



**En Bici por   **  
**San Vicente del Raspeig**



## **Realizado por:**

Oficina de Información Ambiental  
Ayuntamiento de San Vicente del Raspeig

## **Colaboración de:**

Textos: Juan Manuel Aparicio, Luis Corraleche.

Fotos: Luis Corraleche, Pili Isidro, Susana Oliveira,  
Alex Bayo, Verena Levy, Jean Paul Gambaiani,  
Marta Fernández, Carmen Castelo e internet.

Dibujos: Mónica Iborra, Aurora Hernández.



El uso de **la bicicleta como medio de transporte** tiene muchas ventajas; no contamina ya que no emite ni humos ni ruidos, es económica, es beneficiosa para la salud y ayuda a una mejor ocupación de las ciudades al necesitar menos espacio que el coche. Por todo ello no es raro que en muchas ciudades europeas se haya apostado por la bicicleta como medio de transporte diario.

Aunque el desplazamiento en bicicleta aún es muy minoritario en nuestra ciudad, si que se observa el aumento de su presencia en nuestras calles, en mayor medida gracias a las infraestructuras realizadas y a servicios como **bicisanvi**.

Con esta guía, en la que se aporta información y consejos sobre seguridad, recursos, características, etc., se pretende promover el uso de la bicicleta entre la población residente y visitante de **San Vicente del Raspeig**, no sólo con el uso lúdico tradicional, sino como medio de transporte entre su casa y trabajo, escuela, universidad... incluso para hacer compras.

**Luisa Pastor Lillo**

Alcaldesa

**Francisco Cerdá Orts**

Concejalía de Medio Ambiente



# ÍNDICE



00. Introducción
01. Historia de la Bicicleta
02. Beneficios de la Bicicleta
03. Consejos para circular en Bicicleta
04. La Bicicleta y la Seguridad Vial
05. Mecánica de la Bicicleta
06. Como estacionar la Bicicleta con seguridad
07. La Bicicleta y los niños
08. La bici *cool*
09. La red de vías ciclistas de San Vicente del Raspeig
10. Tipos de vías ciclistas
11. [bicansvi](#)
12. Donde puedo aparcar mi bici en San Vicente del Raspeig
13. La Declaración de Amsterdam
14. Mi agenda ciclista



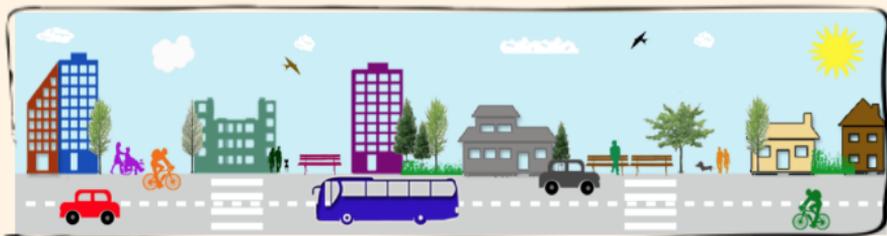
## Introducción

Nuestras calles son lugares donde las personas viven, trabajan, o simplemente disfrutan paseando. Son además vías de comunicación que permiten la movilidad de viandantes o usuarios de algún medio de transporte.

En el actual modelo de movilidad se ha primado el coche sobre los ciudadanos, lo que en ocasiones dificulta la convivencia entre las personas. ¿Cuántas veces hemos escuchado o dicho, "no bajas a la calle que es peligroso"?, ¿Desde cuándo el lugar en donde vivimos nos parece peligroso?

En este ámbito, caracterizado por la presencia masiva del coche, la bicicleta es una alternativa silenciosa que influye positivamente en la fluidez del tráfico, mejorando la circulación en las ciudades al no provocar atascos ni embotellamientos. Asimismo evita parte de la contaminación de nuestro entorno, además de ahorrar tiempo en nuestros desplazamientos.

Por todo ello, avanzar hacia un modelo de movilidad urbana más eficiente y segura implica considerar la bicicleta como un medio de transporte urbano más.



*Una ciudad para todos*

## La Bicicleta un medio de transporte ideal para la ciudad

Según las estadísticas, más del 30% de los viajes que se hacen en Europa en coche, corresponden a desplazamientos de menos de 3 km y un 50 % son inferiores a 5 km. Si contabilizamos el tiempo del trayecto y del aparcamiento, la bicicleta aparece como un medio de transporte eficiente y eficaz que además contribuye a mejorar la calidad de vida de las personas y de los espacios urbanos.



Una velocidad no competitiva en bicicleta es de unos 12-15 km/h, velocidad adecuada para moverse por la ciudad con rapidez, evitando atascos, y problemas de búsqueda de aparcamiento.

**San Vicente del Raspeig** tiene unas dimensiones de unos 5 km x 8 km, distancia ideal para emplear la bicicleta como medio de transporte.

Por ejemplo a una velocidad de 15 km/h, desde la zona del Polideportivo a la Universidad tardaríamos menos de 15 minutos.



# 1. Historia de la Bicicleta

La bicicleta es una maquina maravillosa que, desde sus lejanos orígenes ha evolucionado e incorporado nuevos y mejores materiales y componentes, sin perder por ello la sencillez de su diseño y funcionamiento que la hacen tan atractiva. Las primeras reseñas se remontan hasta las antiguas civilizaciones de Egipto, China e India.

En 1490, *Leonardo da Vinci* dibujó el boceto de lo que hoy en día conocemos como bicicleta.



En 1816, el barón alemán *Karl Drais*, diseñó el primer vehículo de dos ruedas con dispositivo de dirección: la *draisiana* o velocípedo. Esta constaba de un manillar que pivotaba sobre el cuadro y se movía por el empuje de los pies sobre la superficie del suelo.



En 1839, el herrero escocés *Kirkpatrick Macmillan*, añadió las palancas de conducción y los pedales, lo que permitía impulsarla con los pies sin tocar el suelo.

En 1861, *Ernest Michaux*, decidió dotar de unos pedales al cubo de la rueda delantera de la draisiana; se perdía estabilidad, pero se compensaba aumentando la velocidad. En ésta el cuadro y las ruedas eran de madera y los neumáticos de hierro. Se empezó a producir en serie, lo que la popularizó.



