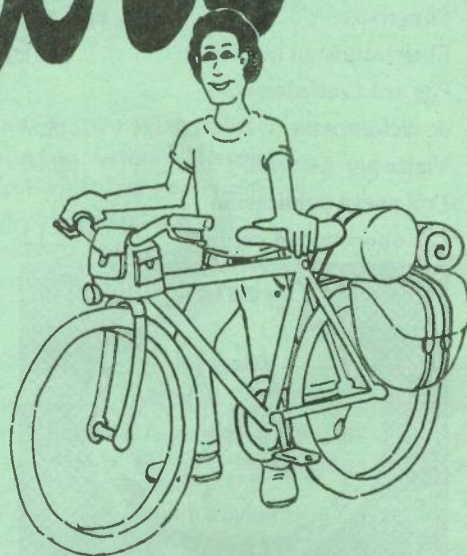


Sin prisas

Revista para los que
se toman la Bici con
Calma.



Presentación

Por fin la bici, poco a poco, va dejando de tener una utilización exclusivamente deportiva. Aunque con mucho retraso nos van llegando las ideas que hace quince años recorrieron Europa y para las que la bicicleta era un instrumento ideal en la búsqueda de ciudades más habitables (más "vivibles") y en el acercamiento (conocimiento-disfrute-defensa) a la naturaleza. Cada vez es mayor el número de grupos que en el Estado Español promueven esta pequeña máquina como medio ideal para el transporte urbano (rápido, no contaminante, barato, autosuficiente) o practican un cicloturismo sin prisas, a la búsqueda de la cultura de los lugares que recorren (netamente diferente de las carreras encubiertas que algunos grupos deportivos denominan también "marchas cicloturistas"). Buena parte de estos grupos celebraron el pasado año en Ruidera los "I encuentros de cicloturistas y ciclistas urbanos" que significaron una primera toma de contacto y conocimiento.

Han pasado dieciocho meses desde entonces y las ideas allí expuestas han ido madurando y sedimentándose, mientras nuevos grupos han seguido surgiendo. Hora es ya de dar un nuevo impulso a este incipiente movimiento y ahondar más en aquella experiencia. Para ello, estamos organizando los "II encuentros" donde discutir y clarificar lo acontecido en el mundo de la bici y sobre todo pasar unos días agradables pedaleando en grata compañía. Hemos elegido esta vez el verano dadas las dificultades que otras fechas presentaban, y un lugar norteño rodeado de magníficos parajes que invitan al cicloturismo: Los Picos de Europa. Allí en Arenas de Cabrales, en el camping Naranjo de Bulnes, a finales de julio probablemente, tenemos todos una cita. Queda mucho tiempo por delante y casi toda la organización está por concretar, y por ello os animamos a que nos remitáis cualquier sugerencia sobre las actividades a realizar, los temas a tratar o las cuestiones a discutir.

Ligado a la celebración de estos segundos encuentros y para su difusión, surge este pequeño boletín que ahora os enviamos y que nace gracias a la colaboración de unos cuantos grupos que en otro lugar os detallamos. Pretendemos que sirva para intercambio de información y debate, cubriendo así un vacío existente debido a la desconexión actual que debemos ir superando. Experiencias, actividades, opiniones, contactos, noticias, ... todo esto tendrá cabida aquí con vuestra ayuda, pues este pequeño boletín está abierto y esperamos que nos remitáis todo aquello que consideréis oportuno.

Su periodicidad será cuatrimestral y nos gustaría que resultara atractivo tanto a los usuarios asiduos de la bici como a los neófitos que pretenden iniciarse en ella y tanto a los grupos ya formados como a aquellos cicloturistas solitarios no integrados en ninguno de ellos.

Este proyecto será costeado entre todos los que lo hagamos viable; por ello hemos puesto una pequeña cuota de 250 pts. por suscripción anual (tres números) para sufragar los gastos de elaboración, impresión, envío y demás burocracia (os indicamos aparte como hacernos llegar el dinero). Es importante

que el número de suscripciones sea cercano a las 500, para ello demandamos también vuestra colaboración; apuntandoos cada grupo un buen número de ellas y difundiendo todos la existencia de este boletín para que pueda llegar a todos los posibles interesados.

Esperamos que el proyecto os atraiga y sea una experiencia fructífera que podamos replantearnos y discutir el próximo verano en Asturias. No dudeis en enviarnos vuestras críticas, sugerencias, noticias, artículos, actividades, ...

Salud y fuerza al pedal.

Alejo

INDICE

Presentación	pg.1
Directorio	pg.2
El plan para las bicicletas de Sevilla	pg.3
Que bici comprar	pg.4
Congresos	pg.5 y 6
El cicloturismo que viene	pg.7
Por una Confederación de cicloturistas	pg.9
Viajar por Asturias	pg.10
Una nueva publicación una oportunidad perdida	pg.12



HAN COLABORADO EN ESTA REVISTA:

Javier Grau
Susana Piñar
Miguel Fortea
Alejandro Vivar
Ana Granados
Angel Yagüe
Esther Alcolea
Jose María Sanchez
Felix G. Galán

EDITA:

PEDALIBRE
C/ Campomanes 13 2 Izq.
28013 Madrid
Tlf. (91) 241-10-71

IMPRIME:

GRAFICAS ANYA
C/ Las Matas 14
28039 Madrid
Tlf. 442-74-81

Depósito Legal: M - 39167 - 1986

FONDO DE DOCUMENTACION PARA LA ECOLOGIA Y LA PAZ

Este fondo viene funcionando desde hace tres años, contando, entre otros, con diversos dosieres sobre temas ciclistas, tales como "carriles e itinerarios-bici", "bici y municipio", "aparcamientos-bici", "bi-ciecológico y cicloturismo", etc. Para cualquier consulta podéis dirigirlos a:

Fons de Documentació per l'Ecològia i la Pau. C/ Benassal n. 3, 7º, 27 12005 Castelló de la Plana.



APOYAN



Feliz Navidad
Zorionak
Bon Nadal
Bon Nadal
Feliz Navidad
Zorionak
Bon Nadal
Bon Nadal

VIAJE POR AFRICA

Dos cicloturistas de Plasencia están preparando un viaje en bici por Africa. Piensan cruzar desde Argel a Lagos (Nigeria) para luego bordear toda la costa hasta Marruecos. Si podéis facilitarles documentación o cualquier información útil, especialmente sobre la travesía del desierto, escribidles a:

Claudio García Rodríguez
C/ Luis de Miranda, 3 Plasencia (Cáceres).

* C.C. Pedalibre
Campomanes 13, 2º Izq.
28013 Madrid

* C.C. Amigos de la Bici
Colombia 1 8º C
37003 Salamanca

* Amics de la Bici
Apdo. 10.012
08080 Barcelona

* Alborá Bici-ecologista
Avda. Galicia 86, 14, 4º
33212 Gijón (Asturias)

* Amigos de la Bici
República Argentina 48
41011 Sevilla

* Asamblea Ecológica de Zaragoza. Apdo. 3.073
50080 Zaragoza

* Colla Ecològica de la Plana
Benasal 3, 7º 27
12005 Castelló

* A. C. La Alforja
33555 Poo de Cabrales
Asturias

* E.T.E.S. (Sección Cicloturismo) Apdo. 7131.
41080 Sevilla

* A. D. Muérdago
Puente la Reina 24, A, 4º D
47011 Valladolid

* C.C. Parche
Leganés 11
28901 Getafe (Madrid)



QUEJAS A RENFE

En la campaña de imagen que RENFE está llevando a cabo, ofrece un buzón para atender las sugerencias de los usuarios. Aun dudando de su eficacia no estaría mal un buen montón de cartas protestando por el trato que dan a nuestras bicis. Por solo 19 pts. tenéis derecho al pataleo en el Apartado de Correos 61.299 28080 Madrid.

El plan para las bicicletas de Sevilla

I. LOS FUNDAMENTOS

A finales de 1985 la Delegación de Seguridad Ciudadana, Tráfico y Transporte del Ayuntamiento de Sevilla contrató a un equipo formado por Antonio Mateos, Alfonso Sanz y Carlos Torres la realización de un estudio de medidas para potenciar la bicicleta en aquella ciudad andaluza. Uno de los miembros del equipo nos describe aquí el desarrollo de la primera fase del estudio quedando para el próximo número de esta revista la descripción de la última fase a punto de finalizar.

LA CIUDAD MAS CICLISTA DE ESPAÑA

Sevilla posee condiciones ideales para la utilización extendida y cotidiana de la bicicleta. Su clima bonancible y su topografía llana se unen a unas distancias que animan a pedalear. No es de extrañar, por tanto, que desde los años cincuenta las escasas estadísticas referidas al número de bicicletas en circulación señalen a Sevilla como la capital de provincia más ciclista de España.

