



EN **bicicleta** POR GIJÓN

plano/guía para un uso
más seguro y eficaz de la
bicicleta por el casco urbano
y periurbano de Gijón



INTRODUCCIÓN

1

Recomendaciones para la convivencia entre viandantes, ciclistas y automovilistas

3

1. A quien conduzca un vehículo motorizado en relación a la bicicleta 3
 2. A quien circula en bicicleta por carriles y aceras- bici 4
 3. A quien circula en bicicleta por zonas peatonales 5
- Glosario de términos importantes 7

Consejos para circular en bicicleta por la ciudad

8

1. Sentido de anticipación 8
2. ¡Saca el brazo y señaliza! 9
3. Correcta posición en la calzada respecto al resto de vehículos que circulan 10
4. Rotondas y glorietas 10
5. Correcta posición cuando bicicleta y coche están ambos detenidos 11
6. ¿Cómo adelantar a un coche mal aparcado? 12
7. ¿Cómo evitar que te cierre un coche? 12
8. ¿Cómo actuar ante un carril de incorporación? 13
9. ¿Por qué carril debes circular en la calzada? 14
10. Calles con prioridad de paso 14

Elementos de seguridad para circular por la ciudad (Seguridad Pasiva)

15

1. Iluminación en bicicleta: Luces y reflectantes 15
2. Espejo retrovisor 17
3. Timbre 18
4. Casco 18
5. Candados de seguridad 19
6. Portabultos y cesta 20
7. Pata de cabra 22
8. Guardabarros 22
9. Guantes 23
10. Pinza de pantalón y cubrecadenas 23
11. Sillín 24

INTRODUCCIÓN

Esta guía y el plano que la acompaña pretende ayudar para un uso más seguro y eficaz de la bicicleta por el casco urbano y periurbano de Gijón (hospital y centros educativos de Cabueñes, fundamentalmente). Es un proyecto orientado al uso de la bici como medio de transporte urbano habitual. La guía está especialmente dirigida a quienes quieren empezar y no saben cómo, pero también puede ser de utilidad para quienes ya la utilizan por Gijón.

Desde Asturias ConBici (en adelante AcB), consideramos que la bicicleta no es un fin en sí misma, sino que su uso se enmarca dentro de un concepto más amplio y global, que se denomina movilidad sostenible. Y, ¿qué es esto? Se puede definir como el aprovechamiento y combinación de todos los medios posibles para desplazarse, primando aquellos más respetuosos con el medio ambiente y la calidad de vida de la ciudad.

En un plan de movilidad sostenible, la prioridad lógica la tienen, por este orden:

1. Peatón o peatona
2. Bicicleta
3. Transporte público
4. Transporte privado motorizado (moto, coche...).

Este orden de preferencias se establece en función de una mayor sostenibilidad de nuestra forma de movernos. El aumento exponencial del número de vehículos motorizados por familia en nuestras ciudades, ha hecho que el reto del urbanismo moderno pase por sacar estos vehículos del centro urbano, causantes del mayor porcentaje de contaminación y, por tanto, de enfermedades asociadas de tipo respiratorio, alergias, etc. Actualmente no hay urbanista que ponga en duda la necesidad de limitar los vehículos a motor privados en la ciudad. La cuestión es tan sólo saber qué medidas aplicar y cuándo se pondrán en marcha.

La guía quiere ser una ayuda para que un medio tan cómodo, eficaz y sostenible como es la bicicleta, ocupe el lugar



que le corresponde en el porcentaje de traslados urbanos, para que poco a poco la usemos más, hasta llegar al nivel de otros países europeos, que tienen incluso un clima mucho más riguroso que el nuestro. Gijón es una ciudad ideal para su uso por su climatología y suave orografía.

En algunas ciudades españolas ya se están dando pasos serios para la promoción del uso de la bicicleta, como San Sebastián, Sevilla, Barcelona, Vitoria, Valencia, Zaragoza... Gijón tiene la oportunidad ahora de convertirse en un modelo pionero en Asturias y demostrar que *“otra forma de moverse es posible”*.

Sabemos que los hábitos son difíciles de cambiar, aún más si hablamos de los de movilidad. En realidad, la totalidad de la ciudadanía somos conscientes de que si logramos disminuir el tremendo volumen de vehículos que contaminan nuestras calles y circulan a velocidades peligrosas, tendremos un Gijón más saludable y seguro para quienes habitamos en él, especialmente para la infancia.

Es una guía pensada no sólo para circular por los carriles-bici, sino que las rutas aquí expuestas combinan también recorridos alternativos y espacios que consideramos aptos para pedalear por la ciudad. Su finalidad consiste en integrarla en la trama urbana, no segregándola de la misma a través del uso único del carril-bici. Desde AcB creemos necesaria una red básica de carriles en las principales avenidas, pero acompañada de otras medidas que ayuden a “pacificar el tráfico”, como por ejemplo la limitación de velocidad a 30 en algunas calles, y que también promuevan el uso de la bici.