En 1869, en Gran Bretaña, se introdujeron los neumáticos de goma maciza montados en acero. Este vehículo fue el primero en ser patentado con el nombre moderno de **bicicleta**.

En 1873, el inventor inglés *James Starley* produjo la primera máquina con casi todas las características de la famosa bicicleta común o de rueda alta.

En 1887, *Thomas Stevens* realizó el primer viaje alrededor del mundo en bicicleta, partió de San Francisco, y tras más de tres años llegó a la misma ciudad.



A partir de aquí la mejora de las bicicletas pasaba por aumentar la velocidad a la que podrían circular, para ello se usaban ruedas cada vez más grandes, que llegaron a medir 3 metros, en detrimento de la ligereza de la bicicleta, que llegó a pesar hasta 40 kg.

Sobre 1880 apareció la llamada máquina segura o baja. En ésta las ruedas eran casi del mismo tamaño y los pedales, unidos a una rueda dentada a través de engranajes y de una cadena de transmisión, movían la rueda de atrás.



Posteriormente *John Kemp Starley* acopló los frenos, para una mayor seguridad, y usó los rodamientos, añadiéndose poco después los neumáticos desarrollados por *John*

*Boyd Dunlop*, cuyo tubo interior se rellenaba de aire.

*Starley*, desde su compañía *The Rover Company* creada en 1877 junto a *W. Sutton*, debe considerarse el "padre" de la producción moderna de bicicletas.

En Francia los hermanos *Michélin* crearon un neumático desmontable y *Giovanni Battista Pirelli* hizo lo mismo en Italia.

En 1893 aparecieron los frenos de zapata.

Con todos estos avances, el peso de la bicicleta se había aligerado hasta los 18- 20 kilos.

Con pruebas como el Tour de Francia (1903), el Giro de Italia (1909) o la Vuelta a España (1935) se popularizó el uso de la bicicleta, incrementándose en los años 60-70 con la crisis del petróleo y por los altos niveles de contaminación atmosférica de algunas ciudades.

Gracias a estas pruebas deportivas se han ido mejorando las prestaciones de la bicicleta, empleando materiales como el aluminio, el titanio o la fibra de carbono que han dejado atrás el acero, aligerando su peso hasta 6,5 kilos y aumentando la velocidad. Se ha modificado la posición de los frenos para facilitar su uso y



Tour de Francia 1929

hacerlas más seguras y se ha aumentado el número de marchas para mejorar la velocidad. Incluso se trabaja con la aerodinámica de las mismas en los túneles de viento.



Túnel de viento

En 1951 *Campagnolo*, ciclista amateur, inventó el desviador trasero, facilitando y mejorando el cambio de marcha en movimiento, pues antes se cambiaba a mano desmontando de la bicicleta.



En 1974 *Breeze, Kelly, Fisher y Ritchey* desarrollaron lo que hoy conocemos como **Mountain Bike**. Está es una bicicleta más pesada, de unos 18 kg, pero pensada para recorrer caminos de tierra y piedras, por lo que debe ser más robusta y con neumáticos más anchos.

A finales de los años 80 la marca Trek comenzó a comercializar la bicicleta con suspensión delantera, y en 1990 con doble suspensión.

En la actualidad hay más de **1.000 millones** de bicicletas en el mundo, cantidad que duplica el número de coches.

### La historia de la bicicleta en imágenes



## 2. Beneficios de montar en bicicleta

### \* Para la salud

El ejercicio realizado regularmente al montar en bicicleta nos aporta muchos beneficios para la salud:

- Supone un magnífico ejercicio cardiovascular. Se fortalece el **corazón**, aumentando el ritmo cardíaco máximo y disminuyendo la presión arterial.
- Se reduce el colesterol "malo" (LDL) y se aumenta el "bueno" (HDL). Los vasos sanguíneos se conservan flexibles.
- Es beneficioso para la **espalda** siempre que adoptemos una postura adecuada en el sillín, con el tronco ligeramente inclinado hacia delante. Al poner la espalda bajo tensión, el tronco tiende a estabilizarse, tonificándose la zona lumbar, lo que repercute positivamente en la prevención de hernias discales. Es importante realizar de vez en cuando abdominales para compensar la musculatura del tronco.
- Para aquellos que sufren problemas de **rodilla**, es una actividad muy recomendable, ya que se hace ejercicio sin que se produzca golpeteo con suelo, y al muscular los cuádriceps e isquiotibiales se aumenta la sujeción de las rodillas.



10 minutos de ejercicio repercuten en la musculatura, el riego sanguíneo y las articulaciones, a partir de los 30 minutos se mejora la función cardíaca y a partir de los 40-50 minutos se estimula el metabolismo graso.

## \* Ambientales

- Los trayectos de corta distancia en automóvil, en comparación con los largos desplazamientos, son los que tienen un consumo menos eficiente y los que generan mayor contaminación por kilómetro. La bicicleta es el medio de transporte más eficiente desde el punto de vista energético, pues su consumo y emisiones son cero.

- Al no generar ningún tipo de emisiones atmosféricas, ya que no consume combustibles fósiles, no emite micropartículas sólidas ni ninguno de los gases de efecto invernadero: dióxido de carbono (CO<sub>2</sub>), monóxido de carbono (CO), óxidos de nitrógeno (NO<sub>x</sub>) o hidrocarburos (HC), que perjudican la calidad del aire urbano.



- La bicicleta es un vehículo totalmente silencioso, mientras que el tráfico de vehículos de motor provoca el 70% del ruido de las ciudades españolas.



- Genera poca cantidad de residuos y su ciclo de vida es el más sostenible de todos los vehículos por fabricación, reparaciones, final de uso, etc. Es reutilizable y recuperable y consume poca cantidad de suelo comparadas con un coche.



Por todo ello, el uso de la bicicleta como medio de transporte urbano contribuye positivamente a reducir los niveles de contaminación, disminuye la reducción de la capa de ozono, el efecto invernadero, la niebla fotoquímica, la lluvia ácida y la contaminación acústica, mejorando la calidad de vida y la salud de las personas.