Cuando el viajero que llega está dotado de sensibilidad para percibir el paso de las bicis, reafirma esa impresión de encontrarse en una ciudad donde, a pesar del auge del automóvil, se utiliza la bicicleta como medio de transporte NORMAL. Por ello, y porque sin embargo, los problemas de la circulación ciclista son graves (seguridad del ciclista y de su vehículo ante todo) se hacía necesario un estudio que sentara las bases para facilitar el uso actual y potenciar en el futuro a dicho medio de transporte.

Hay muchas bicicletas circulando y a poco que se actúe puede haber muchas más, pero ¿cuántas hay exactamente?, porque sabiendo cuántas y por dónde van, se pueden definir las prioridades y las medidas para mejorar el uso de la bicicleta en la ciudad. En particular, se puede establecer una red de itinerarios para bicis que incluyan distintos tipos de vías especiales para ellas como los carriles, las pistas, las aceras-bici, las calles compartidas con el transporte público y las calles compartidas con los peatones.

CONTANDO CICLISTAS

La dificultad de conocer las características de todos los desplazamientos en bicicleta que se realizan en una ciudad es obvia. De entre los distintos métodos que sirven para acercarse a ese conocimiento se eligió el que más se aproximaba a él, dentro de las condiciones de tiempo y presupuesto del contrato, y consistió en lo siguiente:

En primer lugar, se hizo un aforo de las bicicletas que entraban un día laborable medio, al interior del centro urbano desde to-

dos los barrios de los alrededores. En dicho aforo se contaron 5.258 bicicletas entre siete de la mañana y ocho de la tarde.

Pero a pesar de la importancia de dicha cifra que volvía a demostrar que Sevilla es la ciudad española con mayor utilización de la bicicleta, hacían falta más datos sobre el origen y el destino, tanto de los desplazamientos detectados en el aforo, como los que se daban sin relación con el centro.

Para ello se empleó una encuesta de las denominadas precisamente de origen-destino, realizada en 1983 para el Ayuntamiento, y que preguntaba, a una muestra representativa de familias sevillanas, los rasgos de todos sus desplazamientos, es decir, el medio de transporte utilizado, la hora del desplazamiento y los puntos de inicio y finalización de sus recorridos.

De ese modo, entre los datos del aforo y los de la referida encuesta se estimó una cifra de 20.000 viajes (desplazamientos) en bicicleta diarios. Mediante técnicas informáticas se pudo identificar cuáles son los itinerarios escogidos para la realización de dichos 20.000 viajes, con lo que se supo en qué calles era más útil plantear la creación de vías especiales para bicicletas.

DISEÑANDO UNA RED DE VIAS PARA BICICLETAS

Pero el criterio de la intensidad de bicis en las distintas calles no basta para señalar una red rigurosa que sea útil y viable para los ciclistas, siendo necesario añadir al menos otros dos criterios. Uno es el de la accidentalidad, es decir, se justifica más la creación de infraestructura segregada para bicicletas allí donde existe más riesgo de accidente. El otro es el de la continuidad de la red, según el cual los itinerarios tienen que ser completos y de longitud suficiente, aunque algún tramo soporte menos bicicletas que los demás.

Con todo ello se pudo determinar una red teórica de itinerarios útiles para el ciclista y que se justificaban por el uso y las ventajas que para ellos iban a suponer. Quedaba entonces el paso más complejo, que era el contraste entre la red teórica y las posibilidades

reales de modificación de las calles para implantar las vías para bicis. Se contrastó, así, la red teórica con tres tipos de factores condicionantes:

- de tráfico motorizado (intensidad, capacidad de la vía, congestión, velocidad).
- de aparcamiento (saturación, disposición).
- de tráfico peatonal (dimensión de las aceras, flujos de viandantes, elementos superpuestos a las aceras).

Estos tres tipos de factores, unidos al de las características recomendables para las distintas clases de vías para bicicletas determinaron la viabilidad de instalar el itinerario para bicis en las calles de la red teórica. Allí donde se comprobó la imposibilidad (por tráfico, aparcamiento o peatones) de modificar la sección transversal de la calle, se buscaron alternativas que cumplieran los mismos objetivos para los desplazamientos de los ciclistas.

LA RED PROPUESTA

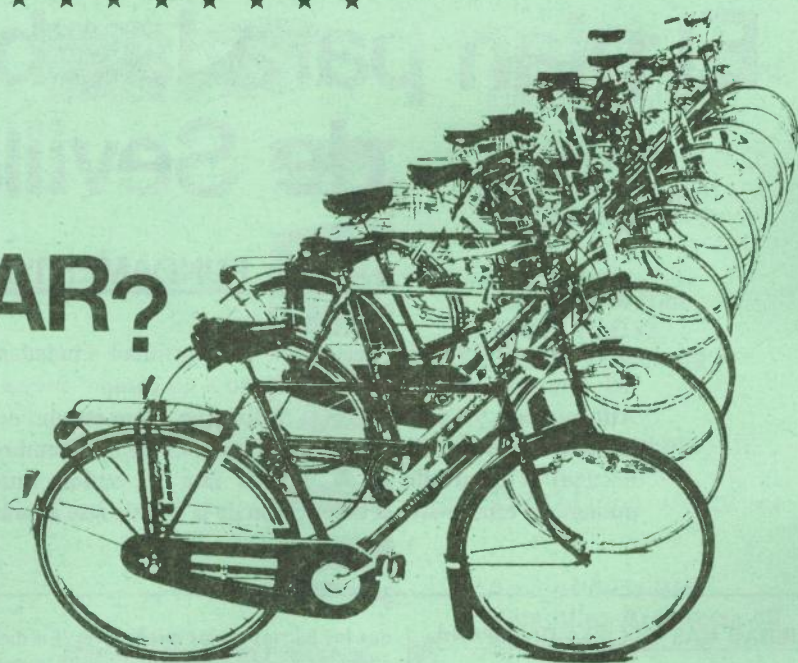
Una vez adaptada la red teórica a las consideraciones antes expuestas, quedó definida una red de vías para bicicletas que se encuentra actualmente en discusión entre los responsables del tráfico y del urbanismo del Ayuntamiento, quienes decidirán las inversiones y programación para su puesta en funcionamiento.

A falta de los resultados de ese debate, la red propuesta consta de unos 47 Kms. de itinerarios especialmente diseñados para bicicletas, de los cuales unos quince Kms. añaden a su utilidad para el transporte cotidiano la de servir de itinerarios recreativos y turísticos para visitar y disfrutar Sevilla.

La finalización de la red propuesta se plantea para el horizonte de 1992, año de la Exposición del V Centenario de la llegada europea a América, aunque es posible que resten algunas obras hasta 1994 año en que cumplido el plazo del Plan General de Ordenación Urbana, deberán estar realizadas todas las obras que, incluidas en él, afectan a las bicicletas.

ALFONSO SANZ

¿QUÉ BICI COMPRAR?



Está en nuestro ánimo que este boletín sea útil y atractivo no solo a los asiduos y expertos usuarios de la bici, sino también a los neófitos faltos de experiencia. Este artículo va para ellos, aún sabiendo que para la mayoría de los lectores resulta conocido y repetitivo.

¿QUE BICI COMPRAR PARA PRACTICAR EL CICLOTURISMO?

Cualquier bicicleta nos puede ayudar a descubrir el placer de pedalear. Una vieja bici de paseo llena de óxido puede servirnos para realizar nuestras primeras excursiones por los alrededores de nuestra residencia. En el cicloturismo la bici tiene su importancia, pero mucho más la persona que la conduce, sus ansias de aventura y conocimiento y su predisposición lúdica. Ahora bien, si nuestra afición perdura y nos incita a recorrer zonas cada vez más distantes, encrestadas o fuera de los itinerarios asfaltados, el tipo de bici que utilizemos cobra una importancia fundamental. En recorridos superiores a los 20 kms. una bici inadecuada puede impedirnos disfrutar de nuestro paseo que puede trocarse en auténtico calvario. ¿Cuál es entonces la máquina adecuada para continuar practicando el cicloturismo? Brevemente intentaremos responder a esta pregunta indicando sus características principales.

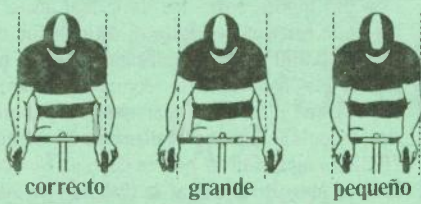
Cuadro: El mejor es el trapezoidal (o de carreras) más sólido y ligero, que transmite más eficientemente las fuerzas del ciclista. El denominado mixto puede ser útil para recorridos cortos y para principiantes que pierden con él el miedo a dañarse con el tubo horizontal, haciéndose la conducción "psicológicamente" más fácil. Estos miedos se pasan con las primeras excursiones.

La altura del cuadro (que se mide en el tubo vertical desde el centro de la caja de pedalier hasta el extremo superior del tubo) ha de ser la adecuada. He aquí las medidas recomendadas:

Estatura del ciclista	Altura del cuadro
155-160 cms.	48 a 51 cms.
160-165 cms.	52 a 53 cms.
165-170 cms.	53 a 55 cms.
170-175 cms.	55 a 57 cms.
175-180 cms.	57 a 58 cms.
180-185 cms.	58 a 59 cms.

