

MANUAL PARA EL PROFESORADO



**GUIAR UNA RUTA
EN BICI**

INTRODUCCIÓN

Si convocases a tu alumnado a una ruta en bici sin haber realizado previamente un trabajo de preparación estaríamos hablando, como el libro de Gabriel García Marquez, de la Crónica de una muerte anunciada.

Llegarían varias personas con la bici pinchada, cuando solucionases eso te darías cuenta de que dos o tres no son capaces casi ni de arrancar, cuando quisieses salir con el resto, a alguien se le saldría la cadena. Tendrías a parte del alumnado por delante, coches en medio del grupo, algunos por la acera, tus compañeros despistados... en fin, se te quitarían las ganas de volver a hacer nada relacionado con bicicletas.

El objetivo de este tema es que te anticipes a todas estas cuestiones y no cometas los mismos errores que muchas otras personas han cometido al intentar realizar una salida en bici con alumnado. O, dicho de otro modo, que cometas únicamente errores nuevos.

Para explicar este tema con un ejemplo que nos sirva de referencia, vamos a imaginarnos que tenemos que realizar una ruta mixta (que transcurre tanto por entorno urbano como por el medio natural) para un grupo de 30 chicos y chicas de 12 años.

LA CHULETA DEL PROFESORADO

ÍNDICE Y RESUMEN

Calendario de acciones

Con mucha antelación

Pag 4

Recorre de nuevo el itinerario, compártelo con el resto del equipo, busca refuerzos y envía las comunicaciones a las familias y alumnado.

La semana anterior

Pag 5

Prepara el material, revisa el parte meteorológico, realiza las actividades de preparación con el alumnado, últimos mensajes a las familias.

El día anterior

Pag 5

Última revisión del parte meteorológico, reparte las tareas entre el equipo y cruza los dedos.

Justo antes de salir del centro

Pag 6

Recordatorio de roles y tareas entre el equipo, mensajes al alumnado para el día, ordena al grupo y haz una mini práctica de circulación en el patio antes de salir a la ciudad.

Consideraciones previas

Normativa relacionada

Pag 8

Cuando los conductores de bicicleta circulen en grupo, serán considerados como una única unidad móvil. A partir de 51 ciclistas se considera marcha organizada.

Roles dentro del equipo

Pag 10

Guía: Conoce el recorrido, lidera al grupo (va delante) y da instrucciones a los demás.
Escolta/s: Aportan seguridad en diferentes intersecciones y dan instrucciones al alumnado.
Zaguero/a: Cierra el grupo, suele portar las herramientas y vigila al grupo entero.

Mide bien tus fuerzas

Pag 12

Quizás necesites más gente que ayude en toda o parte de la ruta.

Conducir a un grupo ciclista en un entorno urbano

Las distintas situaciones y cómo actuar

Pag 13

Ten claro cómo atravesar con un grupo de ciclistas cada situación que se te presente en el recorrido. Cuenta con profesionales de apoyo o, como mínimo, lee este pequeño manual.

Itinerario en entorno natural

6 reglas básicas

Pag 27

1. Nadie adelanta al guía.
2. Nadie se queda por detrás del zaguero.
3. Si se bifurca el camino alguien vigila que nadie se pierda.
4. Hay que prevenir a otros usuarios de los caminos.
5. En bajada o paso peligroso, el grupo pasa unido y controlado.
6. Hay que programar paradas y actividades en éstas.

Marcha ciclista (>50 personas)

Pag 29

En un evento multitudinario informa a tu ayuntamiento y plantéate pedir escolta policial. Las personas voluntarias y adultas se sitúan entre el tráfico y los más pequeños.

CALENDARIO DE ACCIONES

Con mucha antelación

Recorre de nuevo el itinerario diseñado

Aunque hayas realizado un determinado recorrido en años anteriores no está de más hacer una inspección del mismo, por si ha sufrido cambios en los caminos, en las paradas, hubiera obras, etc.

Compártelo con el resto del equipo

Dando indicaciones de los puntos conflictivos y cómo atravesarlos, de las alternativas, las paradas, zonas cubiertas, fuentes, tareas de cada cual, etc. Y animales a recorrerlo previamente o incluso acompañarlos a hacerlo.

Busca refuerzos

La ratio recomendada para guiar a un grupo ciclista es de 1 guía por cada 8 alumnos/as. Incluso cuando la ruta sea siempre por un itinerario sin tráfico, has de contar con la posibilidad de que algún guía tenga que volver al centro con parte del alumnado antes de tiempo, por lo que no puedes salir con las personas justas.

Si organizas pensando en las cosas que pueden salir mal, podréis dar respuesta a casi cualquier situación.

Por eso no está de más buscar a esas personas que te acompañarán ya sean guías profesionales, voluntarios/as o compañeros/as del centro educativo.

Comunicaciones a familias y alumnado

Tanto en qué consiste la ruta, su recorrido, lo que tienen que revisar, qué llevar, etc.

Este punto viene plenamente desarrollado en la **página 9 del Tema 1. Equipación y mecánica**.



La semana anterior

Prepara el material

Bicicleta, herramientas, botiquín... Tienes toda la información en las páginas **4, 5, 6 y 7 del Tema 1. Equipación y mecánica**.

Parte meteorológico

Hay que echar un vistazo a la previsión del tiempo usando, a ser posible, distintas fuentes de información. Te va a permitir saber si será necesario cambiar de fecha la ruta y/o lo que, en función de la predicción, pedirás al alumnado que traiga el día de la salida (chubasquero, guantes y gorro, crema de sol...).

Actividades previas con el alumnado

Puedes hacerles partícipes del diseño del recorrido, preparar las actividades que haréis el día de la ruta o trabajar cuestiones relacionadas con el objetivo de la misma (si es la visita a un museo, una actividad de investigación en un entorno natural, etc).

Pero las dos actividades que no pueden faltar son:

- Chequeo de las bicicletas, cascos, etc. Tema 1, páginas 10, 11 y 12.
- Ejercicios de habilidad y evaluación de sus aptitudes ciclistas. Tema 3, en general, y página 40, en particular.

Nueva comunicación a familias

- Mensajes particulares si alguna bici o casco está mal o hay alguna dificultad con el alumnado que impida o dificulte su participación.
- Mensajes grupales de recordatorio de la ruta (horarios de salida y llegada, lo que tienen que llevar, etc).

El día anterior

Última revisión del parte meteorológico

Si hubiera dudas los días anteriores, es el momento de ver la última previsión (en principio la más realista) y decidir si seguir adelante o posponer la salida.

Comunicaciones con el resto del equipo

Puede ser una reunión con todas las personas implicadas (profesorado, voluntarios/as, guías profesionales, policía, etc) o bien una serie de llamadas y/o mensajes a cada persona de manera individual.

Es importante asignar tareas y roles para cada persona en particular en lugar de hablar de manera general de lo que habría que hacer al día siguiente.

Cruzar los dedos

Nunca está de más.