## \* Económicos y Sociales

A parte de reducir los costes sanitarios por los beneficios en la salud, el desplazamiento en bicicleta hace que se dedique un menor presupuesto familiar al transporte, ahorro derivado de la gasolina, seguro, impuesto de circulación, reparaciones, etc., obteniendo además una disminución de las horas perdidas en embotellamientos.

Para algunos segmentos de la población la bicicleta es un medio de acceso y transporte, sin el cual no podrían desplazarse con independencia, como son los que no pueden comprarse un coche, aquellos que por alguna razón no lo pueden conducir, o no tienen acceso al mismo por ser menores de edad.



La bicicleta es un medio de transporte económico, asequible para casi todas las economías domésticas. Los costes que ocasiona su uso por kilómetro recorrido son menores que



los de cualquier otro medio, salvo el desplazamiento a pie. Además, no suele acarrear gastos de estacionamiento, por lo que son todavía más económicas.

De este modo, la bicicleta puede reducir considerablemente el presupuesto de desplazamiento de una familia o un municipio.

## \* Planificación urbana

- Para distancias cortas, la bicicleta es el modo de desplazamiento más rápido y flexible, sobre todo en ciudades congestionadas o en horas punta.
- La ocupación del espacio en circulación es hasta 10 veces inferior que la de un coche.
- En el espacio que ocupa un coche aparcado se pueden llegar a estacionar hasta 20 bicicletas. Además resulta más caro construir una plaza de aparcamiento de automóvil que fabricar e instalar un aparcamiento para bicicletas.

### Razones para ir en bicicleta



### 3. Consejos para circular en Bicicleta

Circular en bici por la ciudad no es peligroso, siempre y cuando se haga de forma prudente y atendiendo a unas normas básicas. Para empezar a usar la bicicleta es fundamental tener en cuenta que estamos hablando de un medio de transporte y que circulamos por vías y espacios compartidos con otros vehículos o con peatones, por lo que la palabra que más debemos emplear es **RESPECTO** tanto de nosotros hacia ellos, como de ellos hacia nosotros.

- **Circula por el centro de tu carril** y hazte respetar. Si circulas muy próximo al lado derecho de la calzada, un coche puede intentar adelantarte aunque no guarde la distancia prudencial para hacerlo. Además, si alguna persona sale de un coche estacionado sin mirar, al abrir la puerta puede hacerte caer.
- **Circula por el carril derecho** pues nuestra velocidad es más lenta que la de los coches, aun así no temas desplazarte por el carril izquierdo si tienes que girar a la izquierda, haciendo bien visible la maniobra de cambio de carril.
- Maniobra progresivamente y con seguridad, no hagas cambios bruscos, e indica con anterioridad las maniobras de avance, cambio de dirección o parada, asegurándote siempre de que te han visto.



- En las rotondas circula como un vehículo más, no dudes en usar los carriles más a la izquierda, salvo si vas a salir en la primera salida a la derecha; los coches deberán adecuar su velocidad a la tuya.



- Para circular elige aquellas calles que tengan vías ciclistas (carril bici, ciclo calle o acera bici) o calles con velocidad atenuada y desplázate a la velocidad adecuada. Si vas por zonas donde se comparte el espacio con el peatón, se prudente teniendo en cuenta que la prioridad en estas zonas es del peatón. Si hay mucha densidad peatonal, desciende de tu bici.

- Hazte visible por la noche, lleva luz delantera blanca y trasera roja, además de reflectantes en la bici y en alguna prenda para que te vean bien.



- No circules con auriculares, ni hablando por el móvil, es necesario tener todos los sentidos alerta para poder atender a lo que pasa a nuestro alrededor.
- Respeta las normas de circulación; tienes un resumen en el punto 5 de este cuadernillo.
- Debemos mantener nuestra bicicleta en el mejor estado mecánico posible. Revisaremos periódicamente frenos, cambios, dirección, ruedas y luces; esto nos evitará riesgos de accidentes y conduciremos con mayor seguridad.
- Al estacionar tu bicicleta asegúrala bien; te indicamos cómo en el punto 6.

## 4. La Bicicleta y la Seguridad Vial

Hay dos normas estatales que regulan la circulación en bicicleta, la **Ley de Tráfico** y el **Reglamento** que la desarrolla. En ambas se pone de manifiesto que la bicicleta debe ser tratada como vehículo no motorizado y que tanto ciclistas como conductores de vehículos motorizados deben cumplir las normas.

En este apartado se han sintetizado aquellos aspectos que atañen a la circulación de las bicicletas:

- La bicicleta estará dotada de timbre y elementos reflectantes debidamente homologados. Cuando sea necesario el alumbrado (entre el ocaso y la salida del sol, en pasos inferiores o túneles y en vías urbanas o interurbanas insuficientemente iluminadas), será obligatorio llevar alguna prenda reflectante.

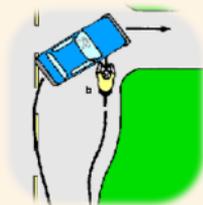


- Son obligatorias las luces de posición delantera y trasera y el catadióptrico trasero (que no debe tener forma triangular), siendo voluntarios los catadióptricos en los radios de las ruedas y en los pedales.

- El uso del casco es obligatorio en vías interurbanas y optativo en urbanas, este debe estar homologado o certificado.

- Los ciclistas no podrán circular 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.

- Si el ciclista es requerido para realizar un control de alcoholemia está obligado a realizarlo.
- Se debe circular por el arcén de las carreteras, siempre que éste sea transitable y suficiente. Si no existe arcén se circulará por la parte imprescindible de la carretera.
- Las bicicletas pueden circular en paralelo en columna de a dos atendiendo a las particularidades de la vía o a la peligrosidad del tráfico y circularan en fila india en zonas sin visibilidad.
- La bicicleta tiene prioridad de paso frente a los vehículos a motor cuando circula por un carril bici, un paso para ciclistas o un arcén señalizado.
- La bicicleta tiene prioridad de paso frente a los vehículos a motor que giren en un cruce o que accedan al cruce por la izquierda o por una vía no prioritaria.