Manillar de carreras: El plano (de paseo) que aparentemente proporciona una posición más natural, sólo es aconsejable para distancias no demasiado largas, pues al no permitir cambiar de posición, produce a la larga incomodidad y cansancio. El de carreras, por contra, permite más posiciones de las manos y por tanto del cuerpo, lo que en recorridos largos o ascendiendo es muy importante. Además la conducción a mayor velocidad (bajando un puerto por ejemplo) es más segura al ser la postura más compacta.

TAMAÑO DEL MANILLAR



Ruedas: De tamaño grande (700 mm) y de llantas anchas (28) para poder transitar mejor por caminos. Si se va a transportar bastante peso sobre la bici, conviene utilizar radios reforzados que evitarán su rotura, ahorrándonos su engorroso reemplazamiento, especialmente cuando pertenecen a la parte del piñón de la rueda trasera.

Se deben utilizar ruedas con cubiertas, desechando los tubulares más caros, menos duraderos y de reparación más laboriosa.

Cambio de marchas: Es fundamental para aprovechar todo nuestro esfuerzo sin fatigas innecesarias. Generalmente, los cambios con que nos suelen pretender vender la bici no son los aconsejables para cicloturismo por lo que hay que ser exigentes en este aspecto y hacerlos cambiar. En ruedas de 700 os recomiendo un juego de platos de 40/50 dientes y coronas que vayan desde 14 a 28 dientes. Si pensáis aventuraros con peso por caminos o por carreteras muy empinadas puede ser conveniente poner un tercer plato aunque esto encarezca la bici y complice algo su mecánica.

Sillín: Del tipo de carreras y a ser posible de cuero. Los llamados de paseo son aparentemente más cómodos pero a la larga la fricción de las piernas con su parte delantera (bastante ancha) les hacen inadecuados.

Hasta aquí la base de la bicicleta de cicloturismo, que deberéis ir completando con los siguientes accesorios:

Portabultos: Imprescindible para transportar el equipaje, que debe ir cuando sea voluminoso repartido en las distintas bolsas o alforjas (hay varios modelos en el mercado y también os las podeis fabricar vosotros mismos). En ningún caso debéis llevarlo a la espalda con mochila pues es muy nocivo para la columna, además de dificultar la conducción.

Rastrales: Es conveniente poner en la bici unos pedales de calidad (los más económicos suelen romperse con cierta facilidad lo que resulta engorroso en pleno viaje si no se lleva repuesto), con agujeros para los calapiés. Estos colocan el pie en su posición correcta y nos permite aprovechar todo el esfuerzo realizado.

Portacacharra para el bote de agua: la echaréis mucho de menos en verano y días de calor si no la lleváis.

Luces: Si pedaleamos de noche (por necesidad o por propio gusto) es fundamental para nuestra seguridad el hacernos ver. Por ello es una buena precaución dotar a nuestra bici de faros con su correspondiente dinamo. Si no queréis llevarlo sobre la bici permanentemente, hay linternas que se adosan al cuerpo o a la bici que pueden hacer el mismo efecto.

Dobles manetas de freno: Estas palancas dobles complementarias nos permiten frenar desde la parte superior del manillar, lo que es especialmente útil en la ciudad o cuando descendemos por caminos, permitiéndonos controlar la velocidad llevando una posición erguida.

Guardabarros: Evitan el salpicar de agua por las ruedas los días de lluvia o tras el riego de las calles en la ciudad.

BASE:

Cuadro trapezoidal, a medida.
Ruedas de 700 mm con cubiertas y radios reforzados.
Cambio con 10 o 12 velocidades. Corona con 28 dientes y plato con 40 o 42.
Manillar y sillín de carreras.

ACCESORIOS:

Portabultos y alforjas.
Portacacharra con bote para el agua.
Frenos con doble palanca de seguridad.
Rastrales, luces y guardabarros.

CUADRO



Adecuado



Pequeño

Unas últimas recomendaciones para terminar. Debéis elegir la bici de acuerdo a vuestras posibilidades económicas y sobre todo teniendo en cuenta el uso que le vayáis a dar. Hay que comprar la bici idónea que no significa la más cara. Conviene adquirirla en tiendas especializadas que poseen mayor variedad de modelos. Recordad que además del tamaño del cuadro, la anchura del manillar y la longitud de la potencia deben corresponder a vuestras medidas.

Una vez con la bici debéis proveeros de las herramientas necesarias y ajustar el manillar y el sillín (os indico al final algunos libros en los que podéis aprender estas sencillas operaciones y profundizar mucho más en la mecánica de vuestra bici). Conviene que siempre llevéis con vosotros el bombín y las herramientas que os permitan reparar la averías más frecuentes: desmontable, cámara de recambio, llave inglesa pequeña, juego de llaves allen (las que necesite vuestra bici) y destornillador. Para viajes largos añadir también cables de freno y del cambio de marchas, caja de parches (con pegamento y lija), radios, extractor de piñón, tuercas y tornillos, bombilla de recambio, zapatas, alambre, Y a disfrutar con vuestra bici.

Alejandro Vivar

BIBLIOGRAFIA RECOMENDADA:

-"Guía práctica de la bicicleta." Jhon Wilcockson. H. Blume Ediciones 1982.

-"Como cuidar y utilizar la bicicleta." Luis López Carrillo. Caralt 1982.

-"La naturaleza de Madrid en bicicleta." Alfonso Sanz Alduán. Consejería de Agricultura y Ganadería. Comunidad de Madrid 1982. (agotado)

-"Manual del cicloturista." Manolo D'fáz. Integral 1985.

congresos

JORNADAS TECNICAS SOBRE VIAS PARA TRAFICO CICLISTA

Durante los días 6, 7 y 8 de octubre se celebraron en Valencia estas jornadas organizadas por la Asociación Española Permanente de los Congresos de Carreteras.

Se leyeron ponencias cuyo mayor interés residió en la exposición de los proyectos y realizaciones sobre vías específicas para bicicletas en España (Vizcaya con los "Bidegorri", Vitoria, Valencia con una red que entra mucho en el casco antiguo, etc...). La situación parece haber mejorado sensiblemente en los últimos tiempos observándose un interés creciente, tanto en los organismos responsables del planeamiento urbanístico como en los sectores específicos de diseño.

También se presentaron ejemplos de realizaciones y diseños de ciudades del resto de Europa quedando de manifiesto la importancia del tráfico ciclista en las mismas.

Ya desde el comienzo de las reuniones surgió una controversia referente a la terminología empleada para referirse a las diversas vías específicas para bicicletas (carriles, pistas, itinerarios), cuestión que no quedó zanjada a lo largo de las jornadas.

Dato importante fue la participación efectiva de usuarios de la bici en unas jornadas más bien técnicas, lo que representa una novedad y una mejora respecto a situaciones anteriores.

JORNADAS TECNICAS SOBRE VIAS PARA TRAFICO CICLISTA

Valencia 6 al 8 de Octubre de 1986



Iº CONGRESO NACIONAL DE CICLOTURISMO

Los pasados 25, 26 y 27 de julio, la Federación Española de Ciclismo organizó su Primer Congreso de Cicloturismo en la localidad manchega de Campo de Criptana. Al Congreso asistimos invitados por la propia Federación componentes de los grupos Amigos de la Bici (Barcelona), Pedalibre (Madrid) y Muérdago (Valladolid), que en dos ponencias presentadas y a lo largo de todo el Congreso, explicamos nuestra forma de entender el Cicloturismo y defendimos el uso de la bicicleta en el transporte urbano. Hubo, como os podéis imaginar, un fuerte contraste de pareceres con los grupos tradicionales (muchos de ellos desconocían la

existencia del cicloturismo de alforja) pero en general, la experiencia resultó interesante y sirvió para limar asperezas y desconfianzas.

Algo empieza a cambiar en la cúpula de la Federación Española de Ciclismo que parece ahora más receptiva a estas nuevas tendencias como lo muestra el que se comprometiera a contactar con RENFE para intentar solventar los problemas del transporte de la bici en el tren, o el mismo hecho de que un reducido "sector crítico" pudieramos asistir invitados al Congreso. Esperemos que con el tiempo la Federación llegue a ser un verdadero instrumento de defensa y promoción de la bicicleta en su aspecto no competitivo. Mucho debería cambiar, pero nunca es tarde para empezar.

Esto es Europa

El pasado junio, en Estrasburgo, representantes de Pedalibre y de Amics de la Bici asistieron a la asamblea anual de la Federación Europea de Ciclista (FEC). Se relata aquí alguno de los aspectos tratados entonces.