Justo antes de salir del centro

Recordatorio de roles y tareas entre el equipo

- Decidid quién va a hacer de guía, de escolta y de zaguero/a (se explica más adelante en este tema).
- Repasad los puntos conflictivos de la ruta y los horarios (a qué hora habría que estar en cada punto, a qué hora iniciar el camino de vuelta, etc.).
- Comprobad el funcionamiento de los walkies y/o teléfonos.
- Estableced quién va a revisar cascos y la indumentaria del alumnado (cordones, ropa adecuada, mochila con el bocadillo y agua...).
- Decidid quién revisa las bicicletas (si es que no se han revisado ya a estas alturas) y los chalecos reflectantes* (si es que llevan).
- Acordad quién ordena al grupo y transmite los mensajes previos a arrancar.

***Los chalecos reflectantes son de gran utilidad cuando se manejan grupos grandes. Identifican a todas las personas del grupo, frente al resto de usuarios/as de la vía, como una sola unidad. Además te permiten localizar con un golpe de vista a tu alumnado en cualquier situación.**

Elige un color para el alumnado, por ejemplo amarillo, y otro para el equipo, por ejemplo naranja. Si además se puede llevar información de la actividad en la espalda mucho mejor ("IES Belén Calahorra", "Grupo escolar en bici", etc.).

Mensajes para el alumnado antes de salir

- Si alguien tiene que ir al baño, ahora es el momento.
- Que nadie se deje el almuerzo, el agua o, si la necesita, la medicina.
- Pídeles que revisen su vestimenta, casco y bici como ya habéis trabajado con anterioridad.
- Dales la máxima información sobre la jornada para que no se frustren si no se ajusta a sus expectativas: dónde vais, las características básicas del itinerario en bici, qué haréis allí, etc.
- Revisa que han reparado las bicicletas que estaban desajustadas la semana anterior
- Repasa las distancias de seguridad con la persona de delante y con la de al lado.
- Recuerda que no se puede adelantar (en el tramo urbano).
- Recuerda cuándo se va en fila de dos y cuándo en fila de uno (y que decidan quién irá delante en cada pareja para agilizar el cambio).
- Durante la salida hay que prestar atención a las indicaciones del equipo de guías y al tráfico, es decir, no vamos gritando, cantando, ni despistados/as.
- Hay que pasar hacia atrás los mensajes que se digan en la cabeza del grupo hasta que lleguen a la cola.
- Las manos van siempre en el manillar, sobre los frenos. Cuando vayamos en grupo quien se encarga de marcar con la mano será el equipo de guías (para prevenir choques entre el grupo debido a nerviosismo y/o falta de control al soltar una mano del manillar).
- Somos un gran autobús (más sencillo de entender que "una única unidad móvil"). En las intersecciones y semáforos seguiremos las instrucciones del equipo.

Ordena al grupo

Elige a las parejas

- Puedes emparejar a una persona menos hábil con una más hábil. De este modo mejora la seguridad del grupo. Además, si la persona hábil tiene problemas de comportamiento a veces darle ese rol de cuidador/a puede ayudarle a centrarse más a lo largo de la ruta.
- No pongas a dos personas muy habladoras o con problemas de comportamiento juntas, ni cerca.
- No pongas juntas a dos personas que tengan conflictos entre ellas.

Elige el orden

- Tiende a poner a las personas más sensatas a la izquierda (el lado del tráfico) y a las imprudentes a la derecha (el lado de la acera).
- Si hay alguien con especiales problemas de comportamiento puedes ponerlo de pareja con el/la docente de cabeza o de cola. Nunca pongas a esta persona en mitad del grupo ya que podría provocar alboroto o, incluso, caídas.
- Si hay alguien con poca capacidad física puede ir detrás de la persona que guíe para que marque el ritmo general del grupo. Otra opción es ponerla detrás del todo y que el/la zaguero/a vaya avisando al guía si puede aumentar o reducir el ritmo. Nunca pongas a esta persona en mitad del grupo ya que podría provocar que se abrieran huecos y que se interpusiese otro vehículo entre las dos partes del grupo.

Haz una mini práctica de circulación en el patio

Si alguna bici o algún alumno falla es mejor solventarlo antes de adentrarnos en el tráfico.

- Arranca y comprueba que llevan las manos en los frenos, una marcha adecuada y las distancias de seguridad.
- Escucha posibles ruidos provenientes de las bicis.
- Para y comprueba que se juntan lo máximo posible y ponen el pie en posición de arranque.
- Vuelve a arrancar y haz algún cambio de fila de uno a fila de dos y viceversa.
- Prueba a dar una indicación (o frase) y comprueba que ha llegado hasta el final del grupo.

Comienza la ruta

- Tu equipo y tú debéis poner los cinco sentidos en vuestra tarea para prevenir cualquier situación que pueda desembocar en un choque o una caída.
- Tu equipo y tú debéis disfrutar de una labor tan fantástica como la que estáis haciendo.



CONSIDERACIONES PREVIAS

Normativa Relacionada

Según la normativa estatal un grupo ciclista no organizado puede albergar, como máximo, a 50 integrantes (al menos si no se divide en distintos subgrupos). A partir de 51 personas se considera marcha organizada y debe informarse a las autoridades competentes de su realización.

RGCir Anexo II. Sección 2.a Marchas Ciclistas Artículo 15.

1. Esta normativa tiene por objeto establecer una regulación de las marchas ciclistas organizadas, concebidas como un ejercicio físico con fines deportivos, turísticos o culturales.
2. Se entenderá por marchas ciclistas organizadas aquellas actividades de más de 50 ciclistas.

Un grupo de ciclistas cuenta como un sólo vehículo. A la hora de guiar al grupo, tu equipo y tú debéis aseguráros de que circula unido (para que se le considere una unidad) y comportaros con el resto del tráfico como si no conocieran esa norma.

Esta afirmación tiene validez en intersecciones no semaforizadas. Cuando existe un semáforo y éste cambia de color, los integrantes del grupo que todavía no hayan atravesado la intersección deberán detenerse hasta que vuelva a cambiar a verde, aunque suponga la división en dos del grupo principal.

Artículo 25.4 LTSV

El conductor de una bicicleta tiene preferencia de paso respecto a otros vehículos:

- a) Cuando circule por un carril-bici, paso para ciclistas o arcén debidamente autorizado para uso exclusivo de conductores de bicicletas.
- b) Cuando para entrar en otra vía el vehículo gire a derecha o izquierda, en los supuestos permitidos, existiendo un ciclista en sus proximidades.
- c) Cuando los conductores de bicicleta circulen en grupo, serán considerados como una única unidad móvil a los efectos de la preferencia de paso, y serán aplicables las normas generales sobre preferencia de paso entre vehículos. En circulación urbana se estará a lo dispuesto por la ordenanza municipal correspondiente.



Roles dentro del equipo

A la hora de guiar a un grupo ciclista por la ciudad los miembros del equipo pueden asumir diferentes cometidos. De hecho, dependiendo del tamaño del grupo y de las diferentes situaciones que puedan darse durante la marcha, posiblemente alguna persona deba asumir varias funciones a la vez.

En general podemos dividir al equipo en estos tres tipos de roles.

Guía

- Es la persona que lidera al grupo. Circula al frente y comunica cuándo arrancar, cuándo parar, cuándo ir en fila de uno o de dos, cuándo cambiar de carril, etc.
- Conoce el recorrido y las posibles alternativas a éste y toma las decisiones en caso de que sea necesario cambiar de itinerario durante la marcha.
- Dirige al resto del equipo y le comunica con suficiente antelación lo que tienen que ir haciendo durante la ruta.