Es un proyecto fruto de nuestras experiencias y las que nos han llegado del resto de la ciudadanía.

Tiene varios apartados cuya lectura consideramos fundamental para una mejor comprensión y utilización del mapa anexo.

En definitiva, deseamos que la guía contribuya a hacer de Gijón un lugar mejor donde vivir.

Saludos por parte del grupo de trabajo que constituye la **Comisión de Ciclismo Urbano de AcB**.

Web: www.asturiesconbici.org

Email: info@asturiesconbici.org

Teléfono: 686.893.879

Recomendaciones para la convivencia entre viandantes, ciclistas y automovilistas

1. A quien conduzca un vehículo motorizado en relación a la bicicleta

- A) Lo más importante: cuando necesites adelantar a ciclistas asegúrate de hacerlo con la suficiente distancia de seguridad. Es peligroso acortarla, ya que aunque no les toques, puedes hacerles perder el equilibrio. Si no hay distancia suficiente, reduce la marcha y quédate detrás hasta que puedas adelantarles con seguridad.
- B) En calles de un único carril, no debe ser extraño encontrarte a ciclistas en medio del mismo. Es el comportamiento adecuado que les proporciona visibilidad y evita atropellos, puesto que aunque se mantuvieran a la derecha no tendrías espacio suficiente para adelantarles con seguridad. Sólo las personas experimentadas en el manejo de la bicicleta se apartarán si observan que hay bastante distancia. Esta decisión les corresponde a ellas. Por favor, no intentes adelantarles si la calle no tiene ancho suficiente, ni arrimes demasiado tu vehículo a la bicicleta.



- C) Cuando acabes de aparcar el coche y salgas del vehículo, comprueba que además de coches no vengan ciclistas. Si sales y hay carril-bici, ten la misma precaución.
- D) Cuando circules por una calle con carril-bici, ten especial consideración en los giros. Puedes cruzarte con el carril y, en este caso, debes pararte ante él, al igual que lo haces ante un paso de cebra. El paso ciclista tiene prioridad. El error más común es ignorarlo e invadirlo. Esto puede provocar una colisión de la bicicleta con el coche detenido indebidamente. Cuando algún elemento urbano mal colocado oculte el carril, como una parada de autobús, deberás tener especial precaución en el giro.



- E) No adelantes nunca a ciclistas cerca de donde vayas a realizar un giro, ya que si continúan de frente, puedes cortar su paso.

En resumen, respeta a las personas que van en bicicleta. No les atosigues ni les pongas nerviosas con el claxon. Forman parte del tráfico.



2. A quien circula en bicicleta por carriles y aceras- bici

- A) El carril bici está pensado para ofrecer seguridad, no velocidad, ya que te permite moverte sin preocuparte del tráfico, pero debes seguir teniendo en cuenta que el carril cruzará la calzada o pasos peatonales. Si deseas rapidez siempre será mejor usar la calzada.
- B) Cuando llegues a un cruce en el que tu paso es prioritario, reduce igualmente la velocidad y crúzalo más lentamente. Ten en cuenta que pueden aparecer coches que giren y no se paren ante el paso de cebra, obviando a quienes van en bici. Esta situación se da sobre todo si hay elementos mal colocados que dificulten la visibilidad del automovilista, como una parada de autobús. Aunque su práctica es totalmente incorrecta y peligrosa piensa que, hasta que no se hagan totalmente conscientes de todo esto, dicha situación se seguirá dando. Además, hay automovilistas que obtuvieron el permiso hace décadas, antes de que existieran los carriles bici e incluso las glorietas.
- C) Pon atención y respeta la señalización horizontal y vertical que te encuentres en el carril, especialmente los semáforos para bicicleta y los pasos peatonales que lo atraviesan. Si infringes la norma, crearás mala imagen.
- D) Sé educado con las personas que vayan caminando por el carril o acera bici. Basta avisar con el timbre o bien decir en alto ¡Bici! para que rectifiquen. Aunque su conducta no sea correcta, el mero hecho de tener que apartarse ante la bici ya es suficiente advertencia. Es cuestión de tiempo y educación que respeten la vía ciclista.



3. A quien circula en bicicleta por zonas peatonales

- A) Puedes circular, como norma general, por vías ciclistas, por la calzada o por zonas peatonales señalizadas como zona compartida. Si por falta de infraestructura segura utilizas un tramo de acera, toma las máximas precauciones.
- B) Ten en cuenta que las *zonas compartidas* son lugares peatonales con permiso de paso de bicicletas, que suelen estar pensadas para solucionar su tránsito donde, por su disposición o diseño urbanístico, no es posible diferenciar la vía ciclista.

Como ejemplo de zonas compartidas en Gijón tenemos la plaza de Europa, en el tramo paralelo al museo Nicenor Piñole, que conecta la circulación procedente de las Avenidas Schultz y Constitución con la Plaza del 6 de Agosto y la calle Covadonga, y el parque de Begoña en el tránsito de la citada calle.



