no eres un peatón, para serlo habrás de cruzar el paso andando, con la bici en la mano (o cuando menos, a la velocidad del peatón, actuando como tal justo antes de iniciar el cruce, parándote y haciéndote visible como si fueras un peatón más, y durante el cruzamiento, siendo extremadamente cuidadoso al cruzar). De no actuar así, además de incumplir con la normativa, el riesgo de impactar con un coche es elevado pues este, al llegar al paso de peatones, no espera que en él pueda «aparecer» una bicicleta (que no estuviera en el punto de cruce en el momento de avistar el paso, y que aparece como «de repente» al circular a mayor velocidad que el supuesto peatón para el que se tiene regulado dicho cruzamiento).



4. El encontronazo en sentido contrario

Si la bicicleta circula en contrasentido, contra el tráfico motorizado, por un carril bici por ejemplo, se corre el riesgo de la pérdida de visibilidad a los ojos de peatones y coches. Algún caso de este tipo existe ya en nuestros municipios (Lekeitio, por ejemplo), si bien en bastantes ciudades europeas es posible incluso la circulación contracorriente ciclista en calles con la simple marcación de su autorización al inicio de ellas (junto al recordatorio a los coches de esa circunstancia también durante su circulación por aquellas).

En estos casos, se corre el riesgo de la pérdida de visibilidad a los ojos de peatones y conductores de vehículos motorizados. Ambos, tienden a prestar principalmente su atención hacia el lado por donde vienen los coches. Así, por ejemplo, cuando un coche gire desde una calle lateral, acceso o aparcamiento, y dirija su vehículo contra el sentido de la marcha de la bicicleta (yendo él en dirección correcta) tardará algo más en verte porque se hallará comprobando el tráfico principalmente a su izquierda, no a su derecha, esperando ver grandes bultos acompañados de ruido de motor por el lado de la calle contrario a la que circularías con tu bici.

Estudios en ciudades con este tipo de flujos extendidos han demostrado que en este tipo de calles se producen tres veces más incidentes y que en el caso de personas menores, el riesgo ciclista puede ser hasta siete veces mayor.

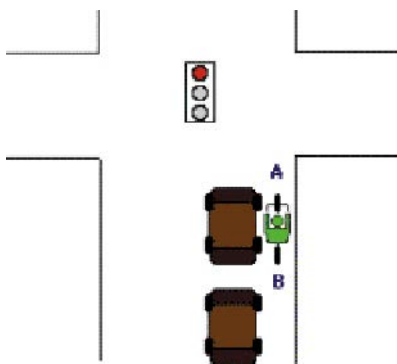
Además, y como el impacto de producirse sería de frente, este será mucho más contundente. Tu velocidad y la del coche se suman. Por todo ello, los casos donde se dispongan dichos tráfico en contracorriente han de cumplir con la condición necesaria de que se trate de calles calmadas y bien señalizadas.

Cómo evitar este choque

Damos por descontado que si se circula en contracorriente lo hacemos por calles especialmente acondicionadas y/o autorizadas. En ningún caso circularemos en dirección contraria (o a contramano) por otro tipo de calles, pese a que pueda parecer una buena idea porque puedas ver los coches con los que te puedas cruzar; pero no lo es. Por ello:

1. **Refuerza las precauciones e incrementa tu visibilidad.** Los coches que salen de los accesos, aparcamientos y calles que cruzan (enfrente de ti y por la izquierda), y que están girando hacia la derecha en tu calle, no esperan que haya tráfico en dirección contraria. No te verán y se estrellarán contra ti.
2. **Máxima atención en los giros y cruces** que vayas a realizar. ¿Cómo si no vas a ser tenido en cuenta si piensas realizar un giro en la intersección?
3. **Extrema tu velocidad.** Los coches se te acercarán a una velocidad relativa mucho mayor. En cualquier otra calle, si vas a 15 km/h, un coche que te adelante por detrás a 30 km/h se acerca a ti a solo 15 km/h (30-15). Pero si vas en dirección contraria, el coche se acerca a 45 km/h (30+15), es decir, un 200% más rápido. Desde el momento en que os acercáis más deprisa el uno al otro, tanto tú como el automovilista tenéis mucho menos tiempo para reaccionar. Y si se produce el choque, va a ser mucho peor.