Escolta/s

- Suelen ir delante y detrás del grupo haciendo diferentes tareas.
- En intersecciones con o sin preferencia (Stops, cedas el paso y rotondas) se ocupa de que, una vez que el grupo haya comenzado a atravesar esa intersección, éste no se rompa y de que el resto de usuarios/as de la vía respete vuestra preferencia de paso (al tratarse de una unidad móvil única).
- En semáforos y pasos peatonales se ocupa de detener al grupo o parte del grupo, si fuera necesario, y de ejercer de guía hasta que ambos subgrupos se unan de nuevo.
- En cruces con poca visibilidad puede comunicar al guía si puede pasar o debe detenerse.
- Al estar adelantando constantemente al grupo puede ir dando indicaciones al alumnado sobre qué marcha elegir, qué distancia de seguridad dejar o cómo comportarse.

Zaguero/a

- Es la primera persona en entrar en la calzada y la última en salir. Es decir, es quien crea un espacio seguro para que el grupo se incorpore a la circulación y quien se queda protegiendo al último ciclista que sale de la calzada.
- Durante la ruta es la persona que va cerrando el grupo.
- Porta las herramientas y sabe usarlas. Cuando alguna persona tiene un problema mecánico se queda a su cargo.
- Desde su posición puede ver al grupo entero y hacer indicaciones a la persona que guía para que ponga soluciones. Por ejemplo, si el grupo se está estirando demasiado por una alta velocidad o si dos personas están discutiendo, quien tiene el rol de zaguero lo avisa al resto del equipo instructor.
- A la hora de cambiar de carril es la primera persona que lo hace para abrir un pasillo libre de coches y que el grupo entero cambie de carril después.
- Maneja al tráfico de detrás del grupo con comunicación positiva, indicando giros o paradas o anticipándose a un mal adelantamiento.
- Agradece al resto de usuarios de la vía su paciencia con un saludo y una sonrisa.

Para el caso de manejar un grupo de las características que contemplábamos en la introducción de este tema (30 chicos y chicas de 12 años) se pueden dar varias posibilidades.

Equipo de 4 personas

Se trata de un número bastante adecuado de instructores/as. El reparto de roles es relativamente sencillo:

- Un/a guía
- Dos escoltas
- Un/a zaguero/a

Cada persona tendría sus tareas bien delimitadas y el grupo estaría en todo momento cubierto por una persona delante, otra detrás y dos más aportando seguridad en las intersecciones.

Equipo de 3 personas

Si el equipo solamente estuviera compuesto por 3 integrantes, dependiendo del entorno, la tarea podría complicarse. El reparto de roles sería el siguiente:

- Un/a guía
- Un/a escolta
- Un/a zaguero/a que además asuma tareas de escolta puntualmente

Éste último es posible que en algunos momentos tenga que abandonar su posición en la parte trasera del grupo para aportar seguridad en algún cruce si la densidad de intersecciones o la característica del cruce es tal que no baste con una sola persona ejerciendo de escolta. Si este fuera el caso, habría que darle instrucciones a la última persona del grupo para que, cuando el zaguero se adelante a ejercer de escolta, ésta hiciese algunas labores sencillas como indicar los giros al tráfico de detrás del grupo. En ese caso habría que poner cerrando el grupo a una o dos personas serenas y con experiencia y/o control en la bicicleta.

Equipo de 2 personas

Si el equipo estuviera formado por 2 integrantes, con ese tamaño de grupo, solamente podríamos estar hablando de recorridos 100% fuera de tráfico. Y, aun así, podría ser insuficiente. Siempre tienes que contar con la posibilidad de que a uno de los instructores cause baja (le pase algo o tenga que acompañar a algún alumno o alumna). En ese caso se quedaría un único instructor al cargo de un grupo muy grande de ciclistas.

El reparto de roles quedaría así:

- Un/a guía
- Un/a zaguero/a que además asuma tareas de escolta constantemente



Mide bien tus fuerzas

Haz un buen diagnóstico de los conocimientos y capacidades de tu equipo, del grupo de escolares y del entorno de la ruta.

Si ves carencias importantes en tu equipo, contacta con guías profesionales que puedan aportar su experiencia durante la ruta (tareas de manejo del grupo, tareas de mecánica, etc). Si ves carencias importantes en el grupo, reduce tus expectativas y traza un recorrido menos exigente.

Si ves un punto especialmente difícil, debido a la intensidad del tráfico, quizás puedas pedir un apoyo puntual a la policía para cuando paséis por este.

Prevenir, mejor que curar.



CONducir a un GRUPO CICLISTA EN UN ENTORNO URBANO

A continuación veremos, apoyándonos en infografía, cómo superar una serie de situaciones que encontraremos cuando movamos a un grupo de ciclistas por un entorno urbano. Por supuesto no representan todas las situaciones y hay salvedades (dependiendo del ancho de los carriles, la velocidad del grupo, etc.). Plantearemos los próximos ejemplos contando con un equipo de 3 instructores/as: guía, escolta y zaguero/a.

Cuando ejerzas de escolta

A no ser que seas policía o un agente de movilidad, no puedes dirigir el tráfico. Por eso, cuando hagas de escolta no te podrás adelantar al grupo, entrar en una intersección y bloquearla. En lugar de eso, el grupo, que circula como si de un único vehículo se tratara, respetará la preferencia de paso de la intersección y una vez que comience a atravesarla será el momento en el que tú te coloques entre el grupo y los posibles vehículos que se aproximen a esa intersección para garantizar que éstos respetan la prioridad de paso del grupo de ciclistas (de acuerdo al art. 25.4 LTSV).

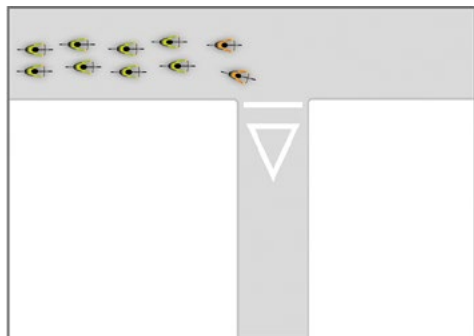
Cuando te quedes en el cruce no debes darle la espalda al posible tráfico que se aproxime por la intersección sino que tu atención tiene que estar dirigida precisamente a éste (por tu propia seguridad y la del grupo). Cuando se aproxime un vehículo busca el contacto visual con la persona que lo maneje, con lenguaje gestual hazle entender que debe esperar a que el grupo pase, que será solamente cuestión de unos pocos segundos, y agrádecele su paciencia. Es posible que la persona que maneja ese vehículo no conozca la norma que os da prioridad de paso y se ponga nerviosa. No te va a dar tiempo de explicársela (todo pasa en cuestión de segundos) y, en todo caso, si ha comenzado a increparte, tampoco va a querer entenderla. Por ello tu actitud no ha de cambiar independientemente de la suya. Agradece, sonríe y di que es cuestión de unos segundos.

Después de esto tendrás que volver a adelantar a todo el grupo hasta alcanzar al guía, que te dará nuevas instrucciones. Cuando lo hagas, trata de adelantar al grupo entre el tráfico y el propio grupo (generalmente por la izquierda). Si lo haces siempre por el mismo lado el alumnado se acostumbrará a tus movimientos y a dejarte pasar. En algunos casos puntuales puede que tengas que adelantar por la derecha. Ve avisando al grupo de este movimiento mientras lo haces.