- C) Hay *sendas ciclo-peatonales* que también son de uso compartido. En principio son alternativas de ocio. Pero en ocasiones, algunos tramos son la opción más eficiente para unir barrios entre sí o con el centro urbano. Ejemplo de esto es la Senda del Piles que une de manera muy directa el barrio de Contrueces con el de Viesques, Cabueñes y La Guía, y a su vez con el centro (Muro San Lorenzo).

D) Quien utiliza la bici en los espacios compartidos con viandantes, debe tener un trato exquisito, primando siempre las buenas maneras. En dichos espacios, estos siempre tienen preferencia de paso. Recuerda moderar la velocidad en estas zonas y si hay demasiada gente, tienes que apearte de la bici.

Evita la “pasada” a peatones por detrás. En su lugar, advierte de tu intención de rebasarles avisando con el timbre o la voz si vas a pasar muy cerca, y siempre a una velocidad prudencial.



GLOSARIO DE TÉRMINOS IMPORTANTES:

Carril-bici es una vía ciclista exclusiva diferenciada de la zona peatonal. Lo más habitual y recomendable es que esté también segregado del resto del tráfico.

Acera-bici es una vía ciclista ubicada en una zona peatonal. Está diferenciada la zona de paso ciclista, pero quienes caminan tienen siempre prioridad.

Zona compartida peatón-ciclista es una zona peatonal autorizada para ciclistas. Quien vaya en bicicleta debe circular a velocidad moderada e inclu-

so bajarse si la densidad peatonal así lo aconseja.

Ciclocalle es una zona compartida entre ciclista y vehículos a motor, con prioridad para ciclistas (indicada de modo destacado en el asfalto) y velocidad limitada a 20 ó 30 km/h, con señalización horizontal y vertical.

Zona 30 es una zona de velocidad limitada a 30 km/h, con estrechamiento de la vía que impide el adelantamiento a ciclistas en condiciones de seguridad.

Consejos para circular en bicicleta por la ciudad

Practica una *conducción defensiva* con tu bicicleta, es decir, circula como si fueras invisible para el resto del tráfico, asumiendo que quien conduce puede no percatarse de tu presencia. Circula de manera que no choquen contigo incluso si no te ven. Esto se define como “seguridad activa”.

Si quieres que te vean, debes ayudarles a hacerlo. Para ello, haz gestos a la persona que conduce el coche y pienses que puede estar a punto de venirse contra ti. También debes iluminar tu bicicleta por la noche como un árbol de Navidad (luces delanteras y traseras).

Hay excepciones a circular como si fueras invisible. Por ejemplo, con frecuencia tienes que ocupar un carril completo en lugar de circular pegado a la derecha, por las razones que se explican más adelante.

En definitiva, proponemos que priorices una **seguridad activa**, previendo las posibles maniobras irregulares del resto del tráfico y actuando anticipadamente, frente a una *seguridad pasiva*, por ejemplo protegiéndote con casco para evitar las consecuencias más negativas de un atropello. Lo primero, desde nuestro punto de vista, es poner todas las medidas posibles para que no te atropellen, ¿no lo crees así?

1. SENTIDO DE ANTICIPACION

Debido a la gran cantidad de situaciones circulatorias que se dan en casco urbano, más que en una carretera interurbana, la persona que circula en bicicleta tiene que tener muy desarrollado el sentido de anticipación. Esto abarca dos elementos diferenciados:

- a) Prever lo que van a hacer los vehículos que te rodean y otras circunstancias del tráfico.
- b) Procurar “alargar la vista”, es decir, mirar más allá de las circunstancias inmediatas del tráfico para anticiparte a situaciones comprometidas.

Cuanto más amplio sea tu “campo visual”, más seguro circularás.

2. ¡SACA EL BRAZO Y SEÑALIZA!

Es fundamental usar el brazo para señalar cualquier maniobra. Hay que hacerlo de forma clara y con el brazo bien extendido. Ésta es la mejor garantía de seguridad al circular en bici, sobre todo en la ciudad, donde tanto abundan los giros. Es importante que lo hagas siempre y lo efectúes con la suficiente antelación, pues evita la mayoría de los accidentes ciclistas.

Cuando señales algo con el brazo (un giro, una parada o un cambio de carril) estás dando información a quienes vienen detrás sobre lo que vas a realizar. De esta manera, evitas que realicen alguna maniobra imprudente y que se sobresalten porque no conocen tus intenciones.

Recordamos las diferentes maneras de señalar y su correcta ejecución:

- Brazo izquierdo extendido si giramos a la izquierda.
- Brazo derecho extendido si giramos a la derecha.

También brazo izquierdo doblado hacia arriba en ángulo recto con el antebrazo y con la palma abierta para girar a la derecha. Esta señal se aconseja en situaciones del tráfico donde creamos que nuestro brazo derecho extendido será poco perceptible por los vehículos que nos siguen.

