

Revista para los que se toman la bici con calma

Sin prisas

Nº 17 Verano - 1993



Noticias • Bicis en Cuba • Elogio de la Bicicleta • Vive la vía • Variaciones sobre la pájara • La ropa interior • Deshidratación y bebidas isotónicas • La iluminación en la bici • Filabres y otras sierras • Grupos Con Bici • Sin noticias de Gurb

SIN PRISAS es la revista de CON BICI
(Coordinadora de Defensa de la Bici)

- *C.C.Pedalibre
C/Campomanes, 13, 2º Izq. 28013 MADRID
- *Amics de la Bici
Apdo. 10.012. 08080 BARCELONA
- *C.C.Amigos de la Bici
Apdo. 2.116. 37080 SALAMANCA
- *Grupo Cicloturista La Farinera
C/Ter, 10. 08026 BARCELONA
- *Colectivo Pedalea
Edificio Interfacultades
Pza. San Francisco s/n
50009 ZARAGOZA
- *E.T.E.S.(Sección Cicloturismo)
Apdo. 7.131. 41080 SEVILLA
- *Tronchacadenas
C/Alarcón, 43, 1º Izq.
33204 GIJON (ASTURIAS)
- *Kalapie C/Moraza, 11, 6º Izq.
20006 DONOSTIA (GUIPUZKOA)
- *G.O.B. (Pedal Verd)
C/Verí, 1, 3º 07001 PALMA DE MALLORCA
- *A Contramano. Asamblea Ciclista.
C/Moratín, 7. 41001 SEVILLA
- *Valencia en Bici C/Portal de Valldigna, 15-baix
46003 VALENCIA
- *Aedenat-Córdoba en Bici
Apdo. 416. 14080 CORDOBA
- *La Tortuga Perezosa
Navarrería Kalea, 6, 1º 31001 IRUÑA
- *Xevale
Apdo. 22. 27400 MONFORTE DE LEMOS
- *Txirrin Taldea
Apdo. 132. 48970 BASAURI (BIZKAIA)
- *ANVA
Apdo. 4092. 47080 VALLADOLID
- *Piñón Fijo
Apdo. 1012. 21080 HUELVA
- *Pedapíé
39586 ARGÜEBANES (CANTABRIA)
- *Sense Presses
C/Antoni Torrella 146, bx.1 08224 TERRASSA
- *Amics de la Bici
C/St. Pere Claver, 5. 25005 LLEIDA
- *ICIBI C/Andreu Feliu, 41 (Casal de Joves)
07010 PALMA DE MALLORCA

HAN ELABORADO ESTA REVISTA

Alejandro Vivar (Coordinador), Angel Yagüe y Miguel Fortea (Composición), Carlos Gamo y Lucía López (Dibujos), Alfonso Sanz, Fernando Barrios.

EDITA:

PEDALIBRE
C/Campomanes, 13 2º Izq.
28013 MADRID. Tlf (91) 541 10 71

IMPRIME:

Gráficas ANYA
C/Las Matas, 14
28039 MADRID. Tlf (91) 442 74 81

Depósito Legal:M-39179-1986
Periodicidad cuatrimestral.
Queda autorizada la reproducción total o parcial
de los textos de esta publicación citando la
fuente.

AUMENTAN LAS MUERTES DE CICLISTAS

El pasado año 1992, el número de muertos en accidentes de tráfico se redujo en casi un 15% respecto al año anterior. La Dirección General de Tráfico (DGT) achaca este descenso a la mejora de la infraestructura vial (más autovías fundamentalmente) y a la entrada en vigor a mediados de año de la nueva Ley de "Tráfico". Por contra, el número de ciclistas fallecidos aumentó, siendo de 31 en zonas urbanas (siete más que el año anterior) y de 102 en carretera (nueve más que en 1991). Y es que si los objetivos de la política de transporte son que cada vez haya más coches y que puedan ir más rápido, su seguridad, aunque parezca contradictorio, aumenta nuestro riesgo.