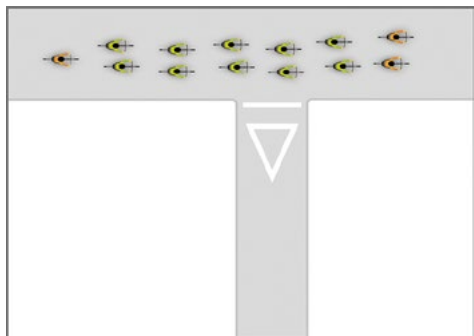
Situación 1

Una calle transversal mientras circulamos por vía principal

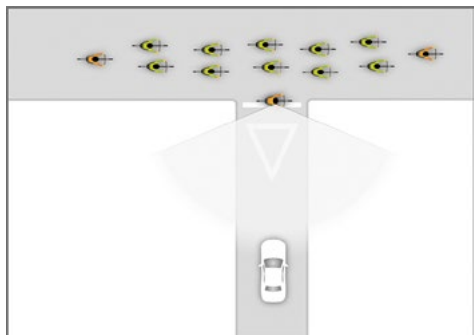
Aunque circulemos por una vía principal el más mínimo hueco entre ciclistas puede ser invadido por otro vehículo que se incorpore a la vía. Por ello hemos de actuar de la siguiente manera:



El/la escolta buscará la presencia de vehículos aproximándose a la vía principal.



En caso de que no haya o se aproximen desde tan lejos que no vayan a coincidir con el grupo, el/escolta permanecerá en la cabeza de grupo esperando indicaciones del guía.



Si, por el contrario, se acerca un vehículo por una calle adyacente, permanecerá entre el vehículo y el grupo hasta que el grupo entero haya pasado la intersección o hasta que vea que es seguro abandonar ese puesto (el grupo que falta por pasar es compacto, la persona que maneja el vehículo te dice que va a esperar a que pasen todos, etc.).

Situación 2

Un STOP o Ceda el Paso

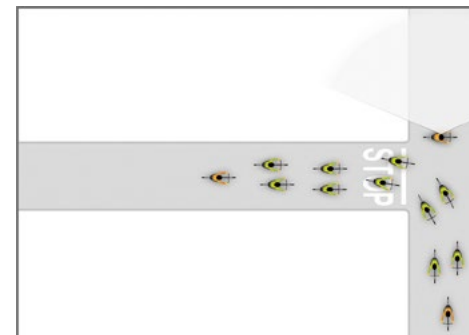
Una intersección sin prioridad puede ser una oportunidad para densificar al grupo. Por ello cuando nos aproximamos a la intersección hay que evaluar si el grupo está demasiado estirado (incluso si hay huecos entre ciclistas). De ser así, independientemente de que no se aproxime ningún vehículo al que ceder el paso, nos detendremos en la intersección, esperearemos a que el grupo vuelva a ser compacto y comenzaremos de nuevo la ruta.



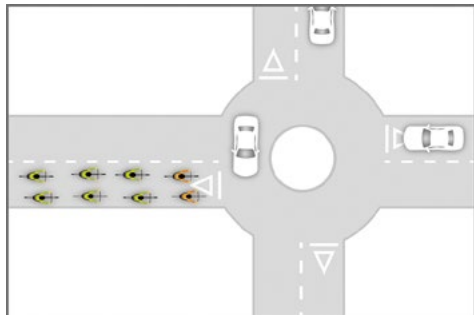
1. El grupo se acerca a la intersección.



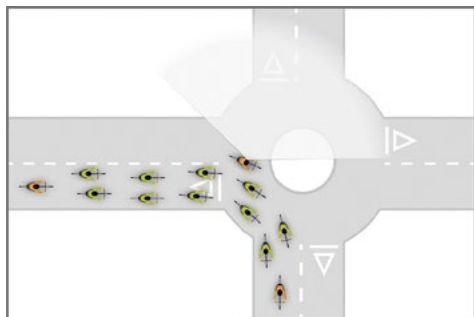
2. El grupo, respetando la preferencia de paso, comienza a atravesar la intersección.



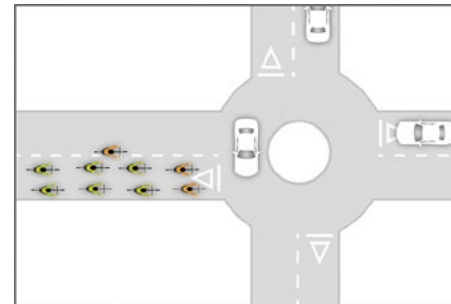
3. El/la escolta permanecerá en la intersección, entre el grupo y el posible tráfico que se aproxime, hasta que todo el alumado haya pasado.

Situación 3**Una rotonda de un carril (primera salida)**

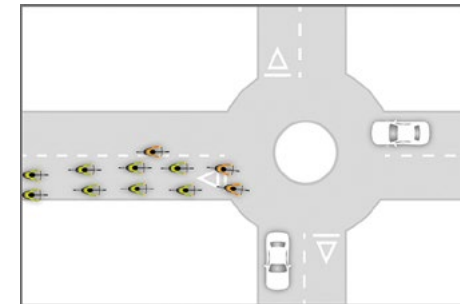
1. El grupo, respetando la preferencia de paso, comienza a atravesar la intersección.



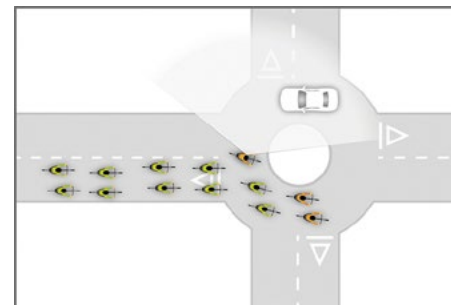
2. El/la escolta permanecerá en la intersección, entre el grupo y el posible tráfico que se aproxime, hasta que todo el alumnado haya pasado.

Situación 4**Una rotonda de un carril (segunda y tercera salida)**

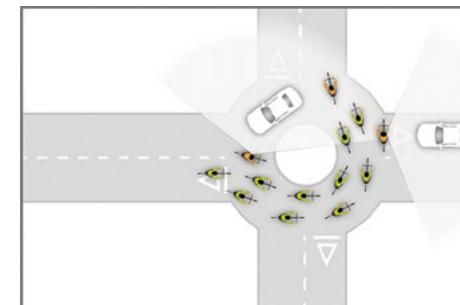
1. El/la zaguero/a se adelanta hasta la cabeza del grupo.



2. El grupo, respetando la preferencia de paso, comienza a atravesar la intersección.



3. El/la zaguero/a permanecerá en la intersección, entre el grupo y el posible tráfico que se aproxime, hasta que todo el alumnado haya pasado.