- Brazo izquierdo moviéndose extendido desde la horizontal hacia abajo y arriba, para indicar una detención.
- Como señalización defensiva en cruces o rotondas (en las que no tomamos la primera salida), para dejar clara tu intención al vehículo que viene detrás, señaliza así:

- Brazo izquierdo extendido horizontalmente

Esto se ampliará en los apartados 4º y 7º.

Es muy importante que, cuando señalicemos con el brazo, lo mantengamos todo el tiempo que sea necesario y claramente extendido.



Giro a la izquierda



Frenar



Giro a la derecha



3. CORRECTA POSICIÓN EN LA CALZADA RESPECTO AL RESTO DE VEHICULOS QUE CIRCULAN

Lo primero que debes tener en cuenta al circular es hacerlo por la parte más cercana al centro de tu carril, evitando los límites de la calzada. De este modo, aminoras, por un lado, el peligro que entraña transitar por la parte menos visible y, por otro, te muestras menos vulnerable a incidentes como los siguientes:

- La apertura de la puerta de un coche estacionado.
 - Una salida inesperada o descuidada de peatones
 - La imposibilidad o limitación de maniobra ante cualquier posible imprevisto cuando un coche se coloca paralelo a ti: coches aparcados más adelante en doble fila, detención del coche que nos precede en el paso de cebrá al girar (ocupando parte de nuestro carril), un bache, un hueco de alcantarilla u obstáculo, etc.
 - Dificultad para efectuar giros con naturalidad y seguridad.



En definitiva, en bicicleta debes circular próximo a la parte centra del carril, el izquierdo o el derecho, según convenga mejor a tu destino.

4. ROTONDAS Y GLORIETAS

Son elementos de distribución del tráfico que constituyen un enorme peligro para ciclistas. Normalmente tienen dos carriles en su interior, separados o no por líneas de demarcación (FOTOS 1 Y 2). Es desaconsejable circular por el carril interno, pues al intentar salir de la glorieta o rotonda desde dicho carril puedes ser atropellado por los vehículos a motor que circulan a mayor velocidad por el carril externo.

FOTO 1



FOTO 2



FOTO 3



FOTO 4



Cuando te incorporas a una rotonda tienes que situarte en el centro del carril externo (FOTOS 4 Y 5).

Recuerda que no debes pegarte al borde derecho del carril externo, ya que entonces ofreces un escaso grado de visibilidad sobre tus intenciones y es fácil que se interprete que vas a tomar la primera salida (FOTO 3).

Si una vez dentro de la rotonda hay varias salidas y no tomas la primera, continuarás por el centro del carril externo y sacarás el brazo izquierdo (FOTOS 1 Y 2) para señalar claramente que no vamos a girar a la derecha. Cuando nos aproximemos a nuestro destino, entonces cambiaremos de brazo y señalizaremos a la dcha. para indicar nuestra intención de abandonar la glorieta o rotonda en ese punto.

Para las personas que comenzáis a circular en bici es importante que practiquéis la habilidad de manejarla con una sola mano para poder mantener el brazo extendido todo el tiempo necesario.



FOTO 5

5. CORRECTA POSICION CUANDO BICICLETA Y COCHE ESTÁN AMBOS DETENIDOS

Lo mejor es siempre ponerte delante del coche. Si esto no es posible, te colocarás detrás (FOTO 7).

Debes evitar situarte en paralelo a un coche (FOTO 6), pues ofrece dudas sobre quién debe iniciar la marcha, además de impedir a la persona que conduce ver claramente la posición de la bicicleta, pudiendo causar un posible cierre si el vehículo a motor realiza un giro hacia el lado en el que te encuentras.



FOTO 6



FOTO 7



6. ¿CÓMO ADELANTAR A UN COCHE MAL APARCADO?

Cuando un coche está mal estacionado, interrumpiendo tu marcha, debes sacar el brazo para indicar a los vehículos que vienen detrás tu intención de bordearlo. Esto tienes que hacerlo con la suficiente anticipación para que la maniobra sea lo más segura y natural posible.

7. ¿CÓMO EVITAR QUE TE CIERRE UN COCHE?

Los accidentes más comunes en la ciudad no son los atropellos directos sino, por este orden, el choque con la puerta abierta de un coche estacionado y los cierres que te provocan los vehículos a motor. Del primer caso ya hemos tratado en el apartado 3º. En cuanto a los *cierres*, ya hemos explicado cómo se evitan en rotondas y glorietas. Vamos a exponer a continuación cómo se evitan en el resto de situaciones.

- En cruces en los que pretendes seguir de frente:

Si circulas por un tramo recto que tiene varios desvíos tanto a izquierda como a derecha, puede ocurrir que los coches que vienen detrás de ti quieran girar. A menudo, esta situación provoca que el vehículo motorizado te cierre al efectuar el giro poco después de haberte adelantado. Esto se acentúa en avenidas de varios carriles, a veces con más de un carril para el giro.

Para evitar esto, si pretendes seguir de frente, pero ves o intuyes que un coche va a realizar un giro, pongamos por caso a la derecha, debes sacar claramente el brazo en ho-



FOTO 8

horizontal a la izquierda. De esta manera, das una información que advierte a quien conduce el coche de que no vamos a girar a la derecha, sino a seguir de frente (FOTO 8).