- Los conductores de bicicletas mayores de 14 años podrán circular por el arcén de las autovías, salvo que, por razones de seguridad vial, se prohíba mediante la señalización correspondiente.
- Está legalmente permitido llevar a un niño de hasta siete años en una silla adicional en la bicicleta, esta debe de estar homologada y la persona que conduce debe ser mayor de edad.



- Si un conductor de vehículo motorizado pretende adelantar a un ciclista, lo tendrá que hacer extremando las precauciones, dejando una distancia mínima lateral de 1,5 metros. Si circula detrás deberá mantener una distancia de seguridad prudencial y proporcional a la velocidad que lleven, que nunca será inferior a 3 metros.



En **San Vicente del Raspeig** existe una **ordenanza municipal de circulación** (BOP 16.12.2010), en la que se regula expresamente la circulación en bicicleta en el municipio. En ésta se indica que cuando exista algún tipo de vía ciclista (carril bici, ciclo calle, o acera bici), la bicicleta circulará por ellas, estando permitida la circulación por la calzada siempre que se no circule a una velocidad anormalmente reducida.

Se establece que la velocidad máxima permitida en el carril bici es de 20 km/h y en las aceras bici de 10 km/h, respetando en este último siempre la preferencia del peatón. A mayor velocidad que las indicadas se deberá circular por la calzada.

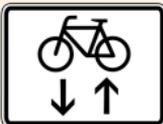
Se podrá circular en bicicleta, excepto momentos de aglomeración, por parques públicos, zonas peatonales, paseos y aceras con una anchura de más de 4 metros, respetando siempre a los peatones y adecuando la velocidad a su presencia y en ningún caso se superará la velocidad permitida.

## Normas de tráfico

Como hemos visto, la bicicleta es un vehículo más, por lo que es necesario que como tal respetemos las normas de circulación, así en los semáforos en rojo hay que detenerse y no se debe entrar en una calle que indica dirección prohibida. Si queremos que nos respeten a los ciclistas deberemos respetar; además evitaremos accidentes.

En este apartado te mostramos las señales que con más frecuencia nos podemos encontrar:

|  |  |
|--|--|
|   | <p><b>Ceda el paso</b>, obligación para todo conductor de ceder el paso en la próxima intersección, a los vehículos que circulen por la vía a la que se aproxime o al carril que pretende incorporarse.</p>  |
|  | <p><b>Stop</b>, obligación para todo conductor de detener su vehículo ante la próxima línea de detención o, si no existiese, inmediatamente antes de la intersección, y ceder el paso en ella a los vehículos que circulen por la vía a la que se aproxime. Si, por circunstancias excepcionales, desde el lugar donde se ha efectuado la detención no existe visibilidad suficiente, el conductor deberá detenerse de nuevo en el lugar desde donde tenga visibilidad, sin poner en peligro a ningún usuario de la vía.</p> |

|  |   |
|--|---|
|   | <p>Vía reservada para ciclos o vía ciclista</p>                                     |
|  | <p>Paso para ciclistas o posibilidad de encontrarse con ciclistas en la calzada</p> |
|  | <p>Prohibido el paso a bicicletas</p>   |
|  | <p>Prohibido el acceso a la vía a coches y motos</p>                                |
|  | <p>Bicicletas en ambas direcciones</p>  |



## 5. Mecánica de la Bicicleta

La bicicleta es una máquina relativamente sencilla que sigue siendo muy parecida a las primeras que se inventaron. Como hemos visto, con el tiempo, se han añadido componentes como los platos o piñones y se han incorporado nuevos materiales como el caucho o la fibra de carbono pero fundamentalmente sigue siendo un vehículo de dos ruedas, con pedales que al girarlos y gracias a una cadena de transmisión pone en movimiento una de las ruedas, dirigido por un manillar. El ciclista se sienta en un sillín acoplado a un cuadro donde se imbrican todos los demás elementos, consiguiendo el movimiento por el propio esfuerzo.



Para nuestra seguridad es necesario mantener nuestra bicicleta en las mejores condiciones posibles. Nosotros mismos podemos hacer una serie de ajustes y reparaciones, pues mantenerla en buenas condiciones y reparar las averías más comunes es sencillo y barato.

## ¿Cuál es la bicicleta adecuada para nosotros?

Hay muchos tipos diferentes de bicicletas: carretera, montaña, híbridas, plegables, eléctricas, *single speed*, *fixed*... todas valen para desplazarse, pero para moverse por ciudad las más cómodas son las de paseo. Elígela en función del uso que vayas a darle, asesorándote en tiendas especializadas.

Es importante que la bicicleta sea de nuestra talla, esta puede ir desde XS a XXL. Si hablamos de una de carretera la medida está entre 47 y 61 cm, y si es de montaña entre 14,5 y 24 pulgadas.

### Tipos de Bicicleta



*Carreras*



*Montaña*



*Híbrida*



*Plegable*



*Eléctrica*



*Single Speed*



*de Paseo*



*de Reparto*



*Bici 2.0*

Una vez elegida la bicicleta, deberemos tenerla siempre a punto, aquí os ofrecemos una serie de consejos:

**Altura del sillín:** El sillín debe estar alto pero permitiendo que el pie llegue al suelo con comodidad (de puntillas), de tal manera que pedaleando, la pierna nunca esté totalmente flexionada o estirada durante el recorrido, un truco es observar si se mueve la cadera pedaleando, si se mueve está demasiado alto. Esto es importante para evitar problemas de rodilla.



En ciudad se circulará más cómodo y se tendrá mejor percepción del entorno cuanto más erguido se vaya pero sin ir con la espalda totalmente recta. Para ello debemos desplazar el sillín a una posición adecuada y tener una potencia corta.

**Inclinación de las manetas del freno:** Subidos a la bici debe estar alineado el codo, la muñeca y la punta de los dedos.

**Limpieza de la bicicleta:** Se limpia con un paño de algodón o con una esponja mojada en agua con un poco de jabón. Si está muy sucia podemos usar una manguera, pero no es recomendable lavarlas en túneles de lavado, ya que el agua tiene una alta presión y puede entrar en algunas partes engrasadas que deben permanecer secas. Dejaremos la bici totalmente seca con un trapo o secador de pelo, evitando así que se nos oxide.