BICIS, PERO POR UN DÍA

Lo que el alcalde de Madrid, Jose Mª Alvarez del Manzano, piensa sobre la participación ciudadana y sobre el uso de la bici como medio de transporte quedó claro el pasado 30 de mayo. Ese día Pedalibre y los grupos ecologistas Comadén y Aedenat habían organizado una marcha ciclista reivindicando facilidades para el uso cotidiano de la bici. En su recorrido unos 3000 ciclistas se toparon con el

alcalde que para llegar puntualmente a la inauguración de turno tuvo que abandonar su coche oficial y coger el metro (¡buen ejemplo!). Preguntado por los periodistas declaró que era "irregular" esta convocatoria pues "en Madrid, todo el mundo sabe que hay un Día de la Bicicleta". Esto es, la bici un día al año que no hace daño y molesta poco. En cuanto a la participación ciudadana ¿qué es eso de convocar por libre?, a apuntarse a las actividades que se impulsen desde el poder (en otros temas-política social y cultural, por ejemplo- el Ayuntamiento es mucho más liberal).

El Día "Oficial" de la Bicicleta al que se refería el Alcalde, se celebró tres semanas después. El éxito que con el tiempo ha alcanzado (100.000 participantes este año según los organizadores) empieza a molestar a las autoridades por los problemas circulatorios que origina. Este año -por segundo consecutivo- el recorrido tuvo un recorte de 4 km y se desplazó el final del mismo desde el Retiro (en el centro de la ciudad) a la Casa de Campo, además se eliminaron los puntos de avituallamiento; todo ello para tener la ciudad liberada lo antes posible para los automóviles. La "fiesta" se restringe así de 9 a 11 de la mañana. Dos horas de placer... y hasta el año que viene.



PROUESTA DE CARRILES BICI EN IRUN

La Coordinadora para la Defensa de Txingudi presentó, ante el Ayuntamiento de Irún, un escrito de sugerencias al avance del Plan General Urbano de la ciudad, en el que entre otras propuestas incluyen una red de carriles para bicicletas "entendida no con una finalidad recreativa sino funcional", puntualizan. La redacción de los Planes Generales de Ordenación Urbana, sus fases de información pública, representan una buena oportunidad para potenciar la bicicleta, o por lo menos para que se discuta sobre su utilización. A ver si cunde el ejemplo.

OJO CON LAS GANGAS EN BICI DE MONTAÑA

En el reciente nº 224 de Junio, de la revista CIUDADANO (editada por cinco asociaciones de consumidores) aparece un análisis comparativo de ocho bicicletas de montaña de las denominadas de gama baja (su precio oscila entre 18.500 y 34.500 pts). El análisis descubre importantes defectos, entre los que destacan:

1.- información al consumidor: ninguna cumple con lo exigido por la ley en cuanto a etiquetado e instrucciones de uso y mantenimiento. Sólo una de ellas incluye un documento incompleto de garantía para seis meses en el que, curiosamente, se excluyen "los daños ocasionados por manejar las bicicletas en caminos de tierra"(!).

2.- fallos importantes en las horquillas delanteras: sólo tres superaron el ensayo de carga estática (capacidad de resistencia a una carga) y ninguna el de carga dinámica (capacidad de resistencia a los choques).

3.- dejadez manifiesta en el montaje de los componentes: todos los modelos presentaron defectos en las soldaduras -tanto internos como externos- lo que hace que el cuadro sea más frágil y más susceptible a la corrosión.

Así que jojo!, si queréis vuestra bici de montaña para algo más que pasear por la urbanización de turno, a la larga lo barato puede no resultar rentable. Esos ofertones de los grandes supermercados a veces salen caros.

LIBROS, LIBROS, LIBROS

¿Dónde quedaron los tiempos en que se podían contar con los dedos de una mano los libros sobre bicicletas editados al año en España? Parece que, afortunadamente, el mercado no se satura. He aquí los que hemos recopilado desde el último número de nuestra revista; y seguro que alguno se nos ha escapado.

Integral, después de su oportuna reedición del España en Bici, presentan **Bici Fuel. Alimentación para ciclistas y cicloturistas**. Richard Rafoth (1250 pta). Un tema importante y poco tratado hasta ahora.