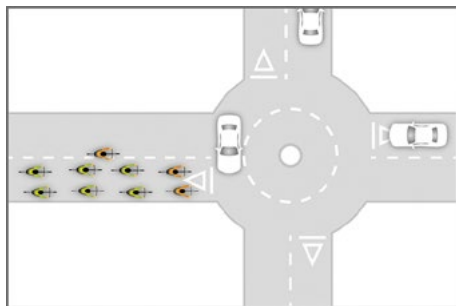


4. El/la escolta se comportará como en la "situación 1".

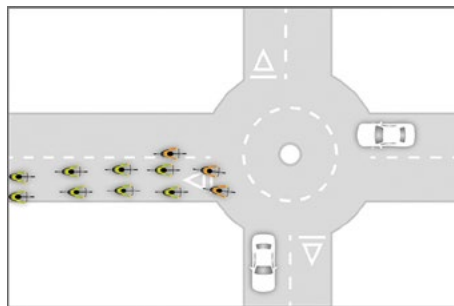
Situación 5

Una rotonda de dos carriles (primera, segunda y tercera salida)

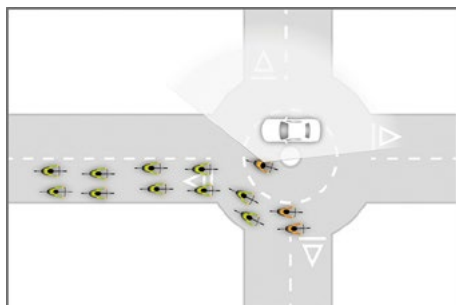
En una rotonda de dos o más carriles la mayor amenaza está en los vehículos que circulen por el carril central a la izquierda del grupo y quieran salir por una intersección, teniendo que atravesar para ello el grupo. Ésta es la principal situación que debemos evitar.



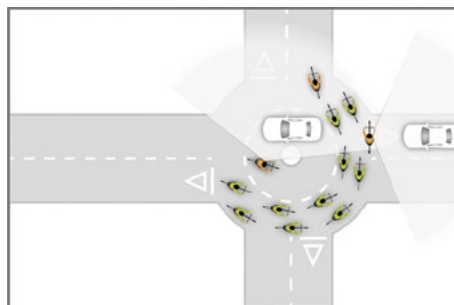
1. El/la zaguero/a se adelanta hasta la cabeza del grupo.



2. El grupo, respetando la preferencia de paso, comienza a atravesar la intersección.

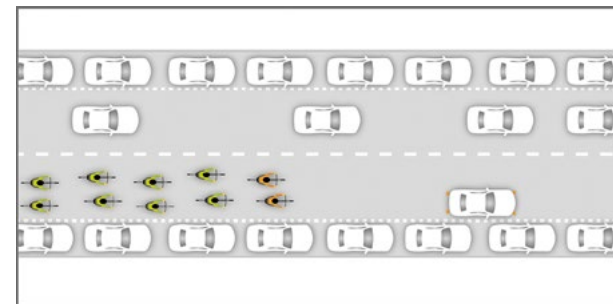


3. El/la zaguero/a se adelantará hasta el carril central para evitar que ningún vehículo circule en paralelo con el grupo por su izquierda. También vigilará a los vehículos que circulan por el carril exterior de la rotonda.

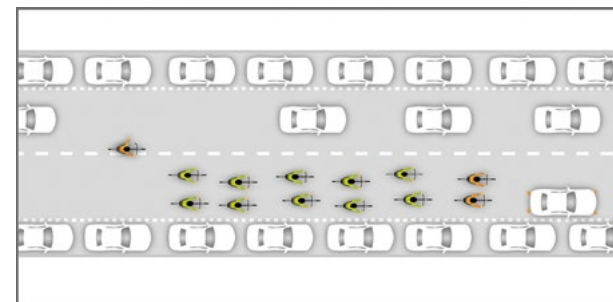


Situación 6

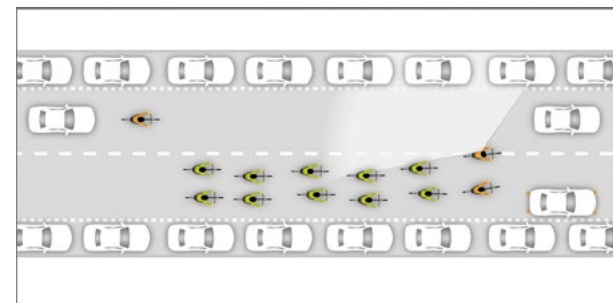
Un coche en doble fila, calle de un sentido



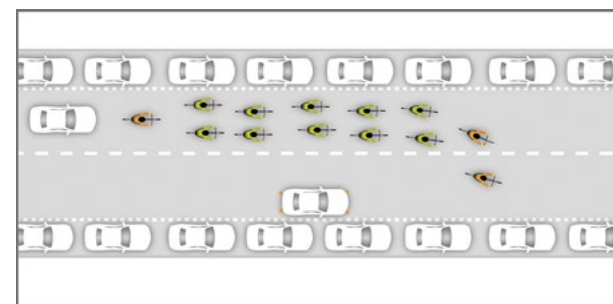
1. El grupo se aproxima a un coche en doble fila.



2. El/la zaguero/a cambia de carril creando así un espacio para que el grupo cambie de carril y avisa al guía.



3. El/la guía se cerciora de que no hay coches a la izquierda del alumnado y cambia de carril.



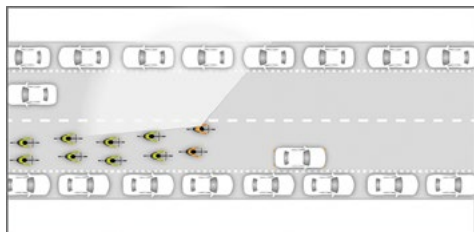
4. Una vez atravesado el coche en doble fila el grupo vuelve al carril derecho.

Situación 7

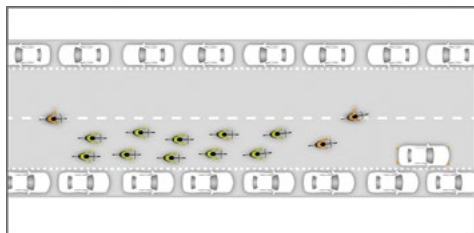
Un coche en doble fila, calle de doble sentido

Esta situación, dependiendo de las características del grupo y de la intensidad del tráfico puede tener dos soluciones.

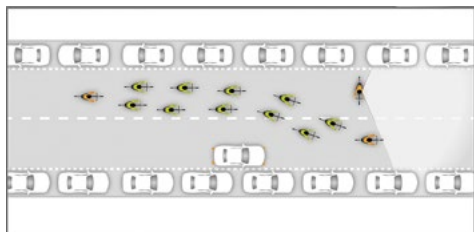
Solución 1 (poco tráfico)



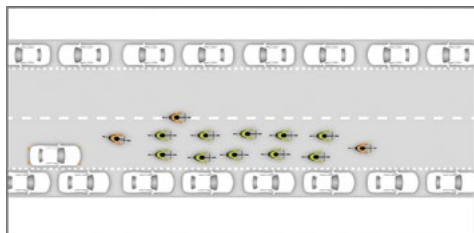
1. Cuando no vengan coches de frente, el/la guía se cerciora de que no hay coches adelantando al grupo.



2. El guía, con el grupo detrás, comienza a pasar al carril contrario. El/la zaguero/a indica el giro en la parte trasera del grupo pudiendo, incluso, cambiar de carril para evitar posibles adelantamientos.