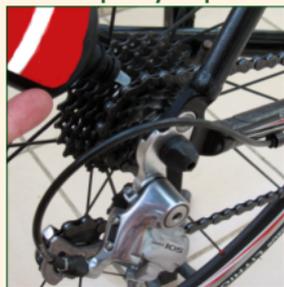
**Desengrasado:** Es necesario quitar la grasa, el polvo y el barro que se acumula en la bici. Para la cadena, roldana, piñones y platos usaremos un desengrasante. Se desengrasa



con mucho cuidado para no estropear ninguna pieza. Una vez aplicado el desengrasante dejaremos unos minutos para que actúe y

limpiaremos con un trapo.

**Engrasado:** Es muy importante mantener bien engrasada la bicicleta. No se debe dejar que la cadena se seque ya que se puede oxidar o partir. Para la cadena se puede usar grasa líquida, engrasando desde la zona de los piñones muy despacio, aceitando por eslabones o si usamos spray es mejor echarlo en la zona del plato, para no manchar la llanta.



Para la tija, potencia y los pedales usaremos grasa sólida.

Es conveniente **limpiar** de vez en cuando las **llantas**, eliminando la suciedad que puede hacer que resbale el freno o se desgaste más... para ello son muy efectivas las toallitas.

Una vez limpia, es conveniente revisar si están bien apretados los tornillos y llaves rápidas de las ruedas y sillín, y luego con unas llaves tipo Allen o destornillador de estrella o plano ir apretando cada uno de los tornillos; revisaremos la potencia, el manillar, la dirección, la sujeción de los cambios al cuadro, los pedales y las bielas.

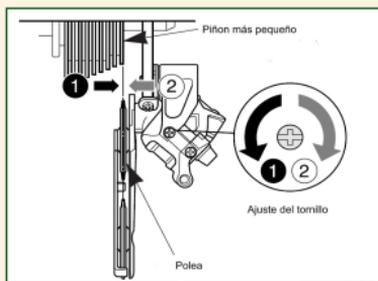
**Frenos:** Debemos cerciorarnos que siempre funcionan bien. Para ello comprobaremos si el cable está suficientemente



tenso y si las zapatas están en buen estado. Los regularemos de tal manera que al apretar el freno, los dos lados de la leva estén a la misma distancia de la llanta (en los frenos en V). Si roza hay que regular la zapata

con el tornillo, regulando la dureza del muelle interno.

**Cambio trasero:** Para comprobar la regulación del plato y los piñones, trabajaremos en el desarrollo de plato pequeño/piñón grande, y plato grande/piñón pequeño. Hay dos tornillos que suelen estar indicados como *High* y *Low*, aflojando o apretando uno u otro centraremos la cadena, evitando que los cambios salten o no lleguen. Desde detrás de la bicicleta observaremos si está alineado el desviador con el



piñón al que queremos llegar (sea el más grande o el pequeño). El centrado del cambio delantero es igual, existiendo esos dos tornillos con los que centraremos los platos.

La **cadena:** No todas las cadenas son iguales, emplear una u otra depende entre otras cosas del número de marchas de nuestra bicicleta. Revisaremos si está elongada, y si esto ocurre es recomendable cambiarla antes de que tengamos

que cambiar piñones y plato por el mal uso. Para cambiar la cadena pondremos como desarrollo plato pequeño/piñón pequeño, y separaremos los eslabones bien con el tronchacadenas o, si lo tiene, con el eslabón rápido. Para saber si la cadena es del tamaño adecuado, deberemos poner plato y piñón grande y comprobaremos si el desviador va forzado, añadiendo un eslabón si fuera necesario.

Si **pinchamos una rueda** cambiaremos la cámara o arreglaremos el pinchazo. Para ello necesitaremos una herramienta especial y un juego de parches o una cámara de recambio del tamaño que pone en la cubierta. Pondremos la



cadena en el piñón pequeño si tenemos que quitar la rueda de detrás. Una vez que hemos quitado la cámara

comprobaremos que no hay ningún objeto punzante en la cubierta, pasando suavemente la mano con el fin de localizarlo. Hay que tener presente el sentido del neumático al montar las ruedas. Para desmontar y montar la rueda es necesario deshinchar la rueda, y para darle la presión adecuada es aconsejable seguir las indicaciones de la rueda.

Los **pedales**: Es recomendable revisarlos una vez al año, engrasando la rosca del pedal a la biela, para evitar que acaben soldándose. Los quitaremos recordando que uno se desenrosca en sentido contrario al otro.

## 6. Cómo estacionar la Bicicleta con seguridad

Hay muchas personas que no van en bicicleta porque tienen miedo a que se la roben. Para evitarlo usaremos un candado de seguridad, aunque lo mejor es emplear dos candados. Lo más efectivo es emplear un candado tipo U, para la rueda trasera y otro candado en la parte delantera, pero siempre atando las dos ruedas y el cuadro.



Así NO



Así SI

Como recomendaciones generales te sugerimos:

- Canda siempre la bici; asegura al menos una rueda y el cuadro a un elemento fijo, los más recomendables son los aparcamientos en U invertida.
- El candado no debe tocar ni estar cerca del suelo, pues si se deja con un punto de apoyo de éste con el suelo se puede partir con un martillo.
- Procura aparcarla en un sitio concurrido y a la vista. Cuanto más recóndito sea el lugar, más probable es que alguien tenga tiempo de forzar el candado sin ser visto.
- Guarda el ticket de compra y apunta el número de serie de tu bicicleta, que normalmente se encuentra grabado en la

parte inferior y hazle una foto, así en el caso de robo puedes presentar una denuncia más completa, y si la encuentran puedes demostrar que te pertenece.



*Número de serie*

## Tipos de Candados

Comprar un buen candado es una buena inversión. Gastar un poco más de dinero puede ser la diferencia entre asegurar bien la bici o que quede expuesta al robo.