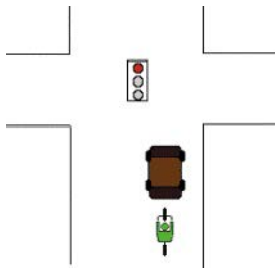
5. Semáforo en rojo



Al parar a la derecha de un coche que está esperando en un semáforo en rojo o en un stop, nos estamos ubicando en un punto ciego para quien lo conduce. Cuando el semáforo se pone verde y arrancas, y lo propio hace el coche, si este girase a la derecha te cortarían el paso o directamente chocaría contra ti. Y si este riesgo existe con coches, qué decir tiene si paras al lado de una furgoneta, autobús o camión. Te has hecho aún más invisible y crece aún más el peligro, pues el radio de giro es mucho más cerrado en las ruedas posteriores que en las delanteras y, aunque frenes, pueden atropellarte (o aplastarte).

Cómo evitar este choque

1. **No pares en el ángulo muerto.** Sencillamente, para *detrás* del coche en lugar de a su derecha. Esto te hace muy visible al tráfico por todos los lados. Es imposible que el coche que esté detrás de ti no te vea si estás justo enfrente de él.



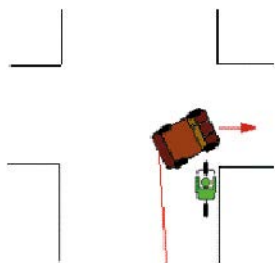
2. **Sitúate el primero** de la cola de espera. Puedes parar en el punto A del dibujo (donde el primer conductor pueda verte, algo más adelantado), incluso frente a él (aprovechando que el semáforo está en rojo para coger esa posición y exista o no una parada adelantada para ciclistas). Y si no ves esa oportunidad puedes quedarte en el punto B, detrás del primer coche, de modo que si gira no te toque, y lo suficientemente por delante del segundo coche para que te pueda ver bien. Pero en todo momento evita los puntos muertos de cualquiera de ellos.

3. **Sé cauto y no dudes.** Además, sé muy cuidadoso cuando, para coger tu posición aventajada en el semáforo en rojo, pases por la derecha de los coches parados. A veces, sus ocupantes suelen aprovechar estos para salir del coche y podrían golpearte con la puerta (o que te atropelle un coche que decida inesperadamente girar hacia un espacio de aparcamiento en el lado derecho de la calle, por ejemplo). Estate igualmente preparado para el caso de que el tráfico se mueva otra vez inesperadamente.

Si eliges el punto A (o partes desde cualquier otra posición aventajada en el semáforo), arranca sin más y cruza rápidamente, con la precaución de asegurarte que no vienen coches que se hayan podido saltar el semáforo de la calle que cruzas. Ya no tendrías que preocuparte de si el coche que te acompaña en el semáforo, algo más atrasado que tú, va a seguir recto o a girar, pues si quiere torcer ya te has hecho ver.

Si eliges el punto B, no adelantes al coche que tengas enfrente cuando el semáforo se ponga verde; quédate detrás, puesto que podría girar a la derecha en cualquier momento. No des por hecho que los coches señalicen los giros (aunque deban hacerlo, muchos no lo hacen). Con la circulación ya en marcha, procura no adelantar a un coche por la derecha (aunque puedas) e intenta permanecer delante del coche que te siga hasta que hayas cruzado del todo.

6. El giro a la derecha



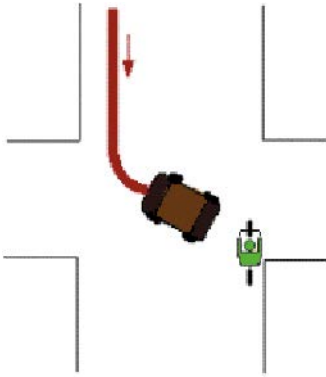
Un coche te adelanta e intenta girar a la derecha enfrente de ti, o directamente contra ti. Suele ser una maniobra típica de quien cree que la bicicleta siempre va lenta, y que va a tener tiempo suficiente para adelantarla y hacer su maniobra o, sencillamente, de quien no tiene en consideración a la bicicleta y cree tener prioridad siempre, por lo que no toma sus precauciones ni la debida consideración con la circulación ciclista. Y aunque hayas tenido que reducir bruscamente la velocidad para no chocar, a menudo no creen haber hecho nada mal. Este tipo de choque es muy difícil de evitar porque lo normal es que tú no veas el coche hasta el último segundo y porque no puedes esquivarlo.

Cómo evitar este choque

1. **Circula por el centro del carril** que ocupas o lo suficientemente a la izquierda, más centrado, no tan pegado al borde o acera. Ocupar más espacio en el carril te hace más visible y hace difícil que te adelanten los coches para cortarte el camino o echársete encima. No te sientas mal por eso, estás en tu derecho al circular en poblado. Si el carril en el que estás no es lo suficientemente ancho para que los coches te adelanten de manera segura, con más razón tendrías que ocuparlo bien.