Fundada en Copenhague en 1983, la FEC representa a más de un cuarto de millón de ciclistas urbanos de 16 países europeos, desde Noruega hasta Malta, reuniendo 25 grupos que se preocupan del ciclismo cotidiano a nivel local o estatal. De este modo, contamos con una organización que facilita la comunicación entre los grupos como los nuestros y que nos representa a la hora de tratar con organismos internacionales en asuntos como el fomento del ciclismo urbano o la facturación de bicis en el tren.

En la reunión de Estrasburgo tuvimos la oportunidad de presionar directamente al Comisario (ministro) de Transportes en la CEE, que fué invitado a hablar en la reunión y recibió las sugerencias y reivindicaciones de la FEC con interés.

A raíz de la intervención de "Amics de la Bici" y de "Pedalibre", la FEC mostró su preocupación por la falta de apoyo a la bici en la ciudad por parte de los organismos gubernamentales de España, sobre todo en este año que ha sido declarado de la Seguridad Vial europea; y su apoyo a la

labor de grupos como los nuestros, exigiendo que:

- El 1% del presupuesto gubernamental de transportes en el Estado Español sea dedicado a fomentar el uso de la bici tal como se hizo en Londres.

- La velocidad máxima se limite a 30kms hora en las zonas residenciales, tal como ya está establecido en Holanda gracias a la acción popular.

- El transporte de las bicis en los trenes de cercanías sea facilitado para conseguir una salida cómoda y segura de la ciudad, como ocurre también en todos los demás países europeos.

- El examen práctico de conducir incluya también alguna prueba de circular en bici por carretera, con el fin de sensibilizar a los conductores sobre nuestra condición.

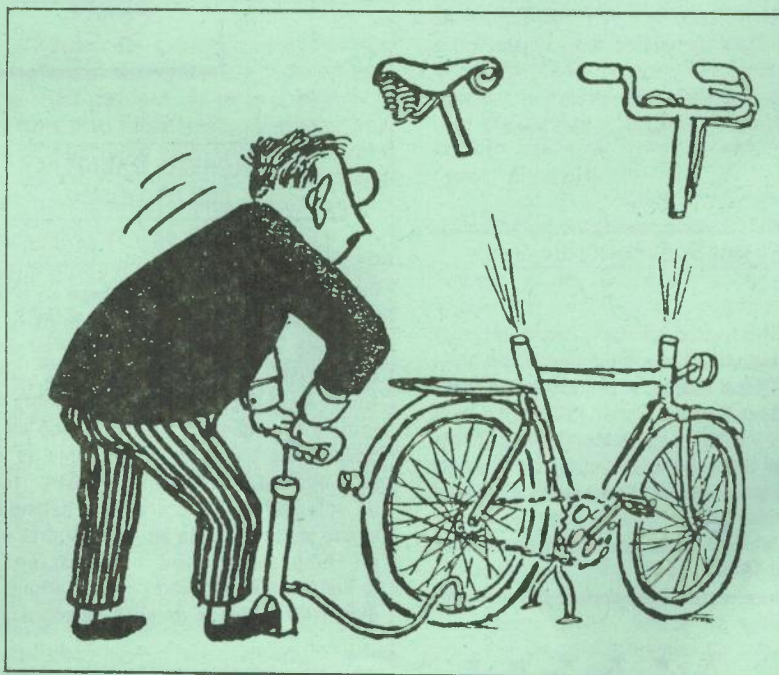
La próxima reunión de la FEC se celebrará en Basilea (Suiza), y la de 1988 tendrá lugar en Barcelona.

Contactos: Comisión internacional de Pedalibre o de Amics de la Bici.

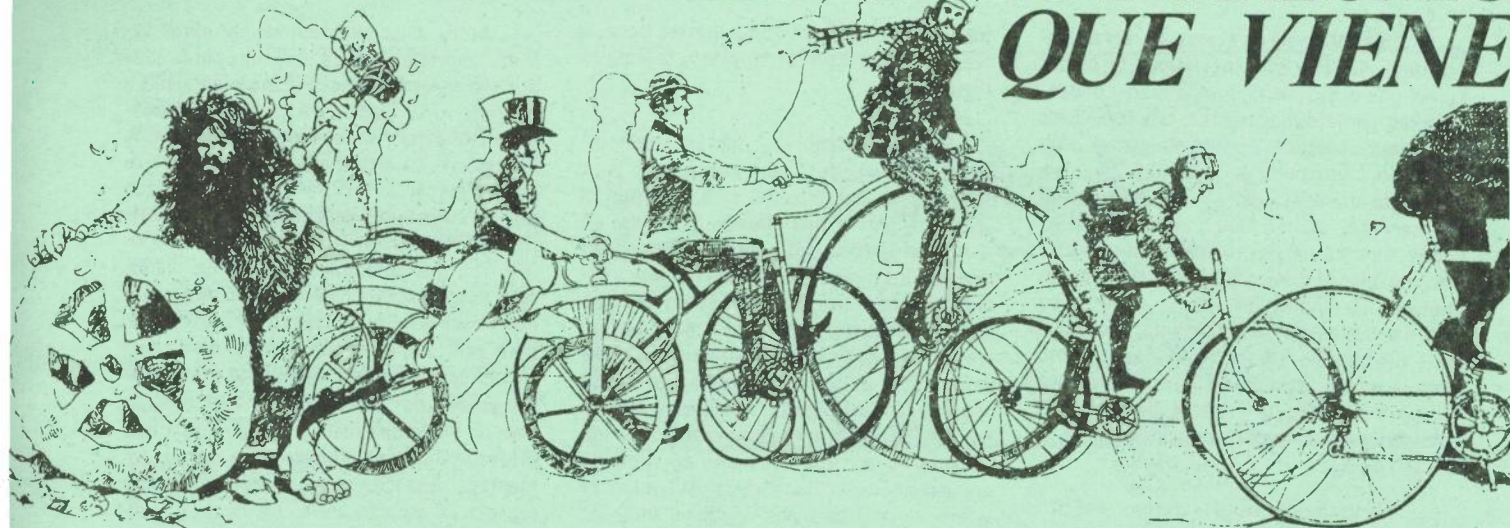
Jamie Benyei

LA BICICLETA: EL MEDIO MAS SALUDABLE PARA DESPLAZARSE POR LA CIUDAD

Aunque parezca sorprendente, este es el resultado de una investigación llevada a cabo por el Instituto Independiente del Medio Ambiente de Bremen y publicada en la revista alemana "Oko Test". El estudio compara la contaminación que asimila el conductor de coches, el ciclista y el usuario de transportes públicos al desplazarse por el centro de una ciudad de tamaño medio (cerca del millón de habitantes). Un resumen del informe (explicando las condiciones en que se realizó el estudio y las mediciones y resultados obtenidos) lo podéis encontrar en el número 81 de la revista Integral. Os lo recomendamos.



EL CICLOTURISMO QUE VIENE



EL CICLOTURISMO QUE VIENE

Os presentamos aquí, por considerarla de interés general, una de las ponencias presentadas en el Congreso de Cicloturismo celebrado recientemente en Campo de Criptana y al que hacemos referencia en otras páginas.

INTRODUCCION

Las fiestas de la bicicleta proliferan por todos los rincones y consiguen reunir a un gran número de ciclistas que dominan, aunque solo sea durante unas horas, al tráfico motorizado; las ventas de bicicletas experimentan en los últimos años un extraordinario aumento; distintos organismos oficiales, e incluso algunas empresas particulares, ofrecen a los jóvenes nuevas sensaciones pedaleando durante sus vacaciones en viajes organizados. Todo ello pone de manifiesto un gran auge del ciclismo no competitivo. Sin embargo, solo una mínima parte de las personas que utilizan la bicicleta está encuadrada en la Federación Española de Ciclismo. Veamos un par de ejemplos:

Por las carreteras de entrada/salida de Madrid circulan los domingos de tiempo bonancible unos 5.000 ciclistas. Frente a esta cifra, la Federación Madrileña de Ciclismo cuenta con 2.024 ciclistas "deportivos" y 1.177 tarjetas de "cicloturismo".

En Sevilla, una de las ciudades con más tradición ciclista de España, más de 10.000 personas utilizan diariamente la bicicleta para ir al trabajo, de compras o a la escuela. La Federación Andaluza posee en toda la provincia 384 licencias de ciclismo "deportivo" y 6 (¡seis!) de "cicloturismo". Sin comentarios.

Así pues, la mayoría de los usuarios de la bicicleta se encuentran al margen de la actual trama organizativa oficial, ineficaz para entender y proteger el uso de la bicicleta más allá de su utilización meramente deportiva.

En lo que sigue, intentaremos, por una parte, explicar el panorama actual y las razones históricas que a nuestro juicio lo han provocado y, por otra parte, exponer una serie de ideas sobre lo que la Federación debería ofrecer para aglutinar a un mayor número de amantes de la bici y ser un instrumento verdaderamente útil en su promoción y defensa.