**Espiral o de cable:** Es uno de los más utilizados... y el más fácil de romper. Los finos sólo están recomendados para asegurar el sillín o algún elemento, pero no la bicicleta, y los más gruesos, que también se cortan fácilmente, sólo como complemento a otro, o bien si dejas la bicicleta en un sitio en la que esté a la vista.

**Cadenas:** Las cadenas cuyos eslabones tengan una sección inferior a 5 mm no alcanzan el nivel más básico de seguridad, por ello hay que emplear una cadena más gruesa que consiguientemente será muy pesada.

**Fijos o de cuadro, o candados balón:** Éste se atornilla al cuadro y permite bloquear la rueda trasera. El problema es que si bien bloquea la rueda, no puedes atarla a ningún elemento fijo. Está indicado en el caso de dejarla sólo momentos cortos sin atención.

**Pitón articulado:** Ofrece mayor seguridad pero aun así se puede cortar con un cortafríos, ya que es un cable de acero recubierto por una carcasa rígida.

**Candado en U:** Una de las opciones más fiables. Para romperlo hay que emplear un percutor o una sierra, de forma que hay que ir bien equipado y lleva tiempo. Permite amarrar la bicicleta a elementos fijos, y con los soportes incluidos se puede llevar en el propio cuadro. La pega es que añade mucho peso a la bici, y son de corta longitud.

**Candado articulado:** Tiene un alto grado de seguridad y son más fáciles de transportar que los en U.

**Cadena delta:** Es un candado casi irrompible, pero pesa mucho, por lo que sería aconsejable si se tiene que dejar la bici en un garaje o aparcabici durante mucho tiempo y de manera continua.

Tiene también importancia el tipo de **llave del candado**, las cilíndricas son mucho más fáciles de abrir, así que elige un candado con llave plana o de cruz.



## 7. La Bicicleta y los niños

Como ya hemos visto, la bicicleta es un perfecto medio de transporte en la ciudad tanto para mayores como para pequeños,

además de ser una manera de hacer algo de deporte saludable en esta sociedad preocupada por la obesidad infantil.

A los niños les aporta cierto grado de independencia y les ayuda a desarrollar y potenciar su capacidad física y motriz.

Circular en bici compartiendo el espacio con otros vehículos puede conllevar un riesgo que podemos reducir siguiendo las siguientes recomendaciones:

- Todos los niños y adolescentes cuando circulen en bicicleta deben utilizar el casco, sea la vía que sea. Es conveniente que los padres también lo usen, para promover conductas seguras.

- Se deben cumplir siempre las normas de tráfico, pero cuando se circula con niños con más razón, y si es posible explicárselas para que las conozcan.

- Es conveniente llevar algún tipo de prenda reflectante, para ser lo más visibles posible.

- Revisaremos la bicicleta, la presión de los neumáticos, los frenos y nos aseguraremos que todos los tornillos y tuercas están bien apretados, con el fin de evitar accidentes.



## 8. La Bici cool

En las ciudades cada vez se ven más bicicletas y ciclistas. La idea preexistente de que el ciclista es un joven, ecologista y hippie ya no existe. Se ha dado paso a una corriente de moda en el ciclista urbano; bicicletas fixed, single speed, o plegables, que miran el diseño, moda y comodidad. Las firmas de moda como Paul Smith, Le Coq Sportif, Keds, incluso Levi's han creado una línea de ropa, llamada *commuter*, en la que se tiene en cuenta que la persona emplea la bicicleta para ir de su lugar de residencia a su lugar de trabajo.

El movimiento *Cycle Chic* está presente en ciudades como Nueva York, Moscú, Sevilla, Barcelona, Copenhague, Londres, Buenos Aires... donde se observan personas con trajes, tacones, pañuelos, faldas... y pedaleando.



La bicicleta se ha puesto de moda. Podemos ver a la actriz *Elena Anaya* defendiendo su uso en la revista **Ciclosfera**, e incluso ver la versión más cool de una bicicleta en la última película de *Almodóvar*, cuya cesta es un bolso de Givenchy...



Elena Anaya en Ciclosfera



Bicicleta de "Los Amantes Pasajeros"

## 9. La red de vías ciclistas de San Vicente del Raspeig

Desde el Ayuntamiento de San Vicente del Raspeig y otras instituciones como la Agencia Valenciana de la Energía, se han puesto en marcha diferentes iniciativas que concilian la creciente demanda de desplazamientos con la reducción de los impactos sobre las personas y el medio urbano.

En la actualidad en San Vicente del Raspeig, existe una red de vías ciclistas delimitadas en varias zonas de la ciudad; perimetrales al casco urbano, en algunas vías de acceso al centro urbano y en nuevas urbanizaciones. Se trata de una red que cuenta con más de 25 km de vía ciclista de algún tipo, señalizado y/o delimitado.



Dada la tipología de los viales del centro urbano es dificultoso ejecutar carriles bici segregados por lo que la red se ha completado mediante el diseño de vías

compartidas con otros vehículos o peatones.

El objetivo de esta red es integrar la bicicleta como medio de transporte competitivo y seguro en el sistema urbano de movilidad de nuestra ciudad.

## 10. Tipos de vías ciclistas

En el término municipal de **San Vicente del Raspeig** aparecen tres tipos de vías ciclistas, distinción que se hace atendiendo a quien comparte el espacio de la vía.