2. **Mira por el espejo** (llevarlo es una buena medida preventiva) **o gira la cabeza antes de acercarte a una intersección.** Asegúrate de mirar bien *antes* de llegar a la intersección. Cuando estés ya atravesando el cruce, necesitarás prestar atención también a lo que tengas *enfrente* de ti.

7. El cruce a la izquierda

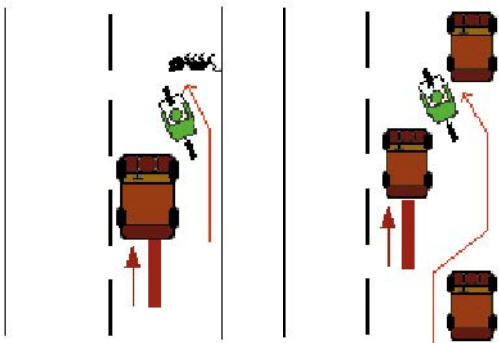


Un coche que viene hacia ti gira a su izquierda, justo frente a ti o directamente contra ti. Esta situación es parecida a la primera de las descritas en este catálogo.

Cómo evitar este choque

1. **No circules pegado a la acera**, pues pierdes notoriedad ante quien prevé realizar esa maniobra.
2. **Usa una luz delantera**, especialmente en días grises y lluviosos (y no olvides hacerlo siempre de noche o con baja luminosidad, pues es obligatorio).
3. **Usa reflectantes y ropa brillante**. Aunque nos cueste creerlo, una persona ciclista puede pasar desapercibido con relativa facilidad, siendo importante reforzar nuestra visibilidad.
4. **Reduce la velocidad al llegar a las intersecciones** y, si no es de noche, procura establecer contacto visual con quien conduce el coche antes de cruzar.

8. El atropello por detrás

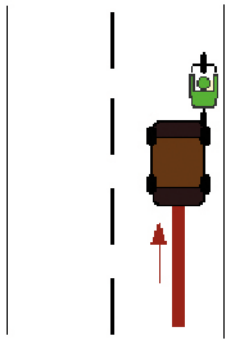


Inocentemente te echas un poco a la izquierda para esquivar un coche aparcado o cualquier otro obstáculo en la calzada (sin previamente haberte fijado bien o sin tiempo casi para ello), siendo golpeado por un coche por detrás.

Cómo evitar este choque

1. **Nunca, en ninguna circunstancia, te muevas a tu izquierda sin mirar primero hacia atrás** (bien mediante un espejo o girando la cabeza). Muchas veces no se guardan las distancias de seguridad y quienes conducen no siempre llevan sus cinco sentidos en la conducción, produciéndose despistes, así que moverte inesperadamente hacia la izquierda, aunque sea una pizca, te puede colocar en la trayectoria de un coche.
2. **No circules por una zona de aparcamiento aunque no haya coches aparcados**. Puedes sentir cierta tentación de circular por una zona vacía de aparcamientos, volviendo al carril con tráfico cuando encuentres un coche aparcado. Esto te pone en un serio peligro cuando te incorpores al carril de circulación. En lugar de eso circula bien recto por el carril con tráfico, lo más centrado preferiblemente (la mayoría de los obstáculos se encuentran en el lado derecho, próximo a las aceras) y utiliza señales manuales para comunicar tus movimientos a los demás vehículos.
3. **Puede ser útil usar un espejo en el manillar**. Existen hoy día multitud de modelos que pueden estar ajustadas al manillar, casco o gafas, como prefieras. Siempre tienes la opción de mirar hacia atrás girando la cabeza, si bien un espejo te permite mantener un control constante de lo que sucede tras de ti.

9. El atropello por detrás (segunda parte)



Un automóvil choca contra la bicicleta por detrás en una calle, sin que pueda percatarse previamente del riesgo. Esto es lo que más temen muchas personas ciclistas, pero no es el accidente más común (excepto quizás de noche o ya en vías interurbanas). Sin embargo, es uno de los choques más difíciles de evitar precisamente por originarse a la espalda de quien circula en bicicleta.