UN POCO DE HISTORIA

El cicloturismo es hoy una práctica recreativo-deportiva sumamente popular en Europa. He aquí un brevísimo resumen de su desarrollo histórico:

Tras una primera etapa a finales del siglo pasado en el que era el entretenimiento de moda para la burguesía liberal, la bici se convirtió en el principal vehículo de transporte de las clases sociales de renta más baja. Posteriormente, con la irrupción masiva del tráfico motorizado, es arrinconada, quedando a finales de los sesenta totalmente postergada en la planificación y, más en general, en la valoración social. Pero a partir de los primeros años de la década de los setenta resurge con fuerza, una vez que se ha amortiguado el auge de la ideología automovilística. La crisis del petróleo acaba de estallar y se empieza a dudar del crecimiento económico sin fin, surgiendo nuevos planteamientos ante la utilización de la energía, los recursos renovables o no, la tecnología de rostro humano, etc.

Las grandes organizaciones de ciclistas, nacidas muchas de ellas en el siglo pasado, comienzan a recuperarse del declive sufrido en los 20 años anteriores; pero la novedad es que junto a ellas surgen otros grupos de defensa de la bicicleta con perspectivas y planteamientos diferentes. El movimiento ciclista de los setenta nace así complejo, impregnado en muchos de sus objetivos de las ideas que simultáneamente están surgiendo referidas a la calidad de vida, al medio ambiente, a los problemas del tráfico urbano, etc. De este modo se crean o reestructuran grandes organizaciones de ciclistas con fuerte influencia social. En general, a mayor utilización de la bicicleta se corresponde una mayor separación entre ciclismo deportivo y cicloturismo, que constituyen organizaciones separadas, estando estas últimas muchas veces relacionadas con grupos dedicados más intensamente al transporte urbano.

En España, por razones históricas bien conocidas, este resurgir de nuevas ideas llega con mucho retraso. La época desarrollista es estirada artificialmente y la mitificación del automóvil alcanza hasta nuestros días. Así, durante mucho tiempo, la bici queda relegada, salvo en unas pocas zonas, casi exclusivamente al uso deportivo, existiendo serios prejuicios sociales sobre su utilización como medio de transporte urbano.

Cuando en 1968 la Federación Española de Ciclismo, dirigida netamente al deporte competitivo, crea la licencia de "cicloturista" no está intentando potenciar el tipo de cicloturismo que se realiza en el resto de Europa; la nueva licencia va dirigida a aquellos entusiastas de la bicicleta que, no pudiendo o no queriendo competir en pruebas de alto nivel, se resisten a abandonar su deporte favorito.

De esta forma el emergente campo del cicloturismo se aleja, ya en su origen, de una organización de objetivo principalmente recreativo, ocupando un hueco dentro del ámbito deportivo. Esta anomalía inicial es la que marca el momento actual del movimiento de defensa de la bicicleta en nuestro país, tras los últimos años en los que van surgiendo nuevos grupos que incorporan aquellas, ya viejas, ideas de las que antes hablábamos, las cuales recorrieron por primera vez el continente hace quince años. Estos grupos, si bien cuantitativamente aún no son muy numerosos, sí representan hoy el sector más dinámico y reivindicativo en el mundo de la bici, prueba de lo cual fue la celebración, en abril de 1985, en Ruidera, de los Primeros Encuentros de Cicloturistas y Ciclistas Urbanos, cuyas ponencias fueron publicadas al margen de la Federación, que tampoco intervino en aquellas jornadas.

NUEVOS ENFOQUES

Esquemáticamente, los rasgos de este cicloturismo que llega son los siguientes:

* No competitivo (ni pseudocompetitivo). Sin prisas; sin premios; no intenta imitar al ciclismo de alta competición en vestimenta, forma de rodar o itinerarios, aunque no descarta aprender de él; le interesa más por donde se va que a donde se llega, más cómo se ha "disfrutado" el camino que cuanto se ha tardado en recorrerlo.

* Más hincapié en el aspecto recreativo-cultural. La bici es, simplemente el medio ideal que nos permite acercarnos y conocer lugares, gente, monumentos. Los itinerarios se trazan buscando parajes atrayentes, monumentos artísticos, arquitectura popular, zonas de interés ecológico, viejas costumbres conservadas, etc. Se evitan en lo posible las carreteras nacionales buscando otras con mucho menos tráfico e incluso caminos. El número de kilómetros que se recorren en un día suelen ser sensiblemente inferior al que realizan los grupos tradicionales, tanto por la menor atención al aspecto deportivo como por el mayor número de paradas y desvíos para el mejor conocimiento de la zona.

* Material cicloturista propio, distinto del utilizado en el ciclismo tradicional. Cuadros diferentes, desarrollos más cortos (piñones de 28 dientes o incluso tres platos), frenos con doble maneta, luces, guardabarros, transportines, ruedas más anchas, etc. Las excursiones suelen ser de más de un día y se busca la autosuficiencia por lo que es necesario acarrear el equipaje, utilizando alforjas, bolsas delanteras, material de acampada ligero. La indumentaria no suele ser la clásica del ciclista (auténticos hombres-anuncio en muchas ocasiones) sino que se busca una vestimenta multifuncional que permita caminar e integrarse en los lugares que se recorren y entre sus habitantes.

* Compatibilidad de la bici con otros transportes (principalmente el tren). Las salidas durante los fines de semana, sobre todo teniendo en cuenta el menor número de kilómetros que se realizan, pueden llegar a hacerse monótonas por lo que en ocasiones es conveniente cojer otro medio de transporte que nos aleje de nuestro lugar de residencia. Esto es más evidente en las grandes ciudades donde a veces hay que recorrer más de 10 km para encontrar el principio del "campo". Las vacaciones (verano y pascua fundamentalmente) son utilizadas para recorrer zonas más alejadas del lugar de residencia. Llegar a ellas pedaleando agotaría el tiempo disponible, por lo que el utilizar otro medio de transporte, pudiendo trasladar la

bici, se hace necesario. Esto acarrea frecuentes problemas con las empresas correspondientes.

* Reivindicaciones, nuevas ideas, influencia social. Los nuevos grupos no solo practican el cicloturismo, sino que, por lo general, intentan una difusión y defensa de la bici en sus diversos aspectos. Pretenden eliminar los prejuicios sociales aún hoy existentes sobre el uso de la bici fuera de su aspecto deportivo, y presionan para que se cree la infraestructura vial presente en otros países (aquí se notan especialmente los 15 años de retraso). Reivindicaciones y contactos con los distintos organismos oficiales implicados es así una constante en ellos. La preocupación por hacer de la utilización de la bici en la ciudad algo cotidiano surge así de manera natural.

LA FEDERACION: ALGUNAS SUGERENCIAS

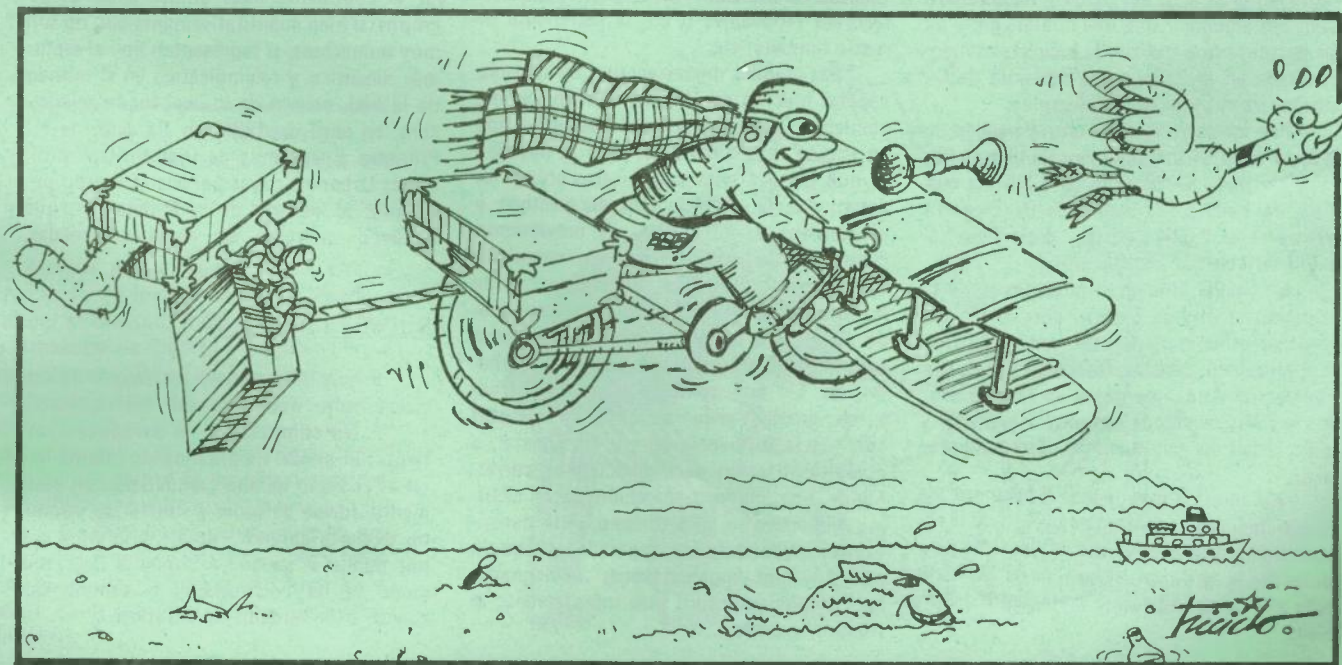
¿Qué ofrece la Federación Española de Ciclismo a los cicloturistas? ¿Para qué les sirve la licencia a esas personas que en solitario o en compañía de un par de amigos salen de vez en cuando, sin previa planificación, algún domingo a dar unas pedaladas? ¿Y a los más azeados que recorren con sus alforjas, durante las vacaciones, los rincones más alejados de la Península o incluso de Europa?. En verdad, muy poca cosa, apenas un seguro de accidentes en absoluto operativo para sus necesidades. Esto explica, en gran medida, el alto porcentaje de usuarios de la bici que se encuentran al margen de la Federación.