Esta misma situación es aplicable para los giros a la izquierda, tan solo invirtiendo el orden de los brazos indicados para señalar.

- Bifurcaciones en diagonal o en forma de “Y”.

Extenderás el brazo que corresponda para informar claramente de tu opción de vía elegida, bien a la izquierda o derecha. Si vas a tomar el ramal derecho no ofrece mayor dificultad. El peligro mayor es si vas a ir a la izquierda. Entonces te debes colocar paulatinamente a ese lado en la dirección de nuestra marcha con la debida antelación y señalizando la maniobra todo el tiempo que dure la misma, con el brazo izquierdo claramente extendido en horizontal.

8. ¿CÓMO ACTUAR ANTE UN CARRIL DE INCORPORACIÓN?

Cuando se da esta situación, te puedes encontrar entre coches tanto por la vía principal por la que circulas como por la vía secundaria que sirve de incorporación a la tuya. Esto crea inseguridad. Por ello, debes exponerte a esta situación de fragilidad el menor tiempo posible.

Para ello, has de mirar a tu derecha para comprobar que tienes un hueco y ponerte hacia ese lado lo más rápidamente posible.

Recordamos que en estas situaciones los vehículos a motor pueden estar saliendo de una autovía o vía rápida, habitualmente a gran velocidad, cuestión que debes tener en cuenta en el momento de calcular tu desvío a la derecha. Esto, para el vehículo que se incorpora, supone cruzarte totalmente en su trayectoria. Es poco habitual en la circulación urbana, pero entraña un enorme peligro, por lo que si hay una vía alternativa es conveniente evitar estos trayectos.



Un claro ejemplo de esta situación se da en la Avenida Príncipe de Asturias en las incorporaciones desde la autovía, tanto hacia Pumarín como hacia La Calzada.



9. ¿POR QUÉ CARRIL DEBES CIRCULAR EN LA CALZADA?

Cuando vayas en bicicleta por ciudad, como en cualquier otro vehículo, debes circular por el carril más adecuado a tu destino, es decir, aquel que sea más lógico y seguro para el itinerario que estés realizando. Si el próximo giro va a ser a la izquierda, te colocarás cuanto antes a la izquierda. Recuerda que en bicicleta circulas más despacio que los vehículos a motor, por tanto debes anticiparte todo lo posible.

10. CALLES CON PRIORIDAD DE PASO

Debes tener en cuenta que la prioridad de paso no te hace inmune a un atropello, en el cual como ciclista siempre llevas la peor parte. Por eso, aunque tengas prioridad de paso, debes mantener siempre una circulación defensiva, es decir, actuar como si el coche no te fuese a ver, como si fueses invisible para él, estando preparado para reaccionar si no se percatan de tu presencia y, por tanto, no respetan la prioridad de paso.

Recuerda que en bicicleta tú eres el elemento más frágil en caso de colisión, y que tu cuerpo es mucho más frágil y valioso que cualquier chasis de un vehículo a motor.

¡NO TE OLVIDES!

1. Mantén la bici en buenas condiciones mecánicas, necesitas que responda adecuadamente para no producir situaciones de peligro.
2. Señaliza todas las maniobras de forma clara con el brazo y mantenlo así todo el tiempo preciso. “Hazte ver con tu señalización”.
3. Colócate cerca de la parte central del carril por el que circules para hacerte más visible. “Hazte ver con tu posición”
4. Colócate correctamente en la vía por la que circules. Escoge el mejor carril para tu destino y cambia con toda la antelación posible.
5. Usa espejo retrovisor. “Primero mira y luego manobra”.
6. Anticípate y “alarga la mirada”.

Elementos de seguridad para circular por la ciudad (Seguridad Pasiva)

1. ILUMINACIÓN EN BICICLETA: Luces y reflectantes

Te recordamos lo que dice la legislación vigente al respecto:

Ley 43/1999, de 25 de noviembre, sobre adaptación de las normas de circulación a la práctica del ciclismo.

Título II. Normas de comportamiento en la circulación.

Capítulo II. De la circulación de vehículos.

SECCIÓN 9. UTILIZACIÓN DEL ALUMBRADO

Artículo 42. *Uso obligatorio de alumbrado.*

1. *Todos los vehículos que circulen entre la puesta y la salida del sol o a cualquier hora del día, en los túneles y demás tramos de vía afectados por la señal túnel, deben llevar encendido el alumbrado que corresponda, de acuerdo con lo que reglamentariamente se establezca.*
2. *También deberán llevar encendido durante el resto del día el alumbrado que reglamentariamente se establezca:*
 - a. *Las motocicletas que circulen por cualquier vía objeto de esta Ley.*
 - b. *Todos los vehículos que circulen por un carril reversible o en sentido contrario al normalmente utilizado en la calzada donde se encuentre situado, bien sea un carril que les esté exclusivamente reservado o bien abierto excepcionalmente a la circulación en dicho sentido.*
3. *Las bicicletas, además, estarán dotadas de los elementos reflectantes debidamente homologa-*



dos que reglamentariamente se determinen y que deberán poseer estos vehículos de acuerdo a dicha normativa. Cuando sea obligatorio el uso de alumbrado, los conductores de bicicletas además llevarán colocada alguna prenda reflectante si circulan por vía interurbana.