Cómo evitar este choque

1. **Usa una luz trasera.** Puedes ponerla en posición de ráfaga o intermitente, y no olvides la obligación de usarla siempre de noche.
2. **No circules pegado a la acera y utiliza ropa clara y/o brillante** para mantenerte visible, ya sea de día como de noche, aunque por la noche el resultado es mucho más evidente.
3. **Escoge calles con tráfico lento.** Cuanto más despacio vaya un coche más tiempo tiene el conductor para verte. Son más aconsejables las calles secundarias. Investiga cómo realizar tus trayectos por este tipo de calles.
4. **Utiliza las calles pequeñas y/o residenciales durante los fines de semana:** evita las arterias. El peligro de circular los viernes y los sábados por la noche es mucho mayor que otras noches porque la gente bebe más, así que asegúrate los fines de semana de ir por calles secundarias antes que por las principales.
5. **Usa calles suficientemente anchas.** Caso de tener que circular por calles más rápidas, utiliza calles cuyo carril sea tan ancho que quepan cómodamente un coche y una bici juntos. Así un coche puede pasarte algo más rápido y no chocar contigo, ¡aunque no te haya visto!
6. **Usa espejos,** para un mayor control de la circulación por detrás e incrementar tus medidas preventivas ante cualquier incidente potencial. Quien empieza a usar un espejo al circular en bicicleta, luego se le hace muy difícil no disponer de él lo que denota su importancia a nivel de seguridad.
7. **No te aferres al freno.** Aunque sea algo intuitivo no todas las soluciones pasan por frenar. Date un tiempo corto antes de optar por usar el freno. Así, si observas por el espejo un coche acercándose «peligrosamente», próximo a ti, el frenar lo que generas es mayor inseguridad al acortar la distancia y el tiempo de alcance, sobre todo, si como intuías, no se ha percatado de tu presencia.

Seguridad de nuestra bicicleta

Vamos por último a detenernos en algo fundamental para toda persona ciclista, la seguridad de su bicicleta y cómo evitar el robo de su bici.

El robo de bicicletas puede disuadir a muchas personas ciclistas potenciales y limita su uso, especialmente en entornos urbanos. Constituye, junto con la sensación de inseguridad, un obstáculo importante para la expansión de este medio de transporte en nuestras ciudades. Para evitar este riesgo, hay quien tiende a utilizar bicicletas viejas o poco atractivas para los cacos, lo que disminuye la comodidad y eficiencia de los desplazamientos y perjudica, por qué no decirlo, la imagen de la bicicleta; si bien supone un buen remedio (aunque sea por el bajo coste de su reposición).



Para superar este obstáculo es imprescindible conocer bien las prestaciones y el grado de seguridad que nos ofrecen los dispositivos antirrobo que hay en el mercado y, sin duda, la instauración de sistemas de registros de bicis por parte de los ayuntamientos («bici-registros») puede ayudar a incrementar su seguridad.

Ata bien la bici

Aunque tu barrio sea tranquilo, y en él habiten bellísimas personas, siempre hay «amigos de lo ajeno». Lo mínimo es usar un candado tipo «Pitón» (articulado), o un buen candado en forma de «U» rígida, o mejor, los dos tipos a la vez (en este caso, el ladrón tiene que ser un auténtico manitas). Las cadenas de cable delgado se abren con cierta facilidad, o sea, que a lo más sirven para asegurar una rueda o el sillín.

Por su parte, los antirrobo fijos o de cuadro son un complemento muy interesante a los antirrobo en U, pues aseguran la rueda trasera cuando el cuadro y la rueda delantera están atados a un punto fijo, para las paradas largas, y son igualmente una protección práctica para las paradas cortas por ser rápidos de cerrar o en ausencia de un punto fijo de amarre. Suelen venir instalados de fábrica y abrirlos por rotura necesita de la aplicación de una fuerza importante, susceptible de dañar la bicicleta.

				
Tipo Pitón		Tipo U	Cable delgado	Fijo

Las bicicletas viejas y despintadas no se salvan de esta recomendación. Hay que procurar atar el cuadro y las dos ruedas, algo que muchas veces no se hace bien.

Sobre la calidad de los antirrobo

- Los antirrobo tipo cable son demasiado vulnerables.
- Los cables blindados (antirrobo articulados o tipo «pitón») ofrecen una protección extra pero no llegan al nivel de los tipo U. El diámetro de la sección, el encastrado del cable interior y la calidad del acero del dispositivo de cierre son a menudo los puntos débiles.
- Los antirrobo fijos o de cuadro son un complemento recomendable.
- Todas las horquillas o tipo U aportan una protección mínima, superior al resto de antirrobo. Su efectividad depende básicamente de la calidad de los aceros: composición, método de templado y cementación.

Cada día aparecen nuevos sistemas antirrobo que te aconsejamos consultar. Lo puedes hacer tanto en tiendas como en las web de las empresas especializadas.

Repaso a las principales reglas de aparcamiento para bicis

- Usar preferiblemente antirrobo tipo U.
- Amarrar el cuadro y si es posible la rueda delantera a un punto fijo.
- Atar la bici en un lugar público muy visible: los ladrones prefieren la discreción.
- Atar la bici preferentemente a cierta altura, por encima de 50 cm. Se ha comprobado que los antirrobo cercanos al suelo o en contacto con él son los más fáciles de romper.