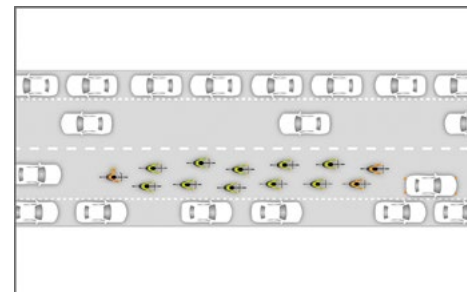


3. El/la escolta se queda en el carril izquierdo, entre el grupo y el tráfico que pueda venir en sentido contrario hasta que pase el grupo.

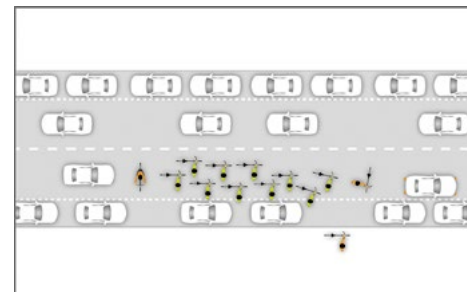


4. Cuando todo el grupo ha pasado, el/la escolta adelanta hasta su posición en la cabeza del grupo.

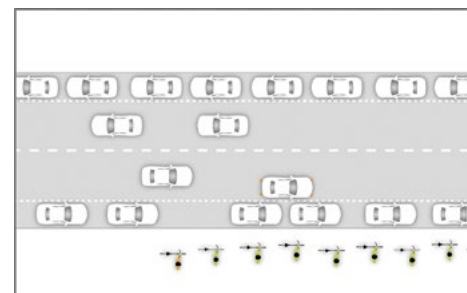
Solución 2 (mucho tráfico)



1. El/la guía detiene al grupo tras el coche en doble fila mientras el/la zaguero/a indica al tráfico que va tras el grupo que van a parar.



2. El grupo se baja de la bicicleta y se sube a la acera.



3. Caminando por la acera (y sin molestar a la gente) adelantan al coche en doble fila y buscan un sitio seguro en el que volver a incorporarse a la calzada.

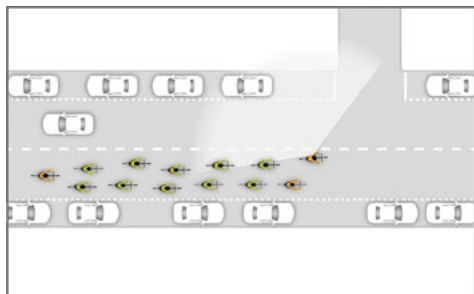
Caminar con un grupo

Si no sabes cómo lidiar con una situación dentro del tráfico, te bloqueas o las condiciones lo exigen, lo más sensato y ágil es parar al grupo, pedir a tu alumnado que se baje de la bicicleta y subir a la acera.

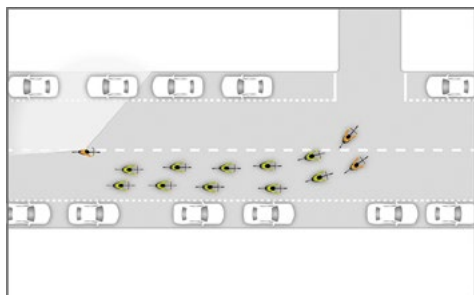
De hacerlo pide a tu alumnado que camine con la bicicleta en la mano (nunca pedaleando), sin bloquear el paso de peatones y agradeciendo o disculpándose si crean algún malestar.

Situación 8

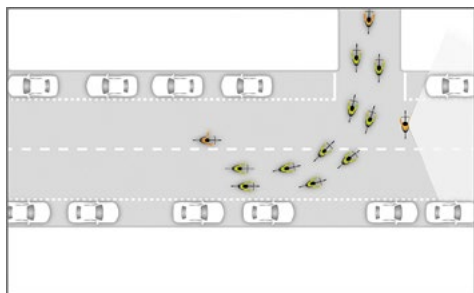
Un giro a izquierda en calle de dos sentidos. Atención a los adelantamientos de última hora



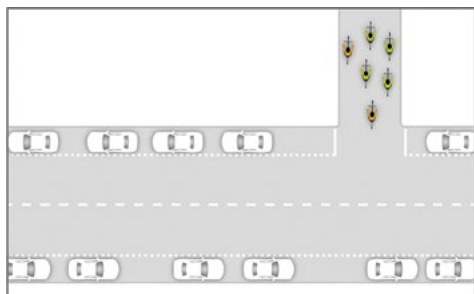
1. Cuando no vengan coches de frente, el/la guía se cerciora de que no hay coches adelantando al grupo.



2. El guía con el grupo detrás, comienza a pasar al carril contrario. El/la zaguero/a indica el giro en la parte trasera del grupo pudiendo, incluso, cambiar de carril para evitar posibles adelantamientos.



3. El/la escolta se queda en el carril izquierdo, entre el grupo y el tráfico que pueda venir en sentido contrario hasta que pase el grupo.

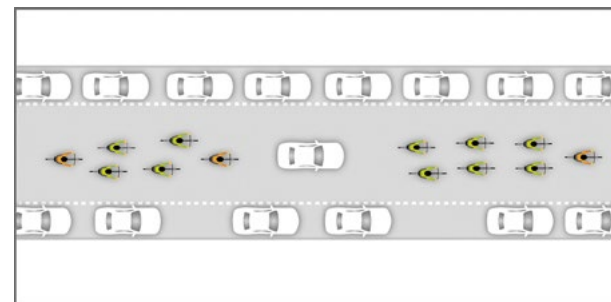


4. Cuando todo el grupo ha pasado, el/la escolta adelanta hasta su posición en la cabeza del grupo.

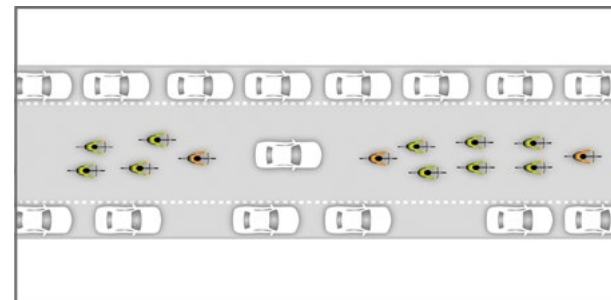
Situación 9

Grupo roto

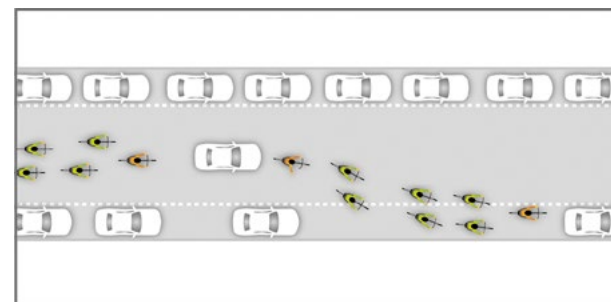
Diversas razones pueden originar que un grupo se parta en dos (un vehículo que irrumpa en medio del grupo, un problema con una bici, una caída, etc.).