**Carril Bici:** son vías exclusivas para ciclistas.



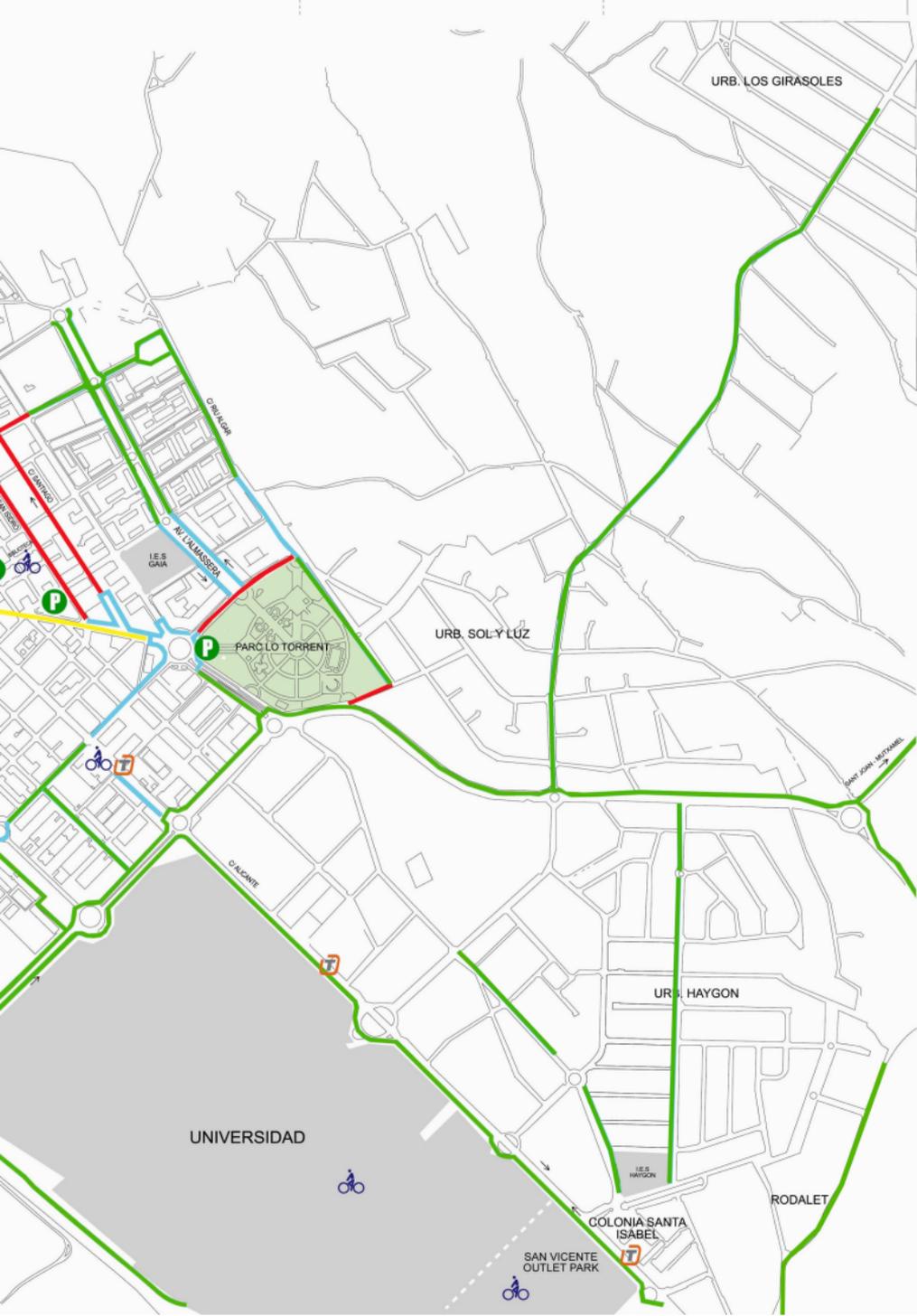
**Acera bici:** son vías para peatones y ciclistas.



**Ciclo-calle:** son vías para vehículos a motor y ciclistas.







URB. LOS GIRASOLES

C. PRIV. GAR

I.E.S. GAIA

W. CALMASERCA

PARC LO TORRENT

URB. SOL Y LUZ

GRANT JOHN - HAYGON

CALCAVE

URB. HAYGON

UNIVERSIDAD

I.E.S. HAYGON

RODALET

COLONIA SANTA ISABEL

SAN VICENTE OUTLET PARK

## 11. Bicisanvi

**Bicisanvi** es un servicio municipal de préstamo de bicicletas promovido por el Ayuntamiento de **San Vicente del Raspeig** y la Agencia Valenciana de la Energía, que tiene como objeto fomentar el uso de la bicicleta en **San Vicente del Raspeig** utilizando una tecnología innovadora y automatizada, con el fin de conseguir un ahorro energético y la reducción del impacto ambiental generado por el transporte motorizado. Fue el primer servicio de bicicleta pública de la Comunidad Valenciana.

Puede utilizar el servicio toda persona mayor de 18 años o a partir de 16 años con autorización de padres o tutores. Para ello es necesario registrarse como usuario y obtener la tarjeta **bicisanvi**, en una de las oficinas de alta.



### Oficinas de alta

- OIMA y Ayuntamiento. Plaza Comunitat Valenciana, 1
- Centro de Información y Asesoramiento Juvenil, Los Molinos. C/ Enric Valor, 5
- Patronato Municipal de Deportes. C/ Denia, 4

Más información en [www.bicisanvi.es](http://www.bicisanvi.es) o en la apps San Vicente del Raspeig (descargable para Android en Google Play).

## ¿Dónde se presta la bici?

En la actualidad, las estaciones de préstamo están situadas en:

- Plaza del Ayuntamiento
- Plaza Juan Pablo II
- Plaza del Apeadero
- Polideportivo Municipal
- Plaza Huerto de Los Leones
- Apeadero TRAM (Centro de Salud II)
- Biblioteca General Universidad de Alicante
- Centro Comercial SAN VICENTE OUTLET PARK



## 12. Dónde puedo estacionar mi bicicleta en San Vicente del Raspeig

En el término municipal hay una serie de aparcamientos donde puedes dejar tu bicicleta, están situados en:

- Plaza de la Comunitat Valenciana
- Plaza Huerto de los Leones
- Plaza de España
- Parque Lo Torrent
- Avenida 1º de Mayo
- Calle Villafranqueza
- Centro Juvenil Los Molinos



## 13. La declaración de Amsterdam: el derecho de ir en bicicleta

Durante la primera Conferencia Mundial sobre la Bicicleta *Velo Mondial*, celebrada en Amsterdam en junio del año 2000, se aprobó una declaración en la cual los participantes proclaman el derecho de todas las personas a ir en bicicleta cuando quieran, haciendo una llamada a los gobiernos, sectores económicos y a las organizaciones para que adopten medidas en este sentido.