A continuación expondremos, escuetamente, algunas sugerencias sobre lo que una federación cicloturista debería ofrecer a sus miembros. Nos centraremos en dos aspectos fundamentales: Información y Defensa.

INFORMACION. A excepción de las escasas revistas existentes, dedicadas casi exclusivamente al ciclismo de competición, no existe ningún medio de intercambio de información de las distintas iniciativas que surgen en pro de la bicicleta.

Junto a las traducciones de obras extranjeras, varios son ya los libros publicados por cicloturistas de aquí (España en bici, La naturaleza de Madrid en bicicleta, Manual del cicloturista), sin embargo en ninguno de los casos se ha alcanzado la difusión que su interés requería. Incluso un folleto editado por un organismo dependiente del Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones, "La ruta colombine en bicicleta" ha pasado prácticamente desapercibido. Mala es la escasez de publicaciones sobre cicloturismo, pero peor aún es el que no existan vías para su correcta difusión. Una de las principales tareas de una Federación de Cicloturismo debería ser la de canalizar y hacer llegar esta información a los interesados, e incluso fomentar y financiar nuevos proyectos en este sentido. Y aspecto clave: publicación y divulgación de mapas y guías de itinerarios, con información de tipo general (historia, arte, geografía, gastronomía) y también especializada (perfiles de las rutas, estado y tipo de las carreteras, talleres, fuentes, refugios, albergues, lugares de acampada).

Otro aspecto en el que la Federación puede ser útil a los cicloturistas es el de los accesorios. Cuando hace algunos años nos decidimos a realizar excursiones en bici con nuestros equipajes a cuestas tuvimos al principio que improvisar alforjas caseras para, más tarde, traerlas o encargarlas fuera de nuestras fronteras. Hoy el panorama ha empezado a cambiar, pero aún queda mucho por hacer. La variedad de accesorios en el mercado es todavía muy restringida, encontrándose la oferta concentrada en unas pocas grandes ciudades, siendo de extrema dificultad conseguir material especializado fuera de ellas. La divulgación de los accesorios existentes sería de gran utilidad tanto para los cicloturistas, que así podrían elegir adecuadamente, como para los comerciantes, que se verían respaldados con la propaganda de sus artículos, animándoles a una producción y venta más variada. La Federación incluso podría efectuar controles de calidad al modo de las asociaciones de consumidores.



Por último, todas las noticias, experiencias o actividades de interés que se produzcan en el mundo de la bici deben ser propagadas. He aquí algunos ejemplos: Experiencias de introducción de la bicicleta en la escuela, trenes de cercanías con vagones capaces de transportar bicis, campings con alquiler de bicicletas, antiguas casas de peones camineros transformadas en pequeños albergues, ferrocarriles abandonados reconvertidos en vías para cicloturistas, etc.

Una publicación periódica sería el instrumento idóneo para hacer llegar toda esta información a los interesados, tal y como ocurre en todos los países Europeos.

DEFENSA. En primer lugar es urgente la sustitución del actual seguro por otro con responsabilidad civil más adaptado a la práctica del cicloturismo, entendido de la forma aquí expuesta. En algunos países se ofrece incluso una asesoría jurídica para posibles problemas legales.

Pero no solo eso, la Federación debería interceder ante los organismos de la administración para reivindicaciones concretas, sirviendo de interlocutor en los problemas que se presenten. Cuando hace aproximadamente dos años una reforma del Código de Circulación amenazaba, entre otras cosas con prohibir la circulación de ciclistas por las autovías, impidiendo con ello la utilización de la mayoría de las carreteras de entrada/salida de las grandes ciudades, presentamos, ante la Federación Castellana de Ciclismo, en nombre del Club Cicloturista Pedalibre, unas alegaciones al borrador de dicho Código reformado. Pretendíamos que la Federación asumiera y empujara las alegaciones para que así fueran escuchadas más atentamente por la Dirección General de Tráfico. El comentario más repetido entre un sector importante de ciclistas que no querían "mezclar" a la Federación en tales asuntos, fue el de que aquello era "hacer política" algo que a ellos no les correspondía. Esta mentalidad debe ser modificada, pues uno de los principales fines de una Federación Cicloturista debe ser el defender y representar, allá donde sea preciso, los intereses de sus asociados.

Para terminar damos algunos ejemplos en los que la intercesión de la Federación ante los organismos correspondientes (Turismo, Tráfico, RENFE, Obras Públicas, Transportes) podría contribuir a solucionar los problemas existentes.

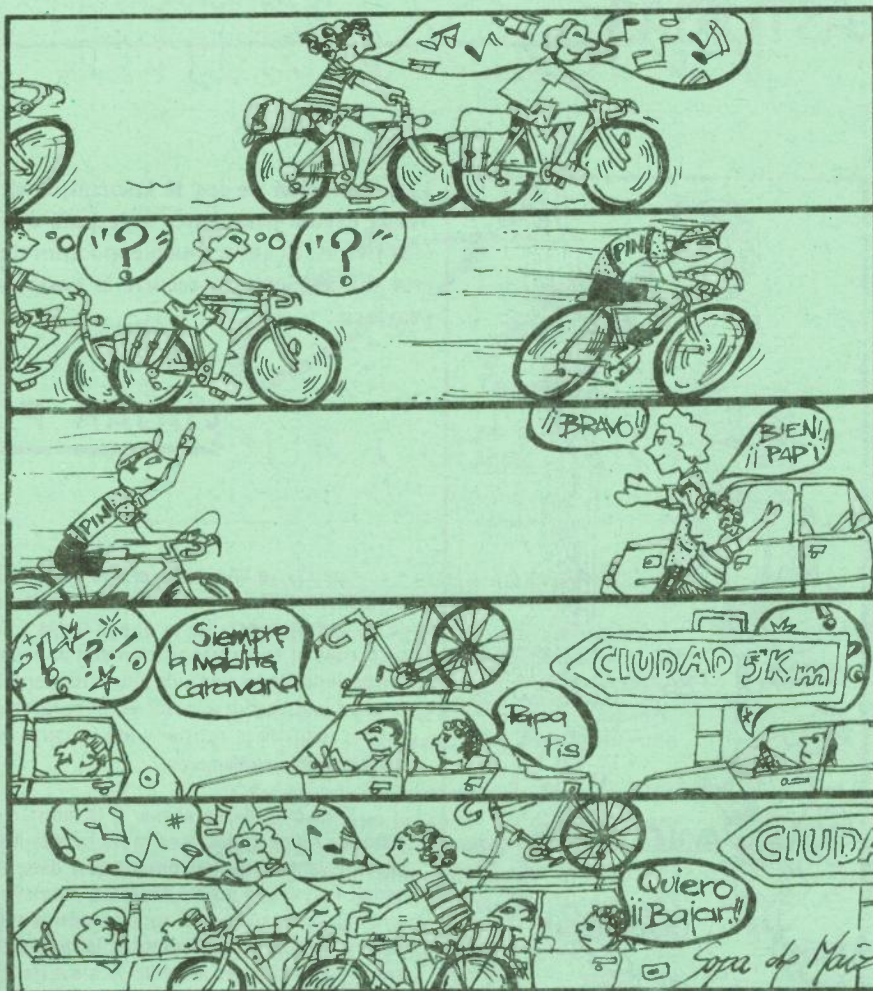
—* Mejoras de tramos problemáticos en la red de carreteras; limpieza de arcones; señalización de lugares de alta peligrosidad, creación de vías paralelas de bicicletas, etc.

—* Problemas de la combinación de la bici con otros medios de transporte, especialmente los trenes y los autobuses.

—* Desarrollo de infraestructura que fomente y facilite el cicloturismo: red de pequeños albergues y refugios, reconversión de ferrocarriles abandonados, cañadas y otras redes de caminos rurales para bicicletas, etc.

—* Facilidades para el uso de la bici como transporte alternativo en la ciudad con la creación de infraestructura propia (carri-les bici, pistas, aparcamientos).