1. Si el/la escolta está en el grupo trasero se pondrá al frente de éste ejerciendo de guía.



2. Si el/la escolta está en el grupo delantero, el/la zaguero/a adelantará a su subgrupo y hará de guía.



3. El grupo de delante buscará un lugar seguro en el que salir de la calzada y volver a unir a ambos grupos.

Situación 10

Un cruce semaforizado (atravesar una vía de gran capacidad)

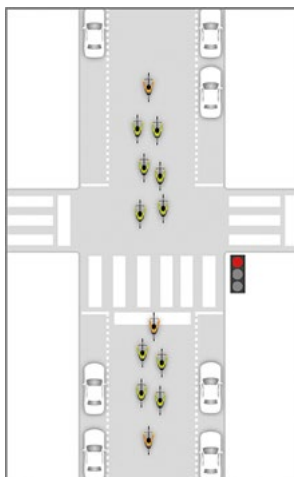
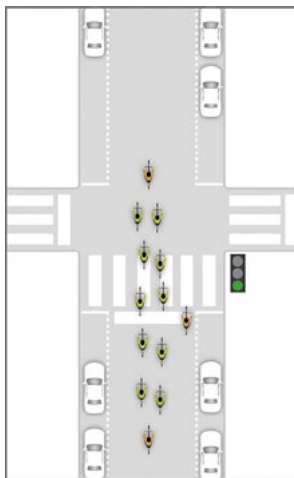
Cuando circulamos solos/as en bici y vemos un semáforo en verde tratamos de acelerar la marcha para atravesar esa intersección antes de que el semáforo cambie. Yendo en grupo, nuestra forma de actuar ha de ser justo la contraria.

Cuando accedemos a una calle y vemos a cierta distancia un semáforo en verde, no sabemos cuánto tiempo lleva así y, por lo tanto, cuándo va a cambiar a rojo. Si el semáforo cambia mientras el grupo lo está atravesando, el grupo tendrá que partirse en dos y pueden darse situaciones complicadas. Lo que le interesa al grupo es atravesar la intersección con el semáforo en verde.

Por ello, cuando ejerzas de guía y veas a cierta distancia un semáforo en rojo, acelera todo lo posible (lo que el grupo pueda asumir) para que cuando cambie a verde estéis lo más cerca posible de la intersección.

Por el contrario, cuando lo veas en verde desde hace un rato, disminuye la velocidad del grupo para darle tiempo a cambiar a rojo antes de que llegues.

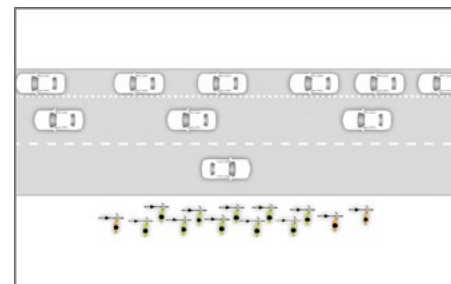
Una vez que el grupo comienza a atravesar la intersección, el/la escolta puede quedarse en el semáforo para detener al alumnado que todavía no haya superado la intersección cuando la luz cambie a rojo (si se diera el caso). A partir de ese momento se actuaría como en la Situación 9. Grupo roto.



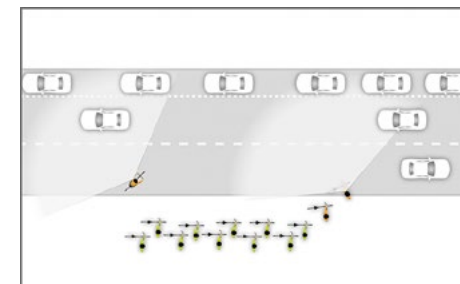
Situación 11

Entrar en la calzada desde una zona de aparcamiento

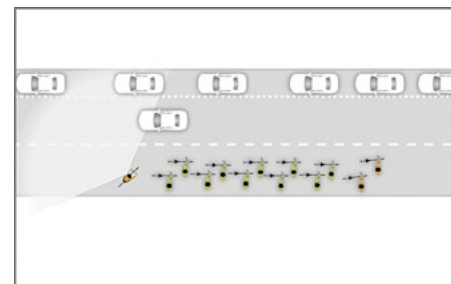
Incorporarse a la calzada con un grupo de personas no siempre es tarea sencilla. Tienes que buscar un lugar en el que poner a todo el grupo sobre sus bicicletas para que la arrancada sea ágil. A veces encuentras un hueco entre los aparcamientos de coches en el que cabe el grupo entero, otras veces puedes acceder desde un parque o, incluso, un garaje. Como última opción puedes bajar a la calzada directamente con todo el grupo desmontado de sus bicicletas.



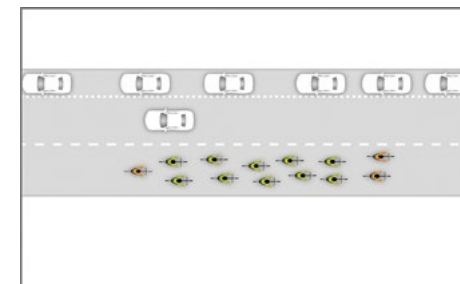
1. El grupo está en formación de dos, con sus bicicletas en la mano y atento.



2. Cuando no se aproxime ningún vehículo el guía indica al zaguero que se incorpore a la calzada creando un pasillo seguro para que acceda el grupo.



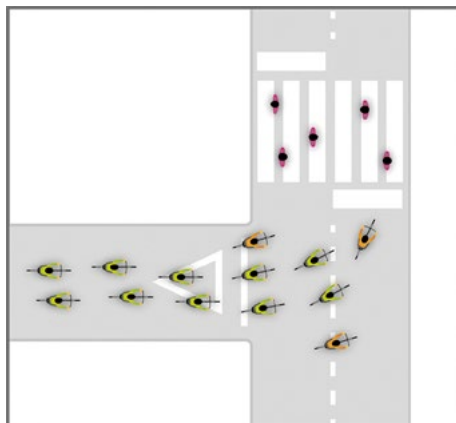
3. El grupo baja a la calzada con las bicis en la mano y en la misma formación.



4. Cuando todo el mundo está subido a sus bicis la persona guía arranca e indica al grupo que le siga.

Situación 12

Una intersección sin espacio para el grupo



Ésta es una de las situaciones a evitar durante el diseño del itinerario. Si se diera el caso, la persona que ejerza de escolta tendrá que ponerse a un lado del grupo y la que ejerza de zaguero/a en el otro lado.

Situación 13

Conflictos con viandantes o conductores/as

Cuando circulas con un grupo de ciclistas, puedes tener un conflicto con conductores/as o viandantes. Evita discutir con estas personas. Esa discusión nunca va a terminar con esas personas dándote la razón. Además, estás alargando y puede que aumentando la situación de riesgo y creando alarma ante tu alumnado. En lugar de eso, trata de que ese conflicto termine lo antes posible y, si crees que puede representar una amenaza inminente, pon al alumnado en un lugar seguro hasta que la amenaza pase.

Si el problema ha sido serio, apunta la matrícula del vehículo que haya provocado la situación, busca testigos y llama a la policía.

Por último, debes tranquilizar a tu alumnado y decirle que ese tipo de comportamientos no son habituales.

ITINERARIO EN ENTORNO NATURAL

Partimos de la base de que la parte del itinerario que recorre una zona no urbanizada ha sido diseñada siguiendo criterios básicos de seguridad. Siendo así, el manejo del grupo en un entorno sin tráfico es bastante sencillo.