La editorial vasca **SUA** continúa publicando a buen ritmo nuevos títulos, en esta ocasión sobre ciclismo de

montaña: **Urbasa. Mikel Nazabal** (1600 pta); **Bizkaia. Alfredo Goitia** (1550 pta) y **Aragón, Euskadi, Rioja. J.I.de Arcos y J.R.Cacharro** (1400 pta).

Otro tanto cabe decir de **Tutor** con: **El Camino de Santiago en Mountain Bike. Juanjo Alonso** (1700 pta); **Mountain Bike. La Máquina Verde. Giorgio Schmitz** (1750 pta) y en su colección **Rutas BH de Mountain Bike: Pirineos 1. J.Antón Blanco; Pirineos 2. P.Genovés y J.Prieto; Zona Centro 4. J.Antón Blanco y El Maestrazgo. J.Antón Blanco** (959 pta. cada volumen).

Una selección de rutas ya publicadas, junto a otras inéditas, presenta **Desnivel** en su **Itinerarios para Bicicleta de Montaña por España. Varios autores** (2300 pta).

Otra editorial que no falta a la cita, **Penthalón: Bicicleta de Montaña en Tenerife. K.Eddy, A.Fagan y L.Jaqueti** (1255 pta) y **El Río Pisueña en bicicleta. P.A.Genovés y J.Prieto** (1290 pta).

La editora de las revistas Ciclismo a Fondo y BTT, **Dorleta**, publica: **Rutas de Cicloturismo por España. I.Espallargas** (1950 pta); **El Manual de la BTT. Rob Van Der Plas** (1300 pta); **Guía Ilustrada de la BTT. B.Azurmendi y F.Navarro** (950 pta) y **Todo sobre la BTT. Ulrich Stanciu** (1850 pta).

Por último, una serie de editoriales menos conocidas pero que también aportan su granito de arena: **El Moncayo a pie y en bicicleta. A.Alvarez, J.Moreno y M.A.Santa**

MORENO

Queremos compartir contigo la afición por la bicicleta.
Aquí encontrarás amigos y confianza, tanto en servicio técnico como en asesoramiento.

¡Por un Madrid sin humos!

Exposición y Venta: Bravo Murillo, 230
Servicio Técnico: Huesca, 1 - Tfno: 5794876

MORENO



Cecilia. Mira Editores (1500 pta); **BTT en el valle de Tena. Iñigo Rodríguez.** **Editorial Prames** (975 pta); **La travesía de los Pirineos en BTT. A.Valls y J.Laparra. Editorial Prames** (2400 pta) y **Huesca en Bici (30 rutas para Bici de Montaña).** **A.Abarca y J.A.Berenguer. Editorial Pirineo** (1378 pta).

LIMA, HACIA LA VELORUCIÓN

Desde Agosto de 1990, Lima capital del Perú, cuenta con un ambicioso proyecto, denominado Programa popular de transporte no motorizado, para introducir la bicicleta en la ciudad. Se pretende que el 10% de sus 8 millones de habitantes viajen en bicicleta.

Para finales del presente año se espera que más de 100 km de carriles-bici estén funcionando y que para 1996 sean 210 los kilómetros construidos, con un coste evaluado en 8'4 millones de dólares. El número de plazas de aparcamiento se aumentará hasta medio millón en 1993, alcanzando el millón en 1996.

Se ha lanzado una campaña masiva de promoción y educación con mensajes publicitarios en radio y carteles en escuelas y universidad. Se intenta influir, sobre todo, en la población comprendida entre los 10 y los 35 años -el 78% del total-.

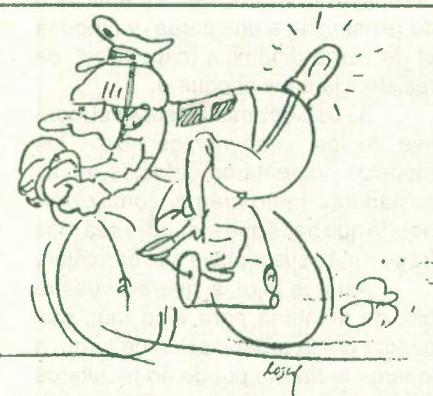
El Ayuntamiento asumirá la mayor parte de los gastos, aunque se cuenta también con la cooperación internacional, particularmente ayuda de la UNESCO.