Ayuntamiento de Gijón:

ORDENANZA MUNICIPAL DE CIRCULACION Y TRANSPORTES

Art. 95. Normas específicas para bicicletas

- 1. Los conductores de bicicletas se ajustarán en todo a las normas que regulan la circulación de los demás vehículos recogidos en esta Ordenanza. El ciclista únicamente tendrá la consideración de peatón cuando circule a pie.*
- 2. Las bicicletas, además, estarán dotadas de los elementos reflectantes debidamente homologados que reglamentariamente se determinen y que deberán poseer estos vehículos de acuerdo a dicha normativa. Cuando sea obligatorio el uso de alumbrado, los conductores de bicicletas además llevarán colocada alguna prenda reflectante si circulan por vía interurbana.*

Por tanto, es obligatorio llevar reflectantes homologados en la bicicleta al oscurecer en vías urbanas, y prendas reflectantes, además, en vías interurbanas en condiciones de baja visibilidad.

Los reflectantes más eficaces son los que van colocados en la bicicleta, al situarse estos a la altura de los faros de los vehículos a motor, que es la luz que reflejan.

Los elementos reflectantes han de ser: de color blanco delante, rojo detrás y, muy importante en los cruces, amarillos en los laterales (suelen ir colocados en los radios de las ruedas).

La luz es obligatoria en condiciones de baja visibilidad, tanto en vía urbana como interurbana; la delantera debe ser de color blanco y la trasera de color rojo.

La luz de dinamo está homologada; aún así, desde Asturias ConBici pensamos que con ella no estás lo suficientemente

protegido en cada momento. La luz de dinamo tiene ventajas, pero la desventaja es que si eres ciclista en la ciudad y te paras ante un semáforo en rojo, la luz trasera se apaga. Como consecuencia, eres menos visible para el coche que venga por detrás y, si estás en un cruce mal iluminado, el reflectante trasero puede que no sea suficiente.

Existen luces de dinamo que funcionan con baterías. Estas no se apagan cuando tú te paras ante un semáforo, pero sí puedes tener la mala suerte de que se agoten las mismas alguna noche que estés pedaleando.

En bicicleta sigue siempre el lema: "Hazte ver". La mayor parte de atropellos por vehículos a motor a ciclistas es porque no les ven, lo cual se acentúa al oscurecer. Recomendamos que utilices el sentido común y que siempre tengas buena iluminación si vas a salir en bicicleta de noche. Para ser más visible también puedes utilizar prendas, bolsa, mochila o alforjas que tengan una cinta reflectante.

2. ESPEJO RETROVISOR

Es una gran ayuda para circular en ciudad, pues te permite una visión trasera sin necesidad de girarte. Mirar hacia atrás puede desequilibrarte.

Hay muchos tipos de espejos; desde nuestra experiencia, la mayoría tienen muy mal diseño por su inestabilidad y fragilidad.

FOTO 9



FOTO 10



Recomendamos el uso de este tipo de espejo de enganche al manillar y material muy resistente a los impactos. Da muy buen resultado.

No es fácil encontrarlos en Asturias, por lo que nuestra asociación suele hacer pedidos para quienes tengan interés. Si es tu caso, y no los encuentras en tu tienda de bici habitual, puedes ponerte en contacto con **Asturies ConBici** (info@asturiesconbici.org), tfn. **686893879**, y trataremos de ayudarte.



Es importante destacar que el primero, que es más pequeño, se ajusta a todos los manillares, incluso a los curvos, o en forma de “M”, además de ser más discreto (FOTO 9). El segundo en cambio es algo mayor y proporciona mejor visibilidad, pero sólo es para manillares rectos, que son la mayoría de los que van montados en las bicis (FOTO 10).

3. TIMBRE



Elemento de seguridad necesario en todo momento, pues su sonido es inconfundible para indicar la presencia de alguien en bicicleta. Sobre todo en zonas no motorizadas, compartiendo espacio con los viandantes, es una herramienta fundamental para evitar atropellos. Úsalo con moderación y respeto.

Procura instalar uno de sonido potente, que incluso dentro de un coche se pueda escuchar. De esta manera te será útil también al compartir espacio con vehículos a motor, pues te ayudará a ser detectado acústicamente entre el tráfico. Entre el tráfico motorizado úsalo de forma contundente, pues compites con mucho ruido.

4. CASCO

La Ley 43/1999, de 25 de noviembre, sobre adaptación de las normas de circulación a la práctica del ciclismo, para nosotros la “Ley Anticiclista” dice en su artículo quinto:

- Los conductores y, en su caso, los ocupantes de bicicletas estarán obligados a utilizar el casco de protección en las vías interurbanas bajo las condiciones que reglamentariamente se establezcan.

