

COSAS de la VIDA

Pasará hoy

► **METEOROLOGÍA**

El calor elevará los termómetros hasta los 40° en el sur de España o

► **SALUD**

Se inaugurará en Barcelona un congreso sobre cáncer de pulmón o

Seguridad vial ► Un transporte de moda

Páginas 26 y 27 ►►►

Bicis más seguras

El número de ciclistas muertos en accidentes se ha reducido de 180 a 78 en los últimos 15 años

El aumento de usuarios en el 2004 en BCN elevó la cantidad de siniestros, pero no la de víctimas

EDWIN WINKELS
BARCELONA

Desde el aumento continuo de personas que se desplazan diariamente en bicicleta por las ciudades españolas, el número de ciclistas víctimas de accidentes ha bajado considerablemente en los últimos 15 años. De 40 muertos en accidentes de tráfico en las vías urbanas en 1989, se pasó a 15 en el año 2003. Sólo en las calles de Barcelona, la ciudad española con más ciclistas diarios y más kilómetros de carriles bici, se registró el año pasado un aumento de accidentes, aunque no de muertes, ya que no se produjo ninguna.

En carretera, fuera de las ciudades, la cantidad de víctimas ha descendido igualmente más de la mitad, de 140 en 1989 a 63 en el 2003. Según la base de datos internacional sobre tránsito vial y accidentes (IR-TAD), las muertes de ciclistas -y también de peatones- han disminuido en todo el mundo más rápido que las de ocupantes de vehículos.

NINGÚN FALLECIDO // En Barcelona, donde los ciclistas en días laborales se han multiplicado en un 355% en sólo 10 años (de 7.300 en 1995 a 33.200 el año pasado), se ha logrado evitar que esa explosión llegase a una mayor mortalidad entre los ciclistas. Cada año suele haber sólo uno o ningún ciclista fallecido en un accidente de tráfico.

El número de accidentes en Barcelona con ciclistas implicados en la misma década ha crecido un 40%, aunque prácticamente toda esa subida corresponde al 2004. En total se produjeron el año pasado 337 percances (un 1,7% del total de accidentes en la ciudad de Barcelona), con ninguna víctima mortal, 12 heridos graves y 176 leves.

Fue el primer aumento importante en una década, que se corresponde, según el Ayuntamiento, más con el espectacular avance de usuarios que utilizan la bici para desplazarse a diario al trabajo, la escuela, la universidad o para hacer recados. Desde hace poco, se han instalado en varios carriles bici unos medidores de tráfico -los cálculos de usuarios siempre han sido estimaciones- que, de momento, indican un número de usuarios bastante mayor de lo que se creía hasta ahora. Según

Ciclistas muertos en accidentes de tráfico

EN ESPAÑA
■ EN CARRETERA ■ EN CIUDAD

■ EN BARCELONA

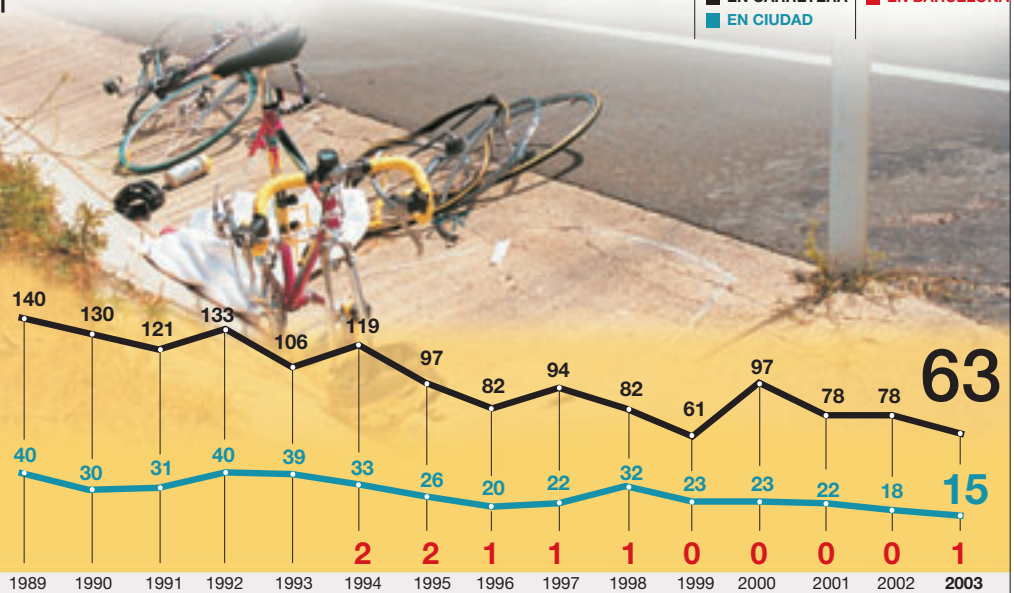


FOTO: JOSEP GARCÍA / EL PERIÓDICO

el debate ¿CASCO O CORAZÓN?

► España es el único país que obliga a usar casco a los ciclistas sólo cuando van por la carretera, pero no en las vías urbanas. En el debate mundial sobre el casco, los detractores aportan una razón médica basada, entre otras, en una experiencia australiana. Cuando ese país obligó, en 1991, a usar el casco, bajó una tercera parte el número de ciclistas. Y si hay menos personas que van en bicicleta, hay menos gente que practica ejercicio físico diario, lo que eleva los casos de enfermedades cardiovasculares.

► Según un estudio de 1994 del catedrático Mayer Hillman del Policy Studies Institute de Londres, por cada muerte a

consecuencia de un traumatismo craneoencefálico por no llevar casco en bicicleta hay 20 vidas ganadas al mejorar la salud general de los ciclistas.

► En Holanda, el país europeo que cuenta con más ciclistas urbanos, la organización para la seguridad vial 3VO tampoco está a favor de la obligatoriedad del casco. «Eso reduciría el uso de la bicicleta y aumentaría el uso del coche, que es contraproducente». Aun así, el organismo aconseja que los niños vayan con casco. Cada año, 19.000 menores holandeses sufren heridas en la cabeza y 35 fallecen cuando van en bicicleta, sobre todo debido a caídas fortuitas.

los primeros datos provisionales, los ciclistas urbanos en Barcelona podrían llegar a los 45.000.

ADAPTAR ORDENANZAS // Ese incremento en el último año ha alertado al ayuntamiento también de la necesidad de adaptar las ordenanzas de circulación, ya que la bicicleta está equiparada hasta ahora con el peatón. «Tenemos que aumentar la seguridad sobre todo en las intersecciones, donde la bicicleta debe tener prioridad sobre el coche y el peatón sobre la bicicleta, o sea siempre a favor del más débil», dice el concejal Jordi Portabella, presidente de la comisión cívica del peatón y de la bicicleta. Aun así, «estadísticamente, el ciclista es el que menos accidentes sufre, sobre todo porque el uso de la bicicleta se hace con cuidado».

Según las organizaciones defensoras de la bicicleta, el ciclista ya suele estar muy atento cuando circula en

el tráfico motorizado. Pero hay otra razón que ha logrado mantener relativamente baja la accidentalidad. «Al ser cada vez más ciclistas por las calles, los automovilistas y motoristas también se van acostumbrando más a ellos», dice Haritz Ferrando, del Bicicleta Club de Catalunya (BACC).

Los ciclistas urbanos van cogiendo cada vez más experiencia y confianza. Los usuarios más curtidos optan por circular por la calzada y huyen de las aceras, donde están aumentando los conflictos con los peatones. «Desde el 2003 ya no ponemos ningún carril bici en las aceras, pero en algunos sitios, como la Diagonal o la Gran Via, será difícil sacarlos», dice Portabella, que sí ve soluciones en otros lugares, como, por ejemplo, el paseo central de la Rambla de Catalunya, «donde podríamos crearles a los ciclistas un espacio en la calzada».

Seguridad vial ▶ La convivencia urbana

Páginas 26 y 27 <<<

La organización viaria CUATRO CASOS DE USO DEL CARRIL BICI

1 Carril bici en la calzada Es la mejor solución, siempre que haya una separación muy visible y notable entre el carril bici y el de coches (ver '4 El mejor escenario')



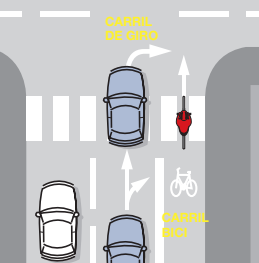
PRECAUCIONES

AUTOMOVILISTAS Y MOTORISTAS

1. No estacionar en carril bici
2. No invadir carril bici (ni antes de girar)
3. Indicar el giro con el intermitente
4. Mirar a la derecha bastante antes de girar para asegurarse de que no hay ciclistas

LOS CICLISTAS

- Con el semáforo en rojo:
1. Detenerse hasta que hayan cruzado los peatones
 2. Avanzar hasta el cruce por seguridad: así se adelanta a los coches que van a girar (Este consejo va en contra de las normas de circulación)



2 Carril bici en acera Es una de las peores soluciones, ya que con frecuencia falta espacio físico para separar con garantías a ciclistas y peatones



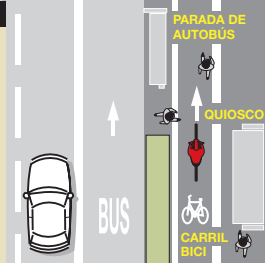
LAS PRECAUCIONES

LOS PEATONES

1. No caminar por el carril bici
2. Mirar si vienen ciclistas antes de cruzar o invadir un carril bici
3. Hacer caso a los avisos sonoros de los ciclistas

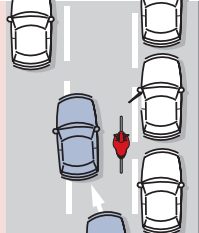
LOS CICLISTAS

1. No salirse del carril bici
2. Ralentizar o detenerse ante lugares con muchos peatones y/o poco espacio (paradas de autobús, quioscos, etcétera)
3. Avisar a los peatones (con el timbre)



3 Si no hay carril bici

Conviene que los ciclistas se apoderen poco a poco del arcén y eviten la calzada, para que los automovilistas se acostumbren a ellos



PRECAUCIONES

LOS CICLISTAS

1. Circular por el carril derecho a suficiente distancia de los coches aparcados para evitar sorpresas (puertas que se abren)
2. Indicar los giros con la mano
3. En la acera: bajar de la bicicleta y llevarla en mano
4. Aceras muy anchas: circular a muy baja velocidad y dar siempre preferencia al peatón

4 El mejor escenario

El carril bici se sitúa en la calzada pero algo más elevado y pintado de otro color



Choque en la acera

La ciudad busca el difícil equilibrio del transporte, que a veces rompen tanto ciclistas incívicos como peatones despistados = Sólo el 2% de los viandantes atropellados han sido víctimas de una bicicleta

REPORTAJE

E. W.
BARCELONA

Cuentan que a finales del siglo XIX, cuando empezaron a circular por las calles más avanzadas del mundo los primeros coches, la primera persona herida en un choque con un automóvil fue un ciclista. Ocurrió en Nueva York, el 30 de mayo de 1896. Explican las crónicas de sucesos de antaño también que pocos meses después, en Londres, un coche provocó la primera víctima mortal. Fue un peatón.

Más de un siglo después, Barcelona parece escenario de una batalla nueva entre esos dos usuarios más vulnerables de la vía pública: el peatón, presente desde siempre en las calles y las aceras de la ciudad,

y el ciclista, un fenómeno en auge y relativamente nuevo a orillas del Mediterráneo. El espectacular aumento del número de ciclistas diarios en Barcelona ha generado en los últimos meses una nueva corriente de críticas al colectivo, sobre todo procedentes de peatones de edad más avanzada, muchos de ellos habituados a desplazarse únicamente por la ciudad a pie o en taxi.

Minoría de 'piratas'

Las organizaciones defensoras de la bici reconocen que, como en cada colectivo, hay una minoría de incívicos que dañan la imagen de los demás, aunque creen injustificado tildar ahora a los ciclistas como los nuevos piratas de las calles. «En general, los ciclistas somos las víctimas. Hay que aumentar la seguridad,

el poder del provocador del accidente, que suele ser el vehículo motorizado», según la organización Amics de la Bici, una de las pioneras en Barcelona.

Todos reconocen que mezclar a peatones y ciclistas en la acera, sea ancha o estrecha, es una de las peores soluciones. No sólo por ese incivismo de algunos ciclistas, que circulan con demasiada velocidad por la acera, sino también por la poca atención de muchos peatones, que apenas respetan los carriles bici señalizados, y que tradicionalmente son los usuarios más despistados de la vía pública.

Las estadísticas más recientes demuestran que el ciclista no es el mayor ni peor enemigo del peatón. Según un estudio del Observatorio de Salud Pública de Barcelona, de los 1.814 peatones que fueron atropellados en el año 2003, un 64% fue alcanzado por un coche, el 28% por una moto o un ciclomotor y un 2% por un ciclista. En el último caso, el atropello nunca tuvo consecuencias fatales. La responsabilidad en los accidentes se atribuyó en un 51% al conductor, un 29% al peatón (en su mayoría por atravesar la calle fuera del paso cebra o por no respetar el semáforo) y en un 20% a las dos partes implicadas.

EL CONFLICTO

El aumento espectacular de ciclistas está originando críticas de los peatones

LA SOLUCIÓN

Los expertos coinciden en que no conviene mezclar ambos colectivos en la acera

Enfrentamiento inoportuno

Ni al ayuntamiento, que el año pasado añadió 2,7 kilómetros a la red de carriles bici para llegar a un total de 124,4 kilómetros, ni a las organizaciones defensoras de la bicicleta les interesa que se produzca un enfrentamiento entre los dos tipos de usuarios más ecológicos de la vía pública, los dos que, junto con el transporte público, deben engrisar en los baluartes de una ciudad sana.

Por eso, el consistorio acaba de editar un folleto sobre el uso cívico de la bicicleta bajo el lema *Respetar y hazte respetar*, con indicaciones sobre todo para los ciclistas más novatos y los menos solidarios. Aun así, la mejor aunque difícil solución sería una separación total entre peatones y ciclistas. =

FRANCINA CORTÉS