Alejandro Vivar
Alfonso Sanz



POR UNA CONFEDERACION DE CICLOTURISTAS

He aquí un tema que volverá seguro a aparecer en estas páginas, la coordinación de los usuarios de la bici y la manera de plasmarla en la práctica. El autor pertenece a la Agrupación E.T.E.S. (Sevilla).

Para mí, el cicloturismo no es un deporte, sino más bien un cierto estilo, concepción, e incluso diría, filosofía de la vida, en la que el ejercicio físico queda en un plano de "medio" y nunca de fin. Quizás algunos de vosotros estéis más o menos de acuerdo conmigo y otros en desacuerdo. Entre estos últimos estarán que duda cabe, los que organizan una marcha cicloturista con recorridos medios de 120 kms. diarios. A ellos mis respetos, pero para mí eso no es cicloturismo. Confieso sin vergüenza que cuando me canso excesivamente en una cuesta, me bajo de la bicicleta, y cuando veo un paisaje bonito o una fuente apetecible, también. Me gusta hablar con los compañeros y llenarme de los ruidos y olores del campo mientras pedaleo. En ese plan, para hacer 120 kms. diarios...

Está claro que no soy un deportista, al menos en el sentido que generalmente se piensa, y por todo ello y algunas cosillas más no me atrae la idea de incorporarme a una federación deportiva para hacer ciclismo, aun cuando soy consciente de la necesidad que tenemos los cicloturistas de unirnos si

queremos que nuestras reivindicaciones sean escuchadas. Y me refiero a una unión supralocal, pues la unión dentro del pequeño grupo, todos la tenemos resuelta o la podemos resolver con cierta facilidad. ¿Como lograrlo? Ese es el tema que planteo para discutirlo y aportar soluciones entre todos.

Mi esquema personal sería el siguiente:

-Una confederación (pacto o acuerdo entre Sociedades, Grupos o Clubs) mejor que una federación (que conllevaría la creación de un "poder" central).

-Sin burocracias innecesarias que cargaran a algunos de trabajo.

-En la que pudieran convivir toda clase de tendencias, con una efectividad basada en la responsabilidad de cada Club Confederado.

Sobre dicho esquema, sería suficiente redactar una "carta" breve, aceptable para todas las entidades que desearan adherirse. Las finanzas para este tipo de organización son innecesarias, sin estructura:

-Un boletín u hoja informativa periódica, puede ser confeccionado y distribuido por orden rotativo (por ejemplo, un club cada año).

-Los acuerdos para acciones conjuntas son, o aceptados en encuentros, o propuestos y aprobados epistolariamente bajo la responsabilidad y organización del grupo proponente.

Luis Gilperez Fraile.



La celebración de los II Encuentros el próximo verano en Asturias puede ser una buena excusa para, antes o después de ellos, realizar una excursión cicloturista por esas tierras. El autor, buen conocedor de ellas, os sugiere rutas y lugares a visitar. En esta primera entrega recorre la costa, dejando para más adelante el interior de la provincia.

VIAJAR POR ASTURIAS

Cuando se vive todo el año entre este permanente verdor que es Asturias uno no se da cuenta exacta de lo que le rodea y se sorprende al encontrar cicloturistas de todas las nacionalidades rodando por estos parajes o al ver publicados diversos viajes cicloturistas por Asturias en revistas y libros, tanto españoles como extranjeros.

Y es que, desde el mar a la montaña, Asturias reúne todos esos motivos que nos hacen levantar nuestras posaderas y darle al pedal: Playas aún medio desiertas, montañas que nos escoltan en casi todos nuestros trayectos, el misterio que destilan las autóctonas masas forestales surcadas la mayoría de las veces por torrentosos ríos.

Si escogemos la costa como lugar para pedalear, nos encontraremos con rutas no excesivamente duras pero con pocas variantes (debido a que la montaña y la costa están prácticamente juntas); lo que obliga a pedalear, sobre todo en verano, en medio de una inmensa hilera de coches. A pesar de estas aglomeraciones, fundamentalmente en determinados puntos, aún podemos encontrar pequeñas calas, tanto en Asturias Occidental como en la Oriental, alejándonos de los puntos con rancio olor a bronceador.

A pesar de todo, hay incontables motivos para seguir por estas tortuosas y entretenidas carreteras, eso sí, sorteando algún que otro agujero.

Si entras por Santander no te quedará mas remedio que cojer la N 634 en dirección a Llanes. No hay otra solución hasta la preciosa villa de Colombres (1) donde empezareis a ver lo que más adelante será una constante, la arquitectura que se ha dado en llamar "Indiana", denominada así por sus promotores, ricos emigrantes que al volver a sus tierras de origen hacían construir estas viejas casonas con reminiscencias americanas, presentes incluso en los jardines que mezclan caprichosamente especies autóctonas con ejemplares del otro lado del Atlántico.

Aquí en Colombres, si no quieres volver a la aburrida N 634, tienes una alternativa desviandote hacia Noriega y la Borbolla, por una carretera comarcal que surca suaves valles dejando a tu izquierda la sierra del Cuera. Al final de esta carretera estarás en Puertas de Vidiago y de nuevo en la N 634. Desde esta nacional, dos Km antes del cruce de Puerta Vidiago se puede subir (andando) al "PENATU", monumento megalítico im-

buido en un entorno mágico, pues no en vano se encuentra en la ruta primaria del Camino de Santiago, denominada "Ruta de los San Salvadores" por la cantidad de ermitas e iglesias que bajo esta advocación jalonan el camino, hoy prácticamente abandonado.

Llanes, llamado también "Villa de las siete playas", es un populoso centro neurálgico que está de moda entre veraneantes ilustres. En la Villa podéis visitar la Basílica donde podréis encontrar, en una de las arquivoltas de la portada un templo en una posición muy sugestiva. Os reto a encontrarlo. Tanto los alrededores de Llanes como sus playas no tienen desperdicio.

A 29 Km. está Ribadesella, para llegar hasta allí podéis tomar dos caminos, la famosa N634 u otra carretera comarcal, más durilla pero preferible. Ya en la villa, merece la pena visitar la cueva de Tito Bustillo con pinturas y grabados muy interesantes..

Desde Ribadesella os recomiendo dejar la nacional y tomar la carretera de la costa en dirección a Villavieja, os encontrareis con Caravia y Colunga e incluso os podeis desviar a la villa con más sabor marinero de las Asturias Orientales, Lastres.

Villavieja es cuna del románico y prerrománico asturiano, con iglesias como Amanai o la misma Iglesia Parroquial de la villa o el convento de Valdedios, restaurado recientemente. Os recomendamos perderos por los innumerables valles de este concejo Valdedios, Tazones, Peon,

Para ir hacia Gijón se puede pedalear hasta el "Alto del Pedroso" y luego retroceder hasta Argüero para conocer la industria artesana del azabache. Si en vez de escoger esta ruta os dirigís hacia Tazones y el "Alto del Gobernador", llegaréis casi directamente además de visitar la interesante capilla de Malatos Santa Eulalia de la Lloraza.

Ojo, Villavieja es también una de las mecas de la sidra que corroe las cubiertas y las "piernecillas" te las deja así como temblando. ¡AH!, y mearla, la sidra es muy diurética, y si no la echas te deja frito aunque algunos incrédulos lo dudan.

Casi llegando a Gijón, ciudad industrial un tanto insufrible, podéis observar a vuelo de pájaro la Universidad Laboral, monumental obra franquista, además, podéis acercaros a la "citi" por el ridículo "circuito" de ida y vuelta cicloturista para sábados domingos y festivos, con reducción de velocidad para automóviles esos días.

Quedaros en Gijón o Avilés es algo que no os recomendamos, sobre todo a aquellos amantes de la paz y la tranquilidad que quieran respirar una atmósfera un poco decente.

Para ir de Gijón a Avilés os recomendamos ir por la ruta de Candas y Luanco, pueblos marineros un tanto de moda, aunque bien merece la pena hacer la ruta solo por contemplar los acantilados del cabo de Peñas, un roquedal donde los ornitólogos pueden perder unas horas deliciosas. A partir de Avilés, ya en la "zona occidental", quizá con un menor jalonamiento artístico pero no por ello menos mágico, con leyendas a la orden del día, tenemos a mano, en San Martín de Luiña uno de los capítulos más interesantes de la historia de pueblos marginados: "los vaqueiros de alzada", uno de esos pueblos cuyos orígenes son una incógnita y son "pan para estudios".

Como decíamos, en la iglesia parroquial de San Martín de Luiña podemos encontrar el acta notarial de la marginación de este pueblo en la inscripción que se encuentra en el suelo. No os la perdáis, haceros abrir la iglesia.

En Cudillero podeis visitar el "Ara del Rey Silo", una de esas aras con misteriosas inscripciones que aún no han sido descifradas; el pueblo tiene un típico sabor marinero, es interesante conocer no solo el paisaje sino también el paisanaje: "Los Pixuetos".