La declaración expresa:

- El uso de la bicicleta aporta muchas ventajas, tanto para el individuo como para la sociedad y el medio ambiente.
- La bicicleta, como modo de transporte particular, ofrece un transporte puerta a puerta que es al mismo tiempo rápido y eficaz.
- La bicicleta ofrece una disponibilidad inmediata y su mantenimiento resulta relativamente barato.
- El tiempo de desplazamiento en bicicleta es previsible; al ciclista no le afecta la congestión del tráfico.
- La bicicleta ofrece intimidad, independencia y libertad; el ciclismo es una actividad emancipadora.
- Al ser el ciclismo una forma de ejercicio, mejora la salud física y mental.
- En la cambiante sociedad de hoy día, la bicicleta ofrece una forma de transporte flexible.

- El tráfico en bicicleta mantiene fluido el movimiento en las ciudades y previene o reduce la congestión.
- El uso de la bicicleta amplía el radio de actividad de las personas, independientemente de que sea joven o de avanzada edad, rica o pobre, hombre o mujer.
- El uso de la bicicleta ahorra espacio y dedicarle infraestructura es rentable.
- Desplazarse en bicicleta ahorra tiempo y promueve el desarrollo de la economía local.
- Un mayor uso de la bicicleta significa un mejor acceso a las oportunidades de empleo, una mayor creación de puestos de trabajo y un mayor nivel de salud pública.
- La bicicleta es silenciosa, limpia y sostenible.



Entre las propuestas que hace la declaración se encuentra que los gobiernos y las instituciones redacten los Planes Directores de la Bicicleta (PDB) en los cuales se definen las políticas para incrementar el uso de la bicicleta, definen el papel y la responsabilidad de las partes implicadas.

Texto completo en castellano: <http://www.sevilla.org/sevillaenbici/contenidos/5-documentacion/entidades/DeclaracionAmsterdam.htm>.

## 14. Mi agenda ciclista



### TELÉFONOS/ CONTACTOS

| Nombre                                  | Teléfono  | Correo electrónico  |
|---|-----------|---------------------|
| bicisanvi, información                  | 637190578 |                     |
| bicisanvi, incidencias                  | 600949177 |                     |
| Policía Local                           | 965675040 | policia@raspeig.org |
| Oficina de Información Ambiental (OIMA) | 965665230 | oima@raspeig.org    |
| Ayuntamiento San Vicente del Raspeig    | 965675065 |                     |
|   |           |                     |
|   |           |                     |
|   |           |                     |
|   |           |                     |
|   |           |                     |
|   |           |                     |
|   |           |                     |
|   |           |                     |
|   |           |                     |
|   |           |                     |
|   |           |                     |
|   |           |                     |
|   |           |                     |

| Nombre | Teléfono | Correo electrónico |
|--------|----------|--------------------|
|        |          |                    |
|        |          |                    |
|        |          |                    |
|        |          |                    |
|        |          |                    |
|        |          |                    |
|        |          |                    |
|        |          |                    |
|        |          |                    |
|        |          |                    |
|        |          |                    |
|        |          |                    |
|        |          |                    |
|        |          |                    |
|        |          |                    |
|        |          |                    |
|        |          |                    |
|        |          |                    |
|        |          |                    |
|        |          |                    |
|        |          |                    |
|        |          |                    |
|        |          |                    |
|        |          |                    |





| Nombre | Teléfono | Correo electrónico |
|--------|----------|--------------------|
|        |          |                    |
|        |          |                    |
|        |          |                    |
|        |          |                    |
|        |          |                    |
|        |          |                    |
|        |          |                    |
|        |          |                    |
|        |          |                    |
|        |          |                    |
|        |          |                    |
|        |          |                    |
|        |          |                    |
|        |          |                    |

| Nombre | Teléfono | Correo electrónico |
|--------|----------|--------------------|
|        |          |                    |
|        |          |                    |
|        |          |                    |
|        |          |                    |
|        |          |                    |
|        |          |                    |
|        |          |                    |
|        |          |                    |
|        |          |                    |
|        |          |                    |
|        |          |                    |
|        |          |                    |
|        |          |                    |
|        |          |                    |
|        |          |                    |
|        |          |                    |
|        |          |                    |
|        |          |                    |
|        |          |                    |
|        |          |                    |
|        |          |                    |
|        |          |                    |





| Nombre | Teléfono | Correo electrónico |
|--------|----------|--------------------|
|        |          |                    |
|        |          |                    |
|        |          |                    |
|        |          |                    |
|        |          |                    |
|        |          |                    |
|        |          |                    |
|        |          |                    |
|        |          |                    |
|        |          |                    |
|        |          |                    |
|        |          |                    |
|        |          |                    |
|        |          |                    |
|        |          |                    |
|        |          |                    |

| Nombre | Teléfono | Correo electrónico |
|--------|----------|--------------------|
|        |          |                    |
|        |          |                    |
|        |          |                    |
|        |          |                    |
|        |          |                    |
|        |          |                    |
|        |          |                    |
|        |          |                    |
|        |          |                    |
|        |          |                    |
|        |          |                    |
|        |          |                    |
|        |          |                    |
|        |          |                    |
|        |          |                    |
|        |          |                    |
|        |          |                    |
|        |          |                    |
|        |          |                    |
|        |          |                    |
|        |          |                    |
|        |          |                    |



## NOTAS



Ayuntamiento de San Vicente: [www.raspeig.org](http://www.raspeig.org)

Conbici: [www.conbici.org](http://www.conbici.org)

PICA Alicante: [www.alicante.es/trafico/](http://www.alicante.es/trafico/)

[www.ciclismourbano.info](http://www.ciclismourbano.info)

[www.enbicialtrabajo.com](http://www.enbicialtrabajo.com)

[www.ciclosfera.com](http://www.ciclosfera.com)

[www.copenhagencyclechic.com](http://www.copenhagencyclechic.com)

\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_



---

---

---

---

---

---

---

---

---

---

---

---

---

---

---

---

---

---

---

---

---

---

---

---





REALIZADO POR:



AJUNTAMENT DE  
SANT VICENT DEL RASPEIG

Colaboran:



GENERALITAT  
VALENCIANA