



La bicicleta blanca, símbolo en Barcelona de la muerte de una ciclista, arrollada por un camión en ese lugar. / TEJEDERAS

## Carriles inciertos de bicicleta

Un accidente mortal en Barcelona reabre el debate sobre la seguridad de los ciclistas ● Reclaman normativa específica y reducir la velocidad del tráfico

CLARA BLANCHAR / PABLO LEÓN  
Barcelona / Madrid

Al llegar al cruce, el medio millar de personas que pedaleaban juntas se detuvieron ante una bici pintada de blanco. De manera espontánea, levantaron sus bicicletas con las ruedas apuntado al cielo y, al bajarlas, una oleada de timbrazos y aplausos rompió el solemne silencio. Con este gesto, *fixeros* [seguidores del piñón fijo], chicas del *cycle chic* [pedalean elegantemente vestidas], deportistas, urbanitas y familias, homenajearon el viernes a la usuaria del Bicing que falleció el pasado 2 de enero arrollada por un camión mientras circulaba por el carril bici en esta intersección, donde ahora la recuerda una bicicleta blanca.

La emotiva iniciativa refleja un problema al que las ciudades españolas no se habían enfrentado: los accidentes en bici. Aunque la siniestralidad a pedales es muy baja —de las 1.784 víctimas que hubo en 2011 en accidentes de tráfico en España, 32 eran ciclistas—, este accidente parece que ha desatado una alarma sobre los peligros que acompañan al pedaleo y una pregunta: ¿están las ciudades españolas preparadas para las bicicletas?

“El accidente ocurrió porque el usuario del vehículo motorizado no tenía en cuenta a la bicicleta”, aclara Esther Anaya, consultora de movilidad. “Por lo que, más allá de medidas concretas y acciones puntuales, la petición básica es que se incluya la realidad ciclista en la normativa”, añade. Un día después del accidente, las entidades ciclistas barcelonesas reaccionaron y exigieron que

### Números y pedales

- ▶ En España hay unos dos millones de ciclistas urbanos.
- ▶ El año pasado fallecieron en las carreteras españolas 1.479 personas; 32 de ellos, ciclistas.
- ▶ La mayor parte de las muertes en bici (60%) ocurren en carreteras.

se mejorase la red de carriles, la señalización y que se realizaran campañas de sensibilización. “Es un problema de planificación y de educación de los gestores de la ciudad, que lo hacen pensando en el coche. En realidad, las calles no se pueden adaptar de cualquier manera a un vehículo”, dice Joan Valls, presidente del Bicicleta Club de Catalunya (BACC) y remarca que tres de los cinco accidentes mortales que ha habido

- ▶ Por cada millón de automóviles mueren 47 personas. Por cada millón de ciclistas, 10,6 según la DGT.
- ▶ Hay ciclistas en contra de los carriles bici porque aportan una falsa sensación de protección.
- ▶ A más bicicletas, menos accidentes; la ciudad se calma.

en la ciudad desde el *boom* de las dos ruedas han repetido el mismo patrón: ciclista circulando por el carril bici, vehículo de grandes dimensiones se dispone a girar, el conductor no ve al ciclista y le arrolla.

Usar la bicicleta en la ciudad es casi cinco veces menos peligroso que conducir un coche. Por cada millón de automóviles, fallecieron, el año pasado, 47 personas; por cada millón de bicicle-

tas, 10,6. El colectivo presenta la menor tasa de accidentes por trayecto realizado; inferior incluso que la del peatón. Además, y contra lo que se pueda pensar, cuantas más bicicletas hay en una urbe, más disminuyen los accidentes: la ciudad se calma.

Desde ConBici, la coordinadora en defensa de la bici, que aglutina a 55 asociaciones nacionales, llevan un tiempo reclamando un análisis profundo de las colisiones y los datos. “Los accidentes disparan la alarma social pero el índice de siniestralidad es muy bajo”, insiste Manuel Martín Fernández, director técnico de ConBici. Cuando el ciclista circula por el carril bici disfruta de una irreal sensación de invulnerabilidad. Esa reacción se refleja en los Ayuntamientos que consideran que inaugurar carriles fomenta el uso de la bicicleta. “Las infraestructuras son necesarias porque visibilizan y aportan seguridad a los princi-

pantes pero no es la única medida”, matiza Martín.