Lima ofrece condiciones muy favorables para el uso de la bici: topografía llana y variaciones moderadas de temperatura -de 12 a 30°C durante todo el año-. Además el sistema de transporte público es deficiente e inadecuado y la población, con rentas bajas, tiene difícil el acceso al automóvil privado (según un estudio de 1988, el 50'6% utilizaba el transporte público, el 37'7% se desplazaba a pie y sólo el 11'7% lo hacía en vehículo privado).

GINEBRA, GENDARMES EN BICI

Desde hace un año, una patrulla de cuatro policías vigila en bicicleta por las calles de Ginebra. Según un portavoz de la policía ha sido "una decisión tomada por razones económicas y

ecológicas, pero también para facilitar el contacto con la población".



La Asociación para los Intereses de los Ciclistas (ASPIC) considera positiva la decisión y espera que ahora los gendarmes denunciarán a los coches mal aparcados... sobre los carriles-bici.

INICIATIVAS

Os presentamos dos interesantes iniciativas de sendos grupos de la Federación de Ciclistas Europeos.

En Bruselas, a mucha gente le gustaría ir en bici, pero no se atreve por miedo al tráfico. Por ello GRACQ ha montado una bici-escuela para adultos. Se enseñan actitudes y trucos para una conducción más segura y se muestra a los alumnos que, en realidad, es mayor el miedo que el peligro. Unas cuantas lecciones dan la confianza necesaria a los neófitos, decididos a hacer frente a esas feas tortugas que han invadido nuestras calles.

En Basilea (Suiza), como cada año al finalizar el invierno, IG Vélo organizó, el pasado 27 de Marzo, el "Día de Mantenimiento y Reparación de la Bici". En un amplio taller de la compañía de tranvías de la ciudad, veinte miembros de la asociación ayudaron a unos 300 ciclistas a limpiar y reparar sus bicicletas. Se les proporcionó aceite, trapos o herramientas y se les asesoró con breves lecciones de mecánica práctica. Un profesional vendía los repuestos necesarios mientras otro supervisaba las reparaciones más delicadas. Para finalizar una comida conjunta ofrecida por una empresa local.

DOS EJEMPLOS

Casi nadie en la Compañía Pepsi-Cola creía en el experimento de la ciudad de San Salvador. ¿Cómo una

bici podía ser más eficaz que un camión? Además, San Salvador es una ciudad con muchas lomas. Pero después de 6 meses, sorprendió el resultado. El repartidor había vendido y distribuido 900 cajas de 24 botellas al mes, o sea exactamente el doble de lo que hace una persona con un camión de 5 toneladas, y con unos costes de funcionamiento 10 veces menores. Pepsi Cola decidió probar triciclos especialmente diseñados; si dan resultados, sustituirán gran parte de su flota de camiones.

En Bogotá, hace algunos años ya, al ver en la televisión un triciclo, en la visita oficial del Presidente Nixon a China, al dueño del "Parque Ramos" se le ocurrió la solución a sus problemas de distribución: 22000 puntos de venta en la ciudad necesitan productos de panadería frescos en cantidades pequeñas cada día. Reemplazó sus 200 camiones por 800 triciclos; hubo que descentralizar el sistema de distribución y en lugar de un sólo centro de abastecimiento, pequeños centros intermedios se abrieron en distintos puntos de la ciudad y un sistema informático gestionó las entregas y pe-



didos de los 800 triciclos; el suministro mejoró y los costes de distribución se redujeron considerablemente.

EN BICI A LA UNIVERSIDAD

El Centro de Asesoramiento y Dinamización del Estudiante (CADE) del Vicerrectorado de Estudiantes de la Universidad Valenciana, ha comenzado una campaña de promoción del uso de la bicicleta entre los universitarios. Se han difundido diversos folletos -en esta página se reproduce uno de ellos- y se prevee acondicionar aparcamientos en los distintos centros universitarios. Se han iniciado contactos para que los estudiantes -presentando su carnet universitario- obtengan descuentos en la compra de bicicletas e incluso se estudia la posibilidad de financiar parte de la misma con una experiencia similar a la que el grupo Pedalea implantó en la Universidad de Zaragoza. Además, y siempre con la colaboración del colectivo Valencia en Bici, se ha distribuido un folleto con rutas de baja peligrosidad recomendadas para desplazarse en bici por la ciudad y acudir a la universidad.