Si os desviáis otro poquillo conviene visitar no solo Aristébana, sino también Pravia, capital de la corte asturiana en remotas épocas.

Con las ruedas aún en Asturias, te encontrarás en una de las zonas de influencia gallega, esto lo notarás a partir de Luarca, interesante pueblo marinero, que reúne en su entorno casas solariegas además de un cementerio árabe hoy abandonado en las cercanías de la villa.

Y de aquí en adelante, te encontrarás con una tierra poblada de "castros", "dolmenes": Coaña, Sanchuis,

Buen viaje.

Victor Guerra.

(1) y la cueva de Pindal con pinturas rupestres.

(2) Tierra de extrañas apariciones de Cristos hallados flotando en el mar, y que son fruto, no solo de la veneración de los Pixuetos, sino que fue tema de una de aquellas famosas películas de los años cincuenta. La explicación a estas extrañas apariciones se cree que es debida, a que en una de las reveliones protestantes inglesas, las imágenes fueron arrojadas al mar. De ahí que luego, empujadas por las corrientes, arribaran las costas asturianas.

INTERNACIONAL



FOUR CORNERS

WORLD BIKE RIDE

PROYECTO "FOUR CORNERS"

A finales de 1986, 16 cicloturistas participarán desde cuatro puntos lejanos del mundo (La Paz, Melbourne, Hong Kong y Harare -Zimbabwe-) para recorrer cuatro rutas diferentes que tras atravesar 45 países confluirán en París - Londres.

Su objetivo es promover la cooperación y el entendimiento entre los pueblos, para desembocar en una estrategia alternativa de ayuda al desarrollo del Tercer Mundo: El fomento de la tecnología intermedia, una vía hacia la autosuficiencia económica de la población rural de los países pobres.

Han escogido la bici como símbolo de este tipo de tecnología (sencilla, renovable, autosuficiente) y hacen un llamamiento para que se les una el mayor número posible de simpatizantes en las diversas etapas del recorrido.

La ruta de Las Américas llegará a Lisboa el 17 de julio de 1987 y permanecerá en Madrid del uno al cuatro de Agosto.

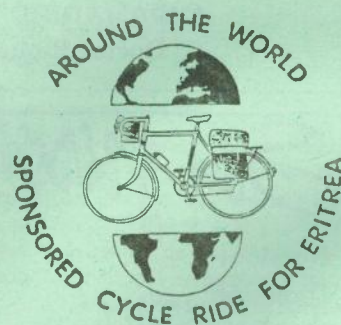
Contacto: Andy Hanses, 4 Corners Bike Ride. West India House, Millwall Docks London E14 9TJ.

CAMPAÑA POR ERITREA

Este octubre dos ciclistas de Manchester, Steve Perry y Pete Abel, saldrán a recorrer el mundo en bicicleta, patrocinados por una serie de personas y asociaciones, para recaudar dinero y hacer publicidad de la campaña "Guerra a la Miseria" y del Proyecto de Salud Pública de Eritrea. Se han fijado la meta de conseguir 50.000 libras para tales fines.

Recorrerán aproximadamente 40.000 kms durante 18 meses. La ruta discurrirá por Francia, España, Africa Septentrional y Central (incluida Eritrea), India, China, America del Sur y Central, E.E.U.U. y Canada.

Contacto: War an Want Office
2/4 Oxford Rd
Manchester M1 5QA.



UNA NUEVA PUBLICACION UNA OPORTUNIDAD PERDIDA



Se suele decir que el número y calidad de las publicaciones sobre un tema concreto, son un indicador o una forma de medir el interés con que los estamentos públicos y privados valoran ese tema. Por otro lado, es indudable que la aplicación del invento de Gutenberg tiene el doble destino de divulgar y debatir. Divulga, impulsando hábitos o criterios a la comunidad ya que patrocina criterios determinados. Debate, midiendo la fuerza de la demanda y conformando de alguna manera, las opciones de los lectores.

En el caso del cicloturismo y ciclismo urbano, una publicación tiene gran importancia por ser siempre novedad en el desolado panorama editorial, produciendo alegría en todos los casos antes de revisar su contenido.

Para los proyectistas e interesados por estos temas, se presenta en el mercado una nueva publicación manual (la segunda de edición española (1)) titulada: "Manual para el Planeamiento, Proyecto y ejecución de pistas ciclistas"(2).

Con un fondo bibliográfico tan exiguo en castellano, presentar una publicación por debajo del nivel de calidad europeo, es cuanto menos, una oportunidad perdida.

Realmente no se trata de un libro en cuanto a estructura, contenido y dedicación. Es, como se reconoce en la contraportada, la publicación del texto de un estudio ahuecado con ilustraciones en muchos casos in-

sulsas, cuyo objeto parece la recensión de información procedente de diferentes países occidentales.

Su contenido adolece de dos grupos de defectos que desilusionan al lector que se atrevió a invertir las 3.800 pts., a cambio de las cuales alcanza su posesión:

A) Problemas de fundamento:

El criterio principal de los autores por el cual se accede a considerar los problemas técnicos que rodean a la bicicleta como medio de transporte, es su bondad como alternativa energética. Este tópico limitante es peligroso y generalmente fruto de la irreflexión. Una valoración de este tipo puede llevar fácilmente como corolario que el ciclismo urbano es cosa de pobres y de jóvenes, siempre que estos últimos tengan una reducida capacidad adquisitiva, y por tanto un modo de transporte abocado a ser marginal, poco serio, dominguero.

Unido a ello, cuando se ha creado y hasta cierto punto homogeneizado criterios de terminología y definición, que los autores hagan tabla rasa e incorporen denominaciones fruto de la traducción literal, es incorporar confusión por desatención o desconocimiento del estado de la cuestión en el país destinatario de su esfuerzo.

Por último, una publicación no puede soportarse en traducciones literales con deficiencias de lenguaje, huecos notables de contenido de los textos o redacciones ininteligibles. En un encargo de un estudio podría permitirse este abandono, pero debería haberse corregido al ser dado a la imprenta.

B) Problemas de contenido y presentación:

En conjunto está descuidada respondiendo a una concepción arcaica de las publicaciones. Parece más un libro de los años cuarenta o de esos ladrillos de los inamovibles catedráticos de los sesenta, que un texto a quince años del 2.000.

Cuando se recopilan numerosas fuentes documentales, el fruto debería proporcionar una mejora de los resultados respecto de sus fuentes y no es este el caso, hasta el punto de que se empeora la calidad de los originales.

Compárese como muestra la calidad de las ilustraciones y la presentación en "Radverkehrsanlagen. Verbaud der Autoversicherer. Empfehlungen der Beratungsstelle für Schadeverhütung n. 3." (Colonia. Marzo 1982), con su reproducción literal en el libro; por ejemplo, las páginas que van de la 49 a la 75 en el original, se copian en la versión castellana entre la página 244 y la 283, cuyo único cambio en el texto y gráficos es la supresión de los titulares de los apartados.

La maqueta, grafismo y presentación de las ilustraciones es deficiente. Las figuras, con desproporción entre tamaño y contenido, más que ilustrar, parecen destinadas a decorar y encarecer la publicación.

No se citan las fuentes documentales de las cuales se realiza transcripción en algunas partes del texto o se reproducen figuras y fotografías sin mencionar su origen.

Por último, el desagrado del paciente lector se completa con una nota de mal gusto: la insana costumbre de citar en la bibliografía las obras propias aunque poco o nada tengan que ver con el nuevo texto.

¿Cómo puede completarse esta asociación de desaciertos? le pregunto a mi mujer a voces desde el cuarto de estar.

"Muy sencillo", me responde ella desde la cocina, "Haciendo difícil su difusión".

Parece que nuestra conversación trascendió y fue tomada en consideración, pues solo hemos podido encontrar el libro en la sede de la Asociación Española Permanente de los Congresos de Carreteras (C/ Monte Esquinza 24, 4º dch. 28010 Madrid. telf. 91-4 10 24 13 / 14).

Creo que el cicloturismo y el ciclismo urbano se merecían algo más. A pesar de todo, bienvenido este libro a la pobre estantería de libros sobre la bicicleta en castellano.

Ramiro Capitel

Cuota mínima de apoyo 250 pts.
Hacer transferencia bancaria o ingreso en
Libreta nro. 30475032 a nombre de "Pedalibre"
CAJAMADRID Suc. 1133
C/ Doctor Esquerdo 114, 28007 Madrid.

Sin prisas

CUPON DE APOYO

Nombre:

Dirección:

Localidad: C.P.

Enviar el cupón a:

Club Cicloturista Pedalibre

C/ Campomanes 13, 28013 Madrid

Adjuntar resguardo del ingreso.

(1) La primera data de 1984 y se encuentra agotada: Antonio Mateos y Alfonso Sanz. La Calle: Diseño para peatones y ciclistas. MOPU. Madrid.

(2) Antonio Bello-Morales y Jose María Fonseca. Asociación Española Permanente de los Congresos de Carretera. Madrid 1985.