Por esa falsa sensación de seguridad, dentro de la comunidad ciclista los carriles bici tienen detractores. “Tenemos una realidad y no se pueden copiar y pegar soluciones de otros países. Intentamos gestionar la bici aislada”, explica Anaya. “Acompañando a las infraestructuras se debe reducir la velocidad en las calles y adaptar las normas”, resume. Otras medidas son las líneas de detención adelantadas —las motos ya lo hacen en Madrid y Barcelona— o los semáforos para bicicletas. La idea es fomentar la cohabitación en la calzada cuando sea posible y construir carril bici cuando sea estrictamente necesario en base a valores de intensidad de tráfico y velocidad media de la vía.

Natividad Ruiz circulaba por un carril bici en el Eixample en 2008. Pero eso no fue suficiente.

“La siniestralidad es baja, pero salta la alarma social”, dicen en ConBici

A esta activista del grupo Amics de la Bici un camión se le vino encima. El revolcón le rompió el costado derecho y le obligó a pasar seis meses en el hospital. “Fue todo muy rápido. Pese a mis gritos y a los de los peatones, vi que el camión giraba. Nunca pensé que no me oíría”, recuerda. Ahora, le aterra la bici, incluso el coche. Sigue creyendo que las dos ruedas son básicas en movilidad urbana, “por medio ambiente, por salud y para descongestionar, pero es necesario mejorar la red y que los Ayuntamientos se impliquen”, sentencia.

En Sevilla, donde cada día se hacen cerca de 60.000 trayectos, se ha producido un único choque mortal, según la comunidad de ciclistas Sevilla En Bici. “Normalmente hay choques con peatones o problemas en los semáforos, cuando está en ámbar para el automóvil pero tampoco se producen accidentes graves”, matiza Ricardo Marqués, presidente de Acontramano. El balance total de una de las ciudades más ciclistas de España se resume en dos víctimas en cinco años, **informa Ángeles Lucas**. Esas cifras se pueden extraer de las estadísticas que realiza anualmente la Dirección General de Tráfico que, a pesar de contar a los pedaleantes, no discrimina entre los accidentes en carretera de los metropolitanos.

“Cuando vi el atropello de Barcelona sentí frustración. Varios colectivos habían avisado de la peligrosidad y de la necesidad de estudiar las causas de los accidentes”, dice Esther Anaya. La bicicleta no se puede gestionar de manera aislada, se debe hacer una política integral. El anterior Gobierno desarrolló un nuevo reglamento de tráfico en el que se contemplaban las bicis. Nunca se llegó a aprobar; ahora la reforma está en manos del nuevo Ejecutivo. “Espero es que esto ayude a poner el tema en la agenda política, con criterio y profesionalidad; sin dramatismo”, concluye.

## La carretera, agujero negro

K.A./P.L., San Sebastián / Madrid

La mayoría de los fallecidos en bicicleta ocurren en carreteras interurbanas; en 2010, fueron el escenario de un 60% de las muertes. “El contexto urbano es distinto pero existe un común denominador: la falta de respeto del vehículo a motor. En carretera hay más muertos porque la velocidad es mayor”, dice Albert García, portavoz de la Coordinadora Catalana de Usua-

rios de la Bicicleta. Yeini Gicela Ledesma Hernández murió el año pasado cuando pedaleaba de su pueblo a Aranda de Duero (Burgos) en un carril bici pintado en la calzada, sin separación física. La joven, de 18 años, paró en un semáforo antes de una rotonda, en paralelo a un tráiler articulado que no se percató de su presencia. Luz verde, el vehículo arrancó y la atropelló. “Un accidente de manual”, señala uno de los *blogs* de ciclismo

contrario a los carriles bici que recogió el incidente con el título *El carril bici es el opio del pueblo ciclista*. “Le faltaban unos pasos para llegar, ese carril era una trampa. En el Ayuntamiento se lavaron las manos”, rememora afectada la madre. “Hemos hecho una manifestación y haremos más, porque unas rayitas pintadas en el suelo no pueden proteger en un tramo tan peligroso. No voy a parar hasta que lo cambien”, afirma.