MENSAJEROS EN BICI

Algunas ciudades -Nueva York, Londres, Berlín,... ya contaban con ellos; ahora también circulan por Barcelona. La empresa de mensajería Trevol ha puesto en servicio los Eco-Mensajeros, mensajeros a pedales que además de no contribuir a la contaminación urbana y disminuir los costes a los usuarios del servicio, son tan rápidos como los motorizados. El sistema, según el responsable de la iniciativa, Josep Escuelas, ha despertado la simpatía de los clientes; hasta el punto de que la empresa está estudiando ampliar la plantilla ciclista.

PROPIUESTA DISPARATADA

Según una noticia aparecida el pasado 7 de julio en el diario ABC, la Dirección Nacional de Tráfico de Dinamarca, apoyada por varios políticos, ha pedido que se prohíba a las mujeres pedalear por la ciudad "ligeras de ropa". Al parecer, según el periódico más importante del país, Ekstra-Bladet, "las jóvenes con poca ropa son uno de los mayores peligros para el tráfico", pues

los automovilistas se distraen observándolas y se producen accidentes.

Independientemente del aspecto machista de la propuesta y de la libertad de vestir ajustados "short" o escuetas blusas, la solución parece obvia, que los conductores que no soporten tan agradable visión se queden en casa o cambien de medio de locomoción. Y en caso de tener que prohibir algo...

EN BICI POR LA ALCARRIA

Dentro del programa de Desarrollo Rural que con el nombre de Leader aprobó la C.E., el Centro de Desarrollo Rural (CEDER) de La Alcarria Conquense, ha preparado y señalizado un recorrido para Bici de Montaña dividido en cuatro rutas: Villar de Domingo García-Villaconejos de Trabaque-Cañaveras-Villanueva de Guademejud-Verdelpino de Huete.

Para solicitar el folleto detallado de las rutas y otras informaciones sobre la zona (alojamientos, senderismo, etc.) podéis dirigiros a CEDER. c/Rey Juan Carlos I, 3. 16500 Huete (Cuenca). Telf. (966) 37 20 83.

ATRAEMOS A LAS MEJORES MARCAS

ALQUILER
MERCADO 2^a MANO
VENTA POR CORREO
TALLER ESPECIALIZADO
TODA CLASE DE ACCESORIOS
FINANCIACION HASTA 36 MESES
INMEJORABLE ASESORAMIENTO

BRUNN SHOK

BICKES

BICKILA

YAKIMA

X-LITE

ALKONIK

TREK

OAKS

DIAMOND

MARIN MOUNTAIN BIKES

YETI

Ayda. Domínguez, 2.
28027-MADRID
Tel. 403 86 43 - 403 81 04
Fax. 320 29 61

BICICLETAS EN CUBA

Una alternativa económica y ecológicamente apropiada para el transporte de pasajeros

Humberto Valdés Ríos, Investigador Titular del Instituto de Investigaciones del Transporte, La Habana, Cuba.

A mediados del año 1990, el Consejo de Ministros de la República de Cuba adoptó la decisión de promover la introducción masiva de la bicicleta como medio de transporte de pasajeros en las áreas urbanas del país, concediéndose entonces la primera prioridad a la ciudad de La Habana.

En lo fundamental dicha decisión se fundamento en la necesidad de reducir el consumo de combustible del país, así como reducir las importaciones de vehículos de transporte motorizados, sus partes, piezas y accesorios, todo ello como consecuencia de la existencia de una adversa coyuntura económica internacional, con marcado efecto en la economía cubana.