De hecho, puedes darles la opción de romper las parejas y juntarse con quien quieran (siguiendo siempre unas reglas mínimas de respeto al resto del grupo y a las personas ajenas a la actividad). Verás cómo, en pocos minutos, se han hecho diferentes grupos que están espaciados entre sí: un gran grupo en cabeza metiéndole prisa al guía, varias personas y grupúsculos desperdigados y un pequeño grupo en cola al que el zaguero ha de ir animando a no parar.

Lo bueno de esta nueva configuración es que el alumnado va a disfrutar mucho más. Lo malo, que pierdes de vista a un gran número de chicos y chicas.

Para que esto no suponga un problema y todo el mundo vuelva al centro educativo en perfectas condiciones hay que seguir una serie de normas muy sencillas:

1. Nadie adelanta al guía

La persona que conoce el camino tiene que ir siempre, lógicamente, en cabeza. Si algún alumno se adelanta y le da por correr, puede que no tengamos fuerzas de alcanzarle y que se pierda.

2. Nadie se queda por detrás del zaguero

Igual que en el caso anterior, nadie puede quedarse atrás. Ni por cansancio, ni por averías, ni por hacer sus necesidades... la última persona siempre será el zaguero.

3. Si hay un desvío o se bifurca el camino, alguien espera en ese punto

Durante la ruta el grupo se estira mucho. Los huecos que hay entre los pequeños subgrupos que se van conformando pueden llegar a ser tan grandes que, por la naturaleza sinuosa o arbolada de un camino, una persona o un grupo de ellas no vean a nadie a quien seguir lo que, a su vez, puede originar que se equivoquen de camino y se pierdan.

Por eso, siempre que haya un sendero que salga del principal (vaya o no la ruta por éste) un/a escolta se quedará allí hasta que llegue el/la zaguero/a, lo que significará que todo el mundo está en el camino adecuado. Después, rápidamente, el/la escolta volverá a la cabeza del grupo.

4. Hay que prevenir a otros usuarios de los caminos

No está de más que alguien se adelante unos metros para prevenir a posibles viandantes de que se acerca un grupo grande de ciclistas, pero que pasará en pocos minutos.

Del mismo modo hay que indicar al propio grupo que se haga a un lado para no molestar a dichos viandantes. De hecho, no está de más una pequeña charla cuando se inicia el itinerario por el medio natural sobre el respeto a las demás personas.

Cuando vengan ciclistas de frente, del mismo modo, se avisará a nuestro grupo para que se escore a la derecha.

5. Si hay una bajada, barranco o zona con riesgo, se atraviesa todo el grupo a la vez

La única forma de que no se lancen “a tumba abierta” por una bajada, es que el guía se detenga, agrupe a todo el alumnado, y baje en bloque a velocidad controlada.

Aún así, habrá 2 o 3 elementos que frenarán a mitad de grupo para crear un hueco que les permita acelerar a gusto. No se les puede permitir.

Para prevenirlo, durante una bajada, tiene que haber personas adultas vigilando a lo largo de todo el grupo.

Las bajadas pronunciadas, junto con los desniveles a los lados de un camino, son los tramos más comprometidos de toda la ruta. Por muy responsable que sea un grupo, no se les puede dar autonomía en esas secciones de la ruta.

6. Hay que programar paradas

Como decíamos, vas a encontrarte con un grupo en cabeza que querrá siempre correr más y otro grupo de cola que va a pasarse el resto de la semana con agujetas.

Hay que programar paradas para esperar a este segundo grupo pero, ¡jojo!, si justo cuando éste llega, arrancáis de nuevo, se da la paradoja de que habrán descansado quienes querían correr y quienes de verdad necesitaban descansar, no han descansado.

Por ello es muy importante dotar a cada parada de contenido.

Si preparas unas dinámicas (juegos, micro excursiones, etc) que entretengan y, de alguna manera, cansen a la gente que va sobrada de energía, darás tiempo a la gente rezagada para llegar y descansar mientras miran al resto de la clase cómo corren, trepan, saltan, etc.

7. Atención al camino de vuelta

Normalmente, en el tramo final de los itinerarios suele ocurrir una proporción de incidentes más elevada.

Las personas que guían se relajan al ver tan cerca el final y que todo ha salido bien.

El alumnado, por su parte, quiere quemar sus últimos cartuchos antes de volver a la rutina en clase. Empezan a charlar, a pensar qué van a hacer luego, a contar las anécdotas del día... y, a veces, a “hacer el cabra” como no lo habían hecho hasta ese momento.

Todo esto, sumado al cansancio general, puede provocar que, justo cuando el final estaba tan cerca, haya un accidente.

Por eso no podemos bajar la guardia en esos últimos tramos; hemos de seguir prestando atención a los participantes y a lo que tenemos alrededor.

MARCHA CICLISTA (>50 PERSONAS)

No queríamos terminar este tema sin hablar de la tarea de guía y escolta en la celebración de eventos ciclistas multitudinarios.

Este tipo de marchas suelen realizarse cuando se cuenta con el apoyo de las administraciones y, normalmente, forman parte de jornadas festivas como el Día de la Bici o las Bicicletadas Escolares.

Son actividades que pueden agrupar a 50, 100, 200, 600 personas... depende del municipio y del éxito de la convocatoria. Por ello, es más que recomendable informar al ayuntamiento de la celebración del evento ya que, además, suelen ofrecer (se pida o no) la ayuda de la Policía Municipal para el manejo del grupo.

Debido al tamaño de estas grandes masas, que pueden superar las quinientas personas, y a los pocos agentes de policía que a veces asignan a la labor, muchas veces se necesitan personas de apoyo.

Siendo así, el trabajo de instructores/as y voluntarios/as es relativamente sencillo y funciona como una suerte de rueda en 3 sencillos pasos.

1. Cada persona de apoyo adelantará al grupo por su lado izquierdo de manera que proteja al grupo del resto del tráfico (que suele estar a ese lado). De hecho, parte del voluntariado debería quedarse siempre a los lados escoltando al grupo de peques.

2. Una vez adelantado el grupo, cada persona de apoyo se quedará bloqueando las calles laterales que desembocan en la del itinerario para evitar que ningún vehículo se meta en medio del grupo de ciclistas. Muchas veces es la propia policía la que la corta en un principio (sobre todo si es una intersección que soporte mucho tráfico) pero, debido al tamaño del grupo, tiene que abandonar esa intersección para cubrir otras y se queda sin vigilancia. Ahí entra en acción la persona voluntaria.

3. Una vez que todo el grupo haya pasado, se vuelve a adelantar por el lado izquierdo hasta la cabeza se situará hasta que vea que puede ser útil o reciba alguna instrucción.

Por supuesto, las reglas para tratar con las personas que esperan a que pase el grupo dentro de sus coches son las de siempre: respeto, paciencia y agradecimiento.



Este material ha sido desarrollado por la
Dirección General de Tráfico,
formando parte de su
Curso de Formación Ciclista para Docentes
y quedando a disposición del profesorado.

Autoría diseño y maquetación: Javier Cañada e Ignacio Sancho
www.unabicimas.com
www.lacicleria.com



Dirección: Javier Herrero y Cristina Fernandez Casas
**Subdirección General
de Formación y Educación Vial
Unidad de Intervención Educativa**
Josefa Valcárcel, 44 - 28071 Madrid