Reglamento General de Circulación aprobado en 2004:

*Menciona las excepciones al uso del casco en vías interurbanas. Son un tanto arbitrarias y de difícil justificación en caso de discrepar de la opinión del agente de tráfico: **rampas ascendentes prolongadas** (es decir, subidas largas), **condiciones extremas de calor** (sin especificar tampoco si la calor puede ser interna, o sea, de nuestro cuerpo, o externa), **participar en competiciones y ser ciclista profesional en entrenamiento o competición.***

El uso del casco, por tanto, **no es obligatorio en vías urbanas**, es decir, en ciudad, ni tampoco en vías interurbanas con subidas largas o condiciones extremas de calor.

Creemos firmemente que las administraciones públicas deben invertir en infraestructuras seguras para el uso de la bici y promover medidas de pacificación del tráfico. En aquellos países en que dichas infraestructuras están desarrolladas, el debate sobre el uso obligatorio del casco no existe. Sólo España, en toda Europa, obliga al uso del casco, siendo un país con una fuerte implantación de infraestructuras dedicadas al motor y casi nulas infraestructuras ciclistas. Los cascos para ciclistas no están diseñados para accidentes con otros vehículos implicados, mientras que la mayoría de accidentes mortales de ciclistas son causados por el impacto de un vehículo a motor.

AcB recomienda el uso del casco, pero está totalmente en contra de su obligatoriedad. Para conocer nuestra postura más en detalle y la de ConBici (Coordinadora Estatal en Defensa de la Bici), a la que está adherida AcB, visitad el siguiente enlace:

http://www.conbici.org/joomla/index.php?option=com_content&view=article&id=30&Itemid=52

5. CANDADOS DE SEGURIDAD

De nada te sirve tu bici en ciudad si no la puedes aparcar con seguridad, sin miedo a que no esté a tu regreso del trabajo, de la compra o de tomar un café.



Cable



Pitón



De "U"



Son más seguros los candados en forma de "U" o de pitón que los de cable.

Las partes que debes proteger son el cuadro y aquellas fáciles de extraer, especialmente si tu bici dispone de cierres rápidos: sillín y ruedas, fundamentalmente.

Si no puedes candar todo, lo preferente es el cuadro y la rueda delantera, no la trasera, pues ésta es más difícil de quitar.

Hay candados de cable finos, específicos para evitar que te lleven el sillín, pero son poco útiles por su fragilidad para proteger la bici en su conjunto.

6. PORTABULTOS Y CESTA

La bicicleta se convierte en una verdadera alternativa de transporte cuando puedes llevar en ella con seguridad las cosas que necesitas para tu vida cotidiana: un maletín de trabajo, una mochila para el gimnasio, la compra del supermercado, el bolso o bandolera, libros y carpetas...

El **portabultos** (FOTO B) es el mejor lugar donde llevar tus "bultos", especialmente los de mayor volumen y peso. Al llevar el peso en él, baja su centro de gravedad, algo fundamental para la bici y que hace menor la resistencia al pedaleo.

Como ocurre con las patas, existen varios modelos y elegirás uno en función de la utilidad que le vayas a dar. El peso debe ir en la bicicleta. La mochila a la espalda es totalmente desaconsejable por varios motivos:

- Puede acarrear a largo plazo lesiones de espalda como consecuencia de la postura de conducción de la bicicleta
- Es una molestia para la movilidad, ya que produce un desequilibrio sobre la bici.

- Produce humedad en la espalda por el sudor, con todas las incomodidades que eso acarrea.

Muchas personas optan por llevar mochila a la espalda porque no saben colocar y amarrar correctamente el peso. Es importante un correcto amarre en el portabultos para circular de forma segura (foto de amarre correcto) (FOTO A).

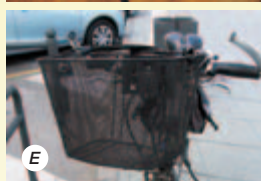
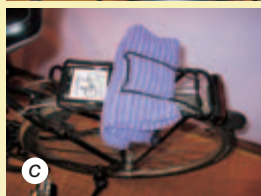
Algunos portabultos llevan unas gomas para sujetar las cosas (FOTO B); otros, una pinza de sujeción (FOTO C). De todos modos, siempre es útil llevar un pulpo de goma para reforzar estos elementos fijos (FOTO A).

Lo ideal, no obstante, es usar unas alforjas (FOTO F). Hay a la venta pequeñas alforjas completamente urbanas (FOTO D) que, una vez sacadas del portabultos, se convierten en un cómodo y práctico maletín de mano. Es útil que la alforja sea impermeable en una ciudad lluviosa como Gijón, pero tampoco es algo imprescindible si llevas los contenidos dentro de bolsas de plástico.

Otra forma complementaria de llevar el peso en la bici es la cesta (FOTO E) o la bolsa de manillar (FOTO G). Su uso más habitual es en el manillar de la bici, pues hace de complemento perfecto a unas alforjas y te permite aumentar la capacidad de carga de tu vehículo. También hay modelos de cestas para llevar en el portabultos que mejoran las posibilidades de acumular carga en él y son compatibles con el uso de alforjas.

Los modelos de cestas son también muy variados según el uso que le vayas a dar. Eso sí, mucho cuidado con la instalación, pues la cesta delantera tiene que dejar libres los cables de freno y cambio.

Hay cestas delanteras que se quitan y ponen con facilidad (FOTO E) pulsando un botón y con asa, para poder hacer con



ellas la compra, muy útiles ahora que se han retirado las bolsas de plástico gratuitas de los comercios. Es recomendable colocar un pulpo pequeño en la parte superior, para evitar perder el contenido en los baches.

7. PATA DE CABRA

La pata de cabra es otro elemento importante de seguridad pasiva.

Te permite colocar carga en la bici con seguridad, sin que se te caiga al hacerlo, pudiendo dañar a alguien o a vehículos cercanos. Esto es especialmente útil para poner o quitar a bebés de su sillita o al poner y quitar alforjas.

Al mismo tiempo la pata de cabra te permite transportar tu bici de manera estable y segura en el tren que no tenga un lugar especialmente diseñado para la bici, añadiendo tan solo una goma que mantenga apretada la maneta del freno delantero.



FOTO 11



FOTO 12

Modelos de patas de cabra hay varios (FOTOS 11 Y 12), pero existe un criterio claro desde nuestro punto de vista: La pata de cabra, para que sea eficaz, debe instalarse en la parte trasera del cuadro (FOTO 11).

Las patas instaladas en medio del cuadro (FOTO 12) son muy inestables, pues el centro de gravedad de la bici está en la parte trasera. Tener un elemento de seguridad pasiva inseguro sería una contradicción, ¿verdad?

8. GUARDABARROS

La necesidad de que algo cubra las ruedas para no mancharte o mojarte es fundamental, sobre todo la espalda y

los pantalones. El guardabarros evita también que alguna cosa suelta en el asfalto “salte” a la cara.

Es un instrumento de seguridad pasiva importante con lluvia, pues su uso permite que circules con normalidad, sin perder la concentración en el tráfico por ir esquivando charcos.

9. GUANTES

Uno de los motivos que disuaden del uso de la bicicleta como transporte urbano habitual es no estar preparados para el frío. Por ello es aconsejable llevar siempre a mano unos guantes, pues las manos son una de las partes del cuerpo que más se resiente con la bajada de temperaturas. El uso de guantes cumple una doble función de seguridad:

- Evita que con el frío se te queden insensibles las manos y reacciones con lentitud ante un imprevisto del tráfico.
- Te protege las manos de dolorosas rozaduras en caso de caída, pues suelen ser el primer punto de contacto de tu cuerpo con el suelo.

10. PINZA DE PANTALON Y CUBRECADENAS

Quien se desplaza en bici por ciudad no se viste con ropa especial, tal como haría en una ruta de ocio. Su indumentaria es la adecuada a su trabajo y su vida cotidiana. Es decir, no hace falta disfrazarse para moverte en bici por la ciudad.

Por eso es conveniente que uses la **pinza de pantalón** (FOTO 13) que tiene una doble función:

- No ensuciar el pantalón con la grasa de la cadena.
- Evitar enganchar el pantalón con los dientes de los platos o catalina, lo cual puede provocar una caída de riesgo.

Los modelos de bici más urbanas suelen llevar un **cubrecadenas**. Aún así, dependiendo del cubrecadenas del que se trate, te seguirá haciendo falta la pinza del pantalón para evitar algún enganche inesperado.



FOTO 13



11. SILLÍN



Si el uso que le das a tu bici es fundamentalmente urbano y tu sistema es de palanca o cierre rápido, es aconsejable cambiarlo por uno de tuerca con tornillo o de Allen, mucho más seguro para evitar que te lo roben, o bien poner un candado fino como decíamos en el apartado correspondiente. Quitar la tija

y el sillín para llevarlos contigo es poco práctico y engorroso, por la suciedad y grasa de la tija. Además, con la lluvia se oxida el interior del tubo del cuadro.

Busca siempre un sillín ancho y mullido, mejor de gel, para un uso urbano. Tu culo te lo agradecerá.

La mayoría de los elementos que acabamos de citar para la ciudad también son muy prácticos si salimos a la carretera y realizamos cicloturismo de alforjas o recreativo.





PROMUEVE Y REALIZA:



PATROCINA:



Ayuntamiento de
Gijón

Edición 2010. Composición gráfica: Asturiel. Imprime: Gráficas Noné. Cartografía: propiedad de: Ayuntamiento de Gijón / Cyan Diseño. D.L.: AS-3.981/10

www.asturiesconbici.org
info@asturiesconbici.org
Tel. contacto: 686.893.879

P.V.P.
1 €