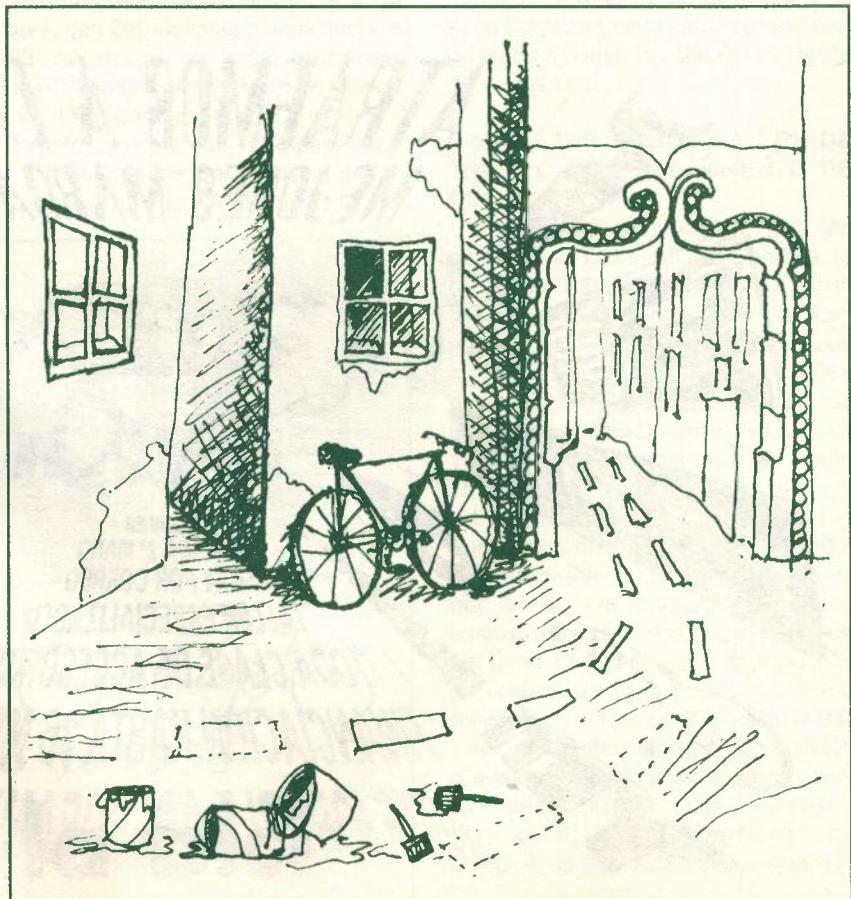
Como es sabido, Cuba es un país subdesarrollado, que ha venido luchando y lucha infatigablemente por obtener un nivel sostenido de crecimiento económico y social, pero que, lamentablemente, está inmerso en un mundo en que la desigualdad entre naciones ricas y pobres ha venido aumentando cada vez más en los últimos años.

A partir del año 1990, la economía cubana ha venido enfrentando una situación muy compleja, lo cual constituye el más grande de los retos para la Revolución Cubana en las tres últimas décadas. A los efectos del bloqueo económico de los Estados Unidos de América contra Cuba (que ya dura mas de treinta años) y que recientemente se ha intensificado con la aplicación de la llamada "Ley Torricelli", se han unido los efectos causados por los profundos cambios ocurridos en los países anteriores socialistas, de Europa Oriental y en particular la ex Unión Soviética, que han afectado sensiblemente a la economía cubana, ya que con dichos países se desarrollaba el 88% del comercio exterior, en condiciones

razonables de intercambio. Todo ello unido a otros factores económicos, tales como los efectos de la deuda externa, el corte prácticamente total en la recepción de créditos (para el comercio corriente y para el desarrollo), las pérdidas debidas a la devaluación del dólar, el aumento de las tasas de interés y otros factores. Es así que el país se encuentra en una situación de emergencia económica, que se ha reflejado, entre otras actividades económico-productivas, en la esfera del transporte (que es absolutamente dependiente de suministros externos: combustible, vehículos, piezas, etc) y en particular en el transporte de pasajeros.

A partir de conocerse la decisión acerca de la introducción masiva de la bicicleta como medio de transporte, se adoptaron medidas que por un lado, iban dirigidas al rápido incremento en el número de bicicletas en el país y, por otro lado, a la creación de condiciones de seguridad y demás facilidades necesarias para incentivar el uso de este medio de transporte.

Es de señalar que, mientras que en el período 1961-1990 se habían vendido en Cuba 1.957.600 bicicletas, con un promedio de 65.200 bicicletas por año, en el período 1991-1992 se vendieron en Cuba 1.200.000 bicicletas chinas (ensambladas en Cuba), 20.900 bicicletas importadas de Rusia y



Ucrania y casi 100.000 bicicletas cubanas. Es decir, el promedio anual ascendió a 650.000 bicicletas, diez veces mas. Pero la diferencia no es solo cuantitativa sino cualitativa, ya que mientras que hasta 1990 las bicicletas se vendieron en lo fundamental a niños hasta los 14 años para su uso como juguete en actividades recreacionales, así como a trabajadores de las áreas rurales, ahora las bicicletas vendidas a partir de 1991 se han vendido a trabajadores de las áreas urbanas del país (casi un 60% en la ciudad de La Habana), así como a estudiantes de la enseñanza superior (universidades) y media superior (institutos tecnológicos y preuniversitarios), con el propósito de que sean utilizadas, en lo fundamental, para sus viajes diarios hacia/desde sus centros de trabajo y de estudio respectivamente.

Tal incremento en el número de bicicletas en circulación estuvo aparejado con la ejecución de un conjunto de acciones, todas ellas conducentes a promover el uso de la bicicleta como un medio de transporte económicamente sustentable desde el punto de vista energético, así como

ecológicamente recomendable (disminución de la degradación ambiental, reducción del estrés provocado por el transporte urbano, incrementando el efecto tranquilizador de la población, etc.) y con capacidad para satisfacer en buena medida una parte de las necesidades de la movilidad de la población en las áreas urbanas de Cuba, comenzado por la ciudad de La Habana.

Es así como en todas las ciudades se han creado carriles exclusivos para bicicletas en vías principales, se han reducido los regímenes de velocidad de los vehículos motorizados en vías urbanas, se ha establecido señalización (horizontal y vertical) del tránsito en función de la circulación de bicicletas, se han seleccionado zonas (encierre de circulación para vehículos de motor) para el entrenamiento en el uso de las bicicletas en sábados y domingos, se ha puesto en funcionamiento un sistema de información, propaganda y educación vial por la prensa, la radio y la televisión, así como conferencias en centros de trabajo, estudio y en zonas residenciales, se han creado zonas de estacionamiento para las bicicletas,

tanto en zonas comerciales como en zonas residenciales, así como en los centros de trabajo y estudio, se ha establecido redes de establecimientos comerciales para la venta de accesorios y piezas de repuestos, así como redes de talleres para el mantenimiento y reparación de las bicicletas, se han tomado medidas de mejoramiento de las condiciones del pavimento y de las condiciones de drenaje en las vías con mayor volumen de circulación de bicicletas y otras muchas medidas.

En el caso de la ciudad de La Habana, se concluyó a mediados de 1991 la construcción de la primera ciclovía (vía exclusiva para bicicletas) entre la zona residencial de Alamar y la Playa "El Megano" ambas al Este de la Habana, con una longitud de 6'7 km y un ancho de 6 metros (dos carriles), a los que se unen la dedicación para bicicletas de un conjunto de calles existentes en Celimar, Alamar y Tarará que suma 1'3 km.

Sólo en la ciudad de La Habana se han establecido alrededor de 50 km. de carriles exclusivos para bicicletas (de no menos de 2 metros de ancho) en calles o tramos de calles de la red vial principal de la ciudad.

En la ciudad de La Habana ya existen hoy proyectos para la construcción de tres nuevas ciclovías y el establecimiento de nuevos carriles exclusivos para bicicletas, pero las limitaciones materiales han obstaculizado este propósito.

Un caso "sui generis" en la ciudad de La Habana, es la existencia de un túnel submarino con una longitud de 733 metros y con una profundidad máxima de 20 metros bajo el nivel del mar, que une los dos lados de la bahía de La Habana. En este momento, ese túnel es utilizado por los ciclistas, quienes se trasladan conjuntamente con sus bicicletas a bordo de lo que se ha denominado "ciclobuses" (omnibus sin asientos interiores y con puertas a más altura, a los que se accede por rampas), en los cuales se transportan diariamente un promedio de 5.500 ciclistas.

Sin embargo, en los meses de verano de 1.992, en que la población concurre masivamente a las playas del Este de La Habana los volúmenes de ciclistas llegaron hasta 70.000 ciclistas

De