



# Casos especiales en la Ciudad de México

Circular en la ciudad no es sólo un asunto de conocer y aplicar las reglas generales. Por sus dimensiones y complejidad, la Ciudad de México exige que el ciclista conozca y aplique técnicas especiales para situaciones particularmente conflictivas.

1. CIRCULANDO...
2. SITUACIONES NO RECOMENDADAS
3. FACTORES EXTERNOS QUE INFLUYEN EN TU SEGURIDAD





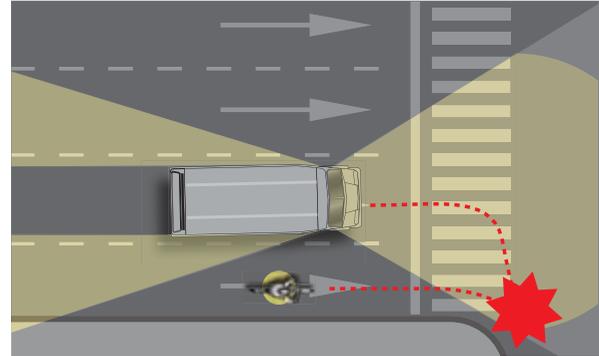
# 1. Circulando...

## ENTRE AUTOBUSES Y MICROBUSES

Los camiones y autobuses tienen tales dimensiones que, por un lado, el conductor tiene limitada visibilidad de su entorno y, por otro, requieren dar vueltas más amplias (en especial si tienen remolque o doble remolque). Recuerda colocarte en el campo de visión del conductor del camión, es decir, en el frente o en el lado izquierdo, o atrás del camión, guardando buena distancia para que tampoco pierdas visibilidad o te esconda de la vista de otros automovilistas.

Si recuerdas rebasar sólo por la izquierda, evitarás la colisión más común: chocar con pasajeros de RTP, trolebuses, taxis y microbuses, que suben o bajan. Los primeros dos son bastante predecibles ya que tienen paradas establecidas y conocen el valor de las normas. En el caso de los taxis y microbuses, tienes que tener mucho más cuidado ya que se detienen a recoger o bajar pasaje en cualquier sitio y no necesariamente en el carril de la derecha, por lo que las colisiones con usuarios son más probables.

En la medida de lo posible, rebasa por la izquierda incluso si se detienen en el segundo carril, a menos que consideres que es seguro hacerlo por la derecha, lejos de cualquier posible obstáculo. No rebases a un microbús detenido si sabes que está arrancando, a menos que estés seguro que vas a ser igual o más rápido que él. Una ventaja de los microbuses en la Ciudad de México es que su arranque es relativamente lento: aprovecha esto, pero evita rebases continuos entre uno y otro vehículo.

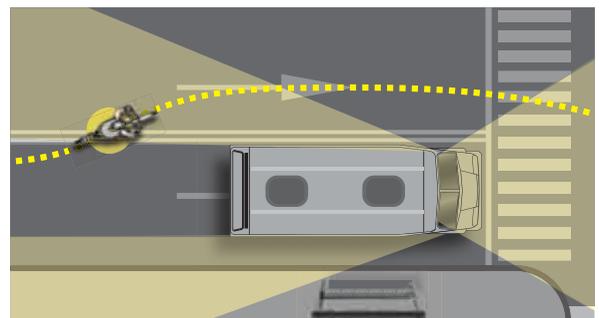


**Nunca te coloques en la parte derecha de los camiones, en especial si van a dar vuelta. Gran número de accidentes se da cuando un vehículo dando vuelta encajona al ciclista porque genuinamente no lo ve.**



QUEDA PROHIBIDO A LOS CONDUCTORES DE VEHÍCULOS DE TRANSPORTE PÚBLICO DE PASAJEROS COLECTIVO ... REALIZAR MANIOBRAS DE ASCENSO O DESCENSO DE PASAJEROS, EN EL SEGUNDO O TERCER CARRIL DE CIRCULACIÓN, CONTADOS DE DERECHA A IZQUIERDA, O SOBRE UNA CICLOVÍA O UN CICLOCARRIL.

*Reglamento de Tránsito Metropolitano  
Art. 23 fracción III.*



**Los camiones RTP y los trolebuses tienen un comportamiento predecible, y lidiar con ellos por lo general no es complicado.**

## EN VÍAS CONGESTIONADAS

Cuando la calle está congestionada y el tránsito circula tan lento como tu bicicleta, aprovecha la situación para circular en la posición primaria. Recuerda no pegarte mucho al vehículo delantero para tener espacio de frenado y mantenerte siempre visible. Aún si el tráfico arranca de repente a una velocidad más alta que la que puedes alcanzar en bicicleta, no dejes la posición primaria: por lo general, o alcanzas la velocidad de todos en cosa de pocos metros, o todos deben parar nuevamente.

Cuando el tránsito esté detenido y el ancho de los carriles lo permita, puedes aprovechar la maniobrabilidad de tu vehículo para filtrarte entre los coches y avanzar en espacios que otros tienen vedados. Evitando la derecha del transporte colectivo y cuidándote de puertas que se abren, puedes circular entre carriles sobre la línea que los divide. Esta es una maniobra legal que incluso está prevista en el *Reglamento de Tránsito Metropolitano*.



**Usa los cambios para arrancar y seguir el flujo sin convertirte en un aparente estorbo. Utiliza un paso ligero para arrancar y un cambio más fuerte para seguir el ritmo del tránsito. Cuando el flujo se detenga, frena un poco más de lo requerido para que te dé tiempo de hacer el cambio a una marcha suave antes de detenerte.**



SE PROHÍBE A LOS CICLISTAS[...] CIRCULAR ENTRE CARRILES, SALVO CUANDO EL CICLISTA SE ENCUENTRE CON TRÁNSITO DETENIDO Y BUSQUE COLOCARSE EN LUGAR VISIBLE PARA REINICIAR LA MARCHA.

*Reglamento de Tránsito Metropolitano  
Art. 30 fracción II*



**Cuidado: las calles con tráfico detenido suelen ser aprovechadas por los peatones para cruzar entre los coches y no necesariamente en las esquinas o cruces señalados.**

Debes tener mucho cuidado de coches que pretenden cambiar de carril o incorporarse desde calles laterales, pues sus conductores generalmente no están mirando más que a los coches detenidos. Cuando el tránsito vuelva a arrancar, aprovecha el hueco que se genere e incorpórate a él en posición primaria. Cuando el tránsito se vuelva a asentar, con cuidado y de manera previsible vuelve a la posición entre carriles.

Aún en avenidas congestionadas, en las intersecciones debes circular en posición primaria, dado que en cualquier momento un conductor puede intentar repentinamente dar vuelta a la derecha. Otro conflicto recurrente se presenta cuando, a pesar del tránsito detenido, se abre un hueco para dejar pasar coches a lo largo de una calle transversal, cuyos conductores no se percatan fácilmente de un ciclista circulando.

Algunas zonas de la ciudad como centros históricos, centros de barrio o zonas comerciales, suelen tener mucha densidad peatonal. Debes extremar precauciones porque de todos el peatón es el menos predecible. Intenta circular manteniendo siempre el control de lo que viene. Reduce la velocidad cuando pases junto a un camión o autobús que no te deje ver hacia delante.

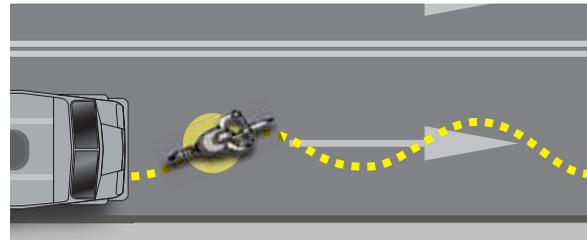


**Circular entre carriles cuando la velocidad del flujo vehicular es menor a la de una persona caminando resulta seguro. Si la velocidad del flujo vehicular es mayor no debes circular entre carriles.**



## EN ASCENSOS

Para subir una cuesta de manera segura debes entender que un ciclista ascendiendo, por la fuerza que tiene que imprimirle al pedal y la baja velocidad que desarrolla —por lo que la bicicleta *serpentea*—, generalmente requiere más espacio lateral que en un terreno plano. Por ello, si inicias el ascenso desde un alto, procura hacerlo en posición primaria.



Si hay semáforo, calcula tu pedaleo de forma que no te detengas. Cuando no puedas, también es recomendable arrancar desde una posición con menor pendiente, de forma que puedas tomar algo de *vuelo*. Para tener mayor fuerza, levántate del sillín y a tu fuerza le sumas tu peso en cada pedaleo.



En pendientes muy pronunciadas es recomendable utilizar desde el principio el cambio más suave, dado que la pérdida de cadencia será casi instantánea.



Es recomendable, cuando subes una pendiente, que hagas tu pedaleo lo más eficiente posible: no sólo debes empujar cuando el pedal está adelante; además debes *jalarlo* cuando está abajo, de forma que no hagas un contrapeso inútil al esfuerzo de pedaleo. Para esto son útiles los toques en los pedales (Ver capítulo 1).



EL SECRETO DE LAS SUBIDAS ES LA CADENCIA DE PEDALEO, ES DECIR, LOS CAMBIOS. COMIENZA A SUBIR EN EL CAMBIO MÁS *DURO* MANTENIÉNDOLO HASTA QUE TU PEDALEO COMIENZE A HACERSE MÁS LENTO. HAZ EL CAMBIO A VELOCIDADES MÁS SUAVES DE FORMA QUE MANTENGAS TU CADENCIA LO MÁS CONSTANTE POSIBLE, AL MENOS HASTA QUE LLEGUES AL CAMBIO MÁS SUAVE. EL ERROR MÁS COMÚN ES EL DE HACER LOS CAMBIOS DEMASIADO TARDE, PERO CON UN POCO DE EXPERIENCIA PODRÁS EVITAR LA REDUCCIÓN DE CADENCIA Y ANTICIPARTE A LA PÉRDIDA DE IMPULSO.

## EN DESCENSOS

Al bajar una cuesta, la velocidad de la bicicleta será muy parecida a la de los demás vehículos. En estos casos no quites los dedos de las palancas de los frenos y toma la posición primaria. Recuerda que compartir el carril con otro vehículo a velocidades mayores a los 40 km/h es inadecuado y riesgoso. Busca colocarte en el centro del carril y obliga a que se cambien de carril para rebasarte.



**Frenar en un descenso, dado que vas a alta velocidad y tu inercia es mayor, lleva más tiempo que en terreno plano. Frena preventivamente para mantener tu velocidad controlada y coloca tu mirada más lejos de lo acostumbrado en busca de obstáculos o curvas.**

## EN GRUPO

A diferencia de otros vehículos, la bicicleta no es únicamente un medio de transporte individual. La bicicleta tiene un componente social y familiar importante. Eventos como el Ciclotón y el programa *Muévete en Bici*, paseos semanales como los que organizan grupos ciclistas en la ciudad, y actividades de cicloturismo de fines de semana son ejemplos del uso recreativo de este amigable vehículo.

Rodar en grupo requiere cierta experiencia y coordinación porque todos dependen de la conducción de todos y cada uno. Rodando de manera compacta cualquier cambio brusco se transmite al resto de los ciclistas. En formación compacta, la distancia entre ciclistas debe ser de por lo menos 30 centímetros.



**En grupo nunca debes cambiar repentinamente de velocidad o dirección.**



UTILIZA LOS CAMBIOS MÁS *DUROS* PARA DESCENDER. PUEDES DEJAR DE PEDALEAR, PERO ESTO TE PERMITIRÁ VOLVER A HACERLO EN CUANTO TERMINE LA BAJADA.

A VECES DURANTE LOS DESCENSOS LA BICICLETA PUEDE VIBRAR, ES TOTALMENTE NORMAL. SÓLO REDUCE UN POCO LA VELOCIDAD APLICANDO SUAVEMENTE LOS FRENOS.



Nunca frenes durante una curva. Frena antes o después, en caso contrario puedes perder la adherencia que las llantas requieren y con ello el control de tu bicicleta.



LA LEY PERMITE QUE DOS CICLISTAS CIRCULEN UNO AL LADO DEL OTRO. SE RECOMIENDA QUE LO HAGAN EN UN MISMO CARRIL. NO ES PRUDENTE RODAR TRES CICLISTAS EN EL MISMO CARRIL, DADO QUE CONFUNDE A LOS AUTOMOVILISTAS. SI EL CARRIL DERECHO ES ANCHO, ES RECOMENDABLE QUE LOS CICLISTAS CIRCULEN EN FILA INDIA, DE FORMA QUE LOS COCHES PUEDAN USAR ESE MISMO CARRIL, AUNQUE ESTO DEPENDE DE LA DECISIÓN DE LOS PROPIOS CICLISTAS. RECUERDA QUE TIENES EL DERECHO DE USAR TODO EL CARRIL SI ELLO ES CONVENIENTE PARA TU SEGURIDAD.



## EN CARRETERAS Y AUTOPISTAS

A veces los ciclistas no tienen otra opción de conexión vial que la de circular en carreteras o autopistas. Es muy común sobre todo en las zonas periféricas de la Ciudad de México, donde debes estar preparado para moverte en estas vías. No te pueden prohibir circular en ellas: si no hay otra alternativa, es tu derecho circular de manera segura y cómoda. Muchas de estas carreteras están ya inmersas en la ciudad pero siguen teniendo una geometría de “carretera”.



La carretera Xochimilco-Tulyehualco y la autopista México-Pachuca son ejemplos de vías carreteras integradas al *ritmo* urbano.



Circulando en posición primaria obligas a los automovilistas a rebasarte cambiándose de carril.



El acotamiento suele estar en un nivel más bajo que la calle. Ten cuidado al cruzar esta pendiente y recuerda la importancia de la visibilidad: ropa clara, reflejantes y luz roja trasera son obligados.

En carreteras circula en posición secundaria tanto en terreno ascendente como en suelo sin pendiente. Cuando vayas de bajada, dado que tu velocidad no dista mucho de la del resto de vehículos, es recomendable que tomes la posición primaria, en especial en zonas de curvas.



En las autopistas, dada la alta velocidad que llegan a tomar los automovilistas, lo mejor es que circules por el acotamiento, entendido como un ciclocarril virtual. Dos inconvenientes de los que debes tener mucho cuidado:

- Sobre todo en puentes o gasas de incorporación (donde los demás vehículos circulan a mayor velocidad que tú), el acotamiento desaparece.
- Por la falta de rodamiento en esa zona, el pavimento del acotamiento suele tener basura, piedras, cristales rotos y hasta piezas de automóvil que pueden darte algunos problemas.

## 2. Situaciones no recomendadas

Utilizar la bicicleta en la ciudad, en especial si se hace como medio de transporte cotidiano, implica que te enfrentes a situaciones imprevistas que quizá te obliguen, porque no encuentras otra alternativa, a hacer maniobras poco recomendables.

### CIRCULAR CERCA DE LAS PUERTAS DE LOS COCHES

Cuando el tráfico está congestionado y los autos están parados, como ciclista tienes la opción de circular entre carriles. Diseña tu trayectoria en función de la ubicación de las puertas alejándote lo más posible de la puerta que te quede más cerca, serpenteando para evitar potenciales colisiones.

Sin descuidar lo que sucede en la calle delante de ti, utiliza técnicas complementarias para prever posibles maniobras de los automovilistas que te rodean: registra, por ejemplo, si hay personas en el interior de los coches, si las llantas delanteras cambian de dirección, si se enciende algún motor, o si se oye el “click” de las puertas al abrirse.

### CIRCULAR EN ÁREAS PEATONALES

Es ilegal circular en bicicleta sobre las banquetas y áreas peatonales. No obstante, para entrar o salir de un predio generalmente se te permite rodar en la banqueta hasta que encuentres un punto seguro para integrarte al flujo vehicular, tal como un coche usa la banqueta para salir de la cochera. Si para mantener trayectos cortos y seguros, debes circular necesariamente en zonas peatonales; asume que estás invadiendo espacio ajeno.



SE PROHIBE A LOS CONDUCTORES [...] CIRCULAR SOBRE BANQUETAS, CAMELLONES, ANDADORES, ASÍ COMO EN LAS VÍAS PEATONALES.

*Reglamento de Tránsito Metropolitano, Art. 6º fracción I*



Recuerda que cerca de las puertas debes circular lo más lento posible y con los dedos puestos sobre las palancas de los frenos.



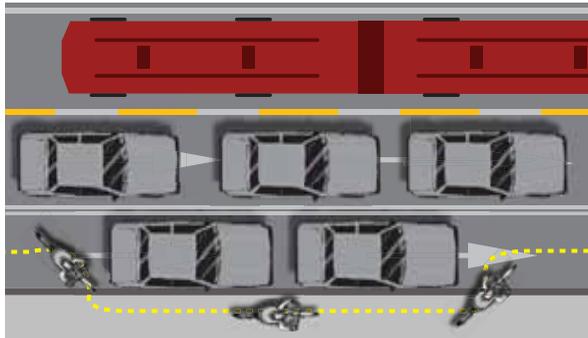
SE PROHÍBE A LOS CICLISTAS [...] CIRCULAR SOBRE LAS BANQUETAS Y ÁREAS RESERVADAS AL USO EXCLUSIVO DE PEATONES.

*Reglamento de Tránsito Metropolitano Art. 30 fracción IV*

### EN ZONAS PEATONALES

- Asumiendo que invades el espacio de los peatones, debes ser lo más invisible para ellos: no hagas que se sobresalten, no hagas que cambien su trayectoria, frenen ni —mucho menos— corran.
- Si hay personas transitando cerca de ti, no debes pasar la velocidad de una persona caminando. Puedes acelerar en cuanto veas que no hay peatones cerca, pero nunca a más de 10 km/h.
- Nunca uses el timbre o le chifles a peatones en áreas peatonales: es una grave falta de respeto.





Los espacios peatonales úsalos como última opción, y no lo hagas sistemáticamente.

### SUBIR A LA BANQUETA



Acércate a la banqueta de forma paralela a la guarnición.



Coloca tu pie en la guarnición y levanta en una misma maniobra la llanta delantera a la banqueta.



Con el otro pie empuja el pedal y la llanta trasera hacia delante a fin de que suba a la banqueta.

### SALTAR A LA BANQUETA



1.- Dirígete a la banqueta de manera que tu llanta delantera se encuentre transversal a la guarnición.

2.- Antes de que la llanta delantera toque la guarnición, levántala jalando el manubrio hacia ti para que no choque.

3.- En cuanto la llanta delantera se levante, coloca el peso hacia delante de manera que la llanta trasera no golpee con la guarnición y suba lo más suavemente posible.

### BAJAR LA BANQUETA



Cuando la llanta delantera llegue al borde de la banqueta, levántala para saltar. Idealmente, la llanta trasera tocará el suelo antes que la delantera.

## CIRCULAR EN SENTIDO CONTRARIO

El sentido de las calles aplica para todos los vehículos, incluidas las bicicletas. Esta disposición legal tiene una importante razón de ser: ningún peatón o conductor espera vehículos en sentido contrario, por lo cual nadie voltea a ver en esa dirección. Si estás obligado a circular en sentido contrario en algún tramo de calle, ten claridad de que no tienes ningún derecho y que tu obligación es mantenerte al margen de cualquier posible contacto tanto con peatones como con otros vehículos. Circula a baja velocidad y extrema tus precauciones con peatones pretendiendo cruzar la calle: no te verán. Al igual que en zonas peatonales no uses el timbre ni chifles a menos que sea necesario para evitar un accidente.

## CRUZAR SEMÁFORO EN ROJO

Los ciclistas tienden a ignorar los semáforos. El semáforo es un indicador de preferencia, no es una regla rígida e irrompible. De hecho el *Reglamento de Tránsito Metropolitano* prevé que después de las 11 de la noche los vehículos pueden cruzar aún con el semáforo en rojo. No obstante, debes entender y hacerte responsable de los riesgos que, como ciclista, implica cruzar una calle en esas condiciones. Detente haciendo alto total y bajando uno de los pies al suelo, en especial cuando cruces avenidas primarias; fíjate a ambos lados de la calle buscando peatones y automóviles, y cruza sólo cuando tengas la total certeza de que tienes espacio de sobra para cruzar cómodamente.

## OÍR MÚSICA Y HABLAR POR CELULAR

En la Ciudad de México es ilegal el uso de aparatos que representen un distractor para la conducción segura de cualquier vehículo (*RTM*, Art. 6 Frac XI). Una buena práctica que deben realizar los ciclistas es mantener, como un complemento de la vista, los oídos atentos a lo que sucede en la calle. Sin embargo,



LOS CICLISTAS Y MOTOCICLISTAS DEBEN [...]CIRCULAR EN EL SENTIDO DE LA VÍA

*Reglamento de Tránsito Metropolitano*  
Art. 29 fracción II



Ante cualquier colisión con peatones u otros vehículos, si te encuentras circulando en sentido contrario, la culpa será tuya.



[...]ENTRE LAS 23:00 HRS. Y LAS 5:00 HRS. DEL DÍA SIGUIENTE [EL CONDUCTOR] DEBE DETENER TOTALMENTE EL VEHÍCULO FRENTE A LA INDICACIÓN DE ALTO DE UN SEMÁFORO Y, UNA VEZ QUE SE CERCIORE DE QUE NINGÚN VEHÍCULO O PEATÓN SE DISPONE A ATRAVESAR UN CRUCERO, PODRÁ CONTINUAR LA MARCHA AÚN CUANDO NO HAYA CAMBIADO LA SEÑAL DE ALTO.

*Reglamento de Tránsito Metropolitano*  
Art. 8° fracción IX.

bargo, algunos ciclistas desarrollan la habilidad de poder escuchar música o hablar por teléfono, siempre que sus manos se mantengan libres. Si te ves obligado a ello, hazlo con responsabilidad y bajo las siguientes consideraciones:

### PARA HABLAR POR TELÉFONO Y OIR MÚSICA

- Detén tu marcha, si usas manos libres o te encuentres en espacios sin vehículos ni peatones. escuchar el tránsito aun cuando sigas oyendo música o el teléfono con el oído derecho.
- Usa los audífonos preferentemente sólo en espacios libres de coches y sin intersecciones. En zonas con tránsito quítate el audífono izquierdo, de manera que puedas
- Cuando uses algún tipo de audífono recuerda que su uso reduce tu capacidad de atención: deberás estar atento ante todos los potenciales riesgos de colisión.





# 3. Factores externos que inciden en tu seguridad

La seguridad de circular en bicicleta no depende únicamente de que tú y los demás usuarios de la vía lo hagan correctamente, sino también de factores externos que agregan una variable de riesgo en tus desplazamientos: la visibilidad ambiental, el clima, los pavimentos y la inseguridad como factor social.

## POCA VISIBILIDAD

Circular de noche, o hacerlo en situaciones climáticas adversas tienen muchas similitudes: en ambos casos la prioridad es mantenerse visible; en ambos casos se necesitan técnicas especiales para circular con seguridad y comodidad.

Muchos de los accidentes en que se ven envueltos ciclistas ocurren en la noche, y en más alto porcentaje cuando las bicicletas no cuentan con luz roja trasera. Como vimos en el capítulo 1, lo más importante es la luz trasera, teniendo como complemento los reflectores y la luz blanca delantera. Otros útiles accesorios son los reflejantes.



Aprovecha el reflejo de la luz de los coches que circulan tanto en tu mismo sentido como de frente en el pavimento, para ver mejor el camino.



Es imprescindible el uso de luz roja trasera en tu bicicleta. Ten cuidado de no bloquearla al usar mochilas o bolsas en la espalda o en la parrilla.

La luz trasera en general se ajusta para que parpadee, de manera que llame la atención y no se confunda con la de un auto *tuerto*. En el caso de las bicicletas con generador de luz integrado, es bueno complementarlo con una segunda luz roja tipo LED que parpadee. La luz blanca delantera dirígela a un punto entre cinco y diez metros delante de tu bicicleta para iluminar el camino.

De noche aplican las mismas normas de circulación que durante el día. Tienes derecho a circular de noche en las calles siempre que lleves luz roja trasera. El factor visibilidad es un elemento muy importante. Debes partir de la premisa de que en muchas situaciones los automovilistas no te pueden ver. Por ejemplo, en una intersección desde direcciones distintas, debes asumir que el automovilista no te ha visto hasta que no tengas duda de que está consciente de tu presencia. Es un hecho que técnicas como la negociación, de noche, se complican.

Sin embargo, rodar en la posición primaria es importante para evitar los baches y hoyos que en la noche pueden representar conflictos potenciales.

## VIENTO

Sobre todo en las tardes y en época de lluvias, el viento vespertino se puede convertir en un factor de consideración para el ciclista de la Ciudad de México. Si viene de atrás te acelera y puede que lo agradezcas; si viene de frente, te frena y cansa, cosa que puedes combatir reduciendo tu resistencia al viento (agachándote), y manteniendo tu cadencia de pedaleo haciendo los cambios que se requieran; el viento más peligroso es el que, igual que cuando te rebasa un camión, viene de lado y te puede desplazar comprometiendo tu trayectoria. En este último caso, controla tu velocidad y aumenta tus precauciones.



USA LENTES PARA EVITAR PERDER VISIBILIDAD CON EL VIENTO QUE VIENE DE FRENTE.



Si te agarra la noche y no tienes luces, piensa que los demás conductores no te ven. No utilices tu derecho a circular en un carril ni la preferencia que tenga la vía en la que circulas. Actúa completamente defensivo, como si estuvieras circulando en sentido contrario.



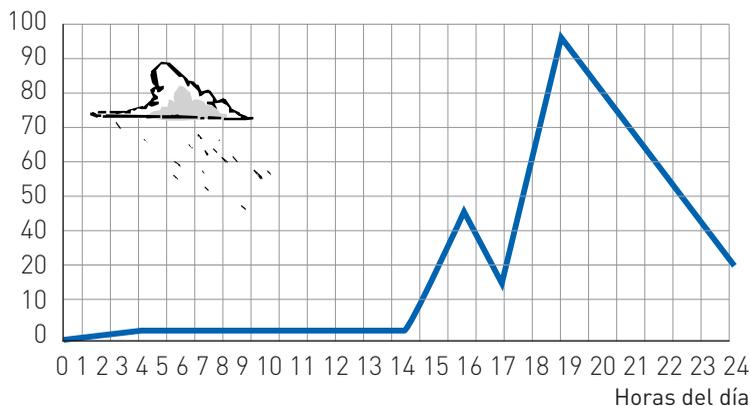


## LLUVIA

Uno de los argumentos más utilizados por las personas que temen utilizar la bicicleta de manera cotidiana, es el de la lluvia. El mejor método para pedalear sin mojarse, es no usar la bicicleta cuando llueve, y ello es más fácil de lo que parece.

En la Ciudad de México lo más común es que sólo llueva entre junio y octubre. Incluso en estos meses, la lluvia se da sobre todo en la tarde, de manera que en la mañana hay muy poco riesgo de lluvia.

Porcentaje de probabilidad de lluvia



**En época de lluvias suele haber chubascos de entre 10 y 30 minutos de duración en las tardes. Luego hay una ventana de alrededor de una o dos horas sin lluvia, y después más chubascos de mayor duración.**

Tienes varias opciones: puedes aprovechar la ventana sin lluvia para regresar a tu casa en bicicleta; puedes dejar la bicicleta en la escuela o en la oficina y regresar en transporte público; o puedes prepararte con la ropa adecuada para pedalear con lluvia. En cualquier caso, si dejas amarrada tu bicicleta al intemperie en época de lluvias, procura tapar el asiento con una bolsa de plástico o un cubreasientos.



**Puedes llevar una capa o poncho para la lluvia doblado en una bolsa para usarlo cuando sea necesario o usar chamarras de materiales impermeables que dejan salir el sudor, llamados *Gore-Tex* ó *Helly Tech*.**



**Una gran ventaja de las bicicletas plegables es que además cuentas con una tercera opción que consiste en combinar bicicleta y transporte público.**

Debido a que la fricción entre las llantas y el pavimento se reduce con el agua, con lluvia o pavimento mojado debes extremar precauciones:

- Reduce la velocidad y da las vueltas más lento y con mayor cuidado. Es más difícil maniobrar la bici y más fácil caer. Evita superficies metálicas como alcantarillas, registros o rieles, que son muy peligrosas al mojarse.
- Frena con más anticipación, ya que los frenos mojados tienen tiempos de frenado más largos; una manera de secarlos es frenar varias veces seguidas. No frenes con el freno delantero, en especial en superficies resbaladizas como los pasos peatonales o áreas con marcas en el pavimento. Cuando no puedas frenar por lo resbaloso del pavimento, trata de detenerte con los pies, poniendo uno de ellos en el suelo.
- Para superar superficies resbalosas, levántate del asiento y coloca los pedales de forma que tus dos pies queden a la misma altura.



- Recuerda que con lluvia disminuye la visibilidad.
- Cuidado con los charcos, que suelen esconder algún bache.



Evita ensuciarte con el agua que despiden, al pasar sobre un charco y seguir rodando, las llantas de tu bicicleta. Las salpicaderas son esenciales. Si no cuentas con ellas, o por lo menos con la trasera, instálala: hay varios tipos, tamaños y precios, y cualquiera es mejor que no tener ninguna.

## FRÍO

En la Ciudad de México el frío no es un factor tan determinante como en ciudades del norte del país o de Europa y Estados Unidos. Sin embargo, es importante prepararse adecuadamente, en especial en las madrugadas. Ponte camiseta debajo de la ropa, y usa guantes para evitar que se congelen tus dedos.



**Debido a que puedes tomar cierta velocidad es recomendable que cuando hace frío, respires por la nariz y te cubras la boca para evitar que el aire helado descompense tus vías respiratorias y vulnere tu salud.**



## PAVIMENTO

El pavimento es el más importante aliado del ciclista. El mejor espacio para rodar de manera cómoda y segura, es aquél con pavimento suave y sin baches. De hecho, muchos de los accidentes que tienen los ciclistas se originan en el momento en que la llanta delantera cae en una grieta o un bache.

Dada la cantidad de movimientos vehiculares que implican, las intersecciones suelen acumular baches e irregularidades. En la Ciudad de México, algunos problemas de pavimento son recurrentes. Identifícalos para que, en la medida de lo posible, puedas prevenirte.



**Alcantarillas.** Evita circular sobre ellas: la mayoría son de metal (resbalosas con el agua), algunas están hundidas, o elevadas, otras no tienen tapa o la tienen rota.



**Baches.** Evita los baches con las técnicas aprendidas en el capítulo 2: esquivalos o sáltalos. Recuerda que debes evitar que tu llanta delantera caiga en uno.



**Vías de tren.** Crúzalas siempre de forma transversal para evitar “enlartarte” y caer.



**Grietas y juntas.** Al igual que las vías del tren, las grietas y juntas de concreto crúzalas transversalmente.



**Ondulaciones.** Surgen en zonas de tráfico pesado, y no siempre son muy visibles. Toma bien el manubrio en tanto pasas la zona conflictiva.



**Pavimento resbaloso.** Aceite, agua, grasa, lodo, grava suelta, hojas secas o zonas pintadas hacen que el pavimento sea resbaloso. En estos casos levántate del sillín y no pedalees.



En vialidades poco suaves como empedrados, adoquines o calles sin pavimentar, en lo posible circula “a rueda libre”, evitando sentarte en el sillín, y manteniendo flexionadas piernas y brazos para absorber mejor el golpeteo del piso sobre las ruedas.



OTRO PROBLEMA CON LOS PERROS SE PRESENTA CUANDO, SIN DARSE CUENTA DE LA POSICIÓN DEL CICLISTA, SE COLOCAN FRENTE A LA BICICLETA PROVOCANDO UNA COLISIÓN.

## PERROS

Los perros persiguen a los ciclistas siempre y en todos lados. Algunos lo hacen por una especie de tradición canina y otros, los menos, por atacarte. Cuando atacan, suelen morder la pantorrilla, que es lo que tienen más cerca y se mueve más. Estas son algunas estrategias para evitar el problema:

- Si el perro está lejos, acelera y aléjate rápidamente sin perder más tiempo.
- Si el perro está muy cerca, detente: lo más probable es que pierda interés y se vaya.
- Si el perro no pierde el interés, grítale fuerte y coloca la bicicleta entre él y tú.



**Nunca intentes golpear a un perro: además de que es un ser vivo sujeto a protección legal, puedes perder el equilibrio y generarte problemas con sus dueños.**



- Si el perro está muy cerca, en lugar de acelerar protégete: su aceleración a corta distancia es mucho mayor que la que puedes lograr en bicicleta.
- Si un perro te llega a morder, detecta dónde vive y evalúa la gravedad de la herida. Inmediatamente acude a un hospital o con un doctor a que te revise la herida. Generalmente el médico recetará una vacuna contra el tétanos y otra contra la rabia, pero si visitas al perro cinco días después a fin de verificar que esté vivo, te evitarás la de la rabia.



## ASALTOS

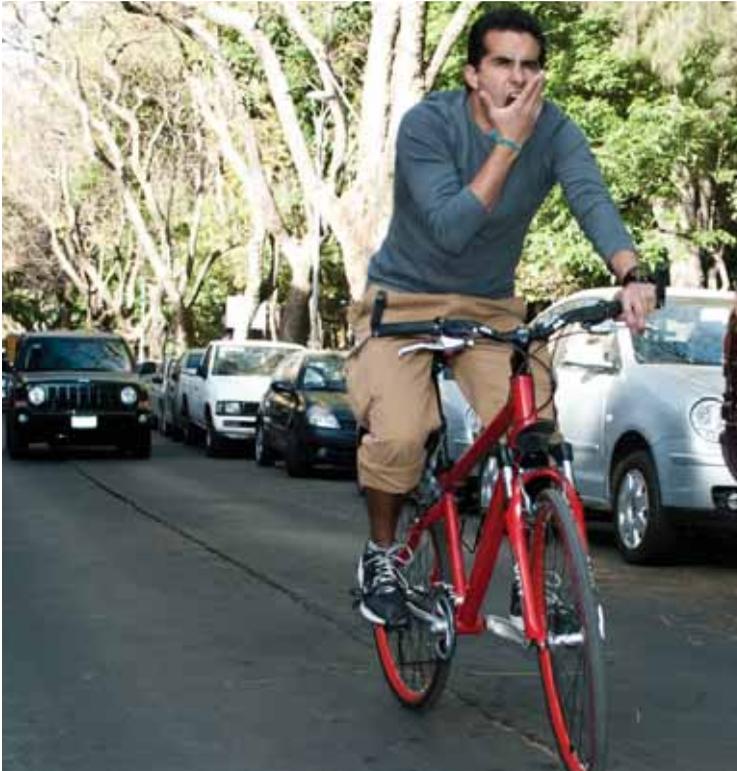
Una de las grandes ventajas de la bicicleta en la ciudad, es que hay relativamente pocos asaltos contra ciclistas en comparación con los automovilistas. No obstante, es preciso estar siempre atento contra potenciales ataques. Estas son algunas recomendaciones:

- Evita las emboscadas, callejones angostos o zonas demasiado llenas por coches estacionados.
- Varía tu ruta, no seas predecible en las calles que tomas, especialmente si es de noche.
- Preferentemente no circules de noche en puentes o túneles.
- Si te sientes inseguro, actúa como un loco, canta y grita a todo pulmón: alguien tan impredecible es difícil de asaltar.
- Si eres mujer, es recomendable que mates tu femineidad con la vestimenta o el uso de casco, especialmente de noche.
- Guarda la factura de compra de tu bicicleta. En caso de robo será la única prueba que tendrás para demostrar la propiedad y te servirá para recuperarla. Te recomendamos que le hagas una marca personal, escondida y resistente, para facilitar su identificación. Otra medida complementaria para facilitar la recuperación de la bici en casos de robo es tomarle una foto y anotar todas sus características.



## CANSANCIO

El cansancio afecta muchísimo tu capacidad de reacción. Si tu cansancio es derivado de la falta de sueño, lo más recomendable no es detenerse varias veces, sino terminar el viaje lo antes posible, quizá desviando el trayecto a calles con pocos coches. Considera seriamente dejar tu bicicleta amarrada en algún lugar seguro y tomar otro medio de transporte, o —si tu bici es plegable— tomar un taxi.



## CONSUMO DE ALCOHOL

Los límites de alcohol previstos para automovilistas no aplican, en los hechos, a ciclistas, a pesar de que también son conductores de vehículos. No obstante, no es recomendable tener altas concentraciones de alcohol en la sangre si se va a usar la bicicleta. Si tienes que circular en bicicleta, no tomes más de una bebida alcohólica o bien deja tu bicicleta amarrada en un lugar seguro y continua tu viaje en taxi o transporte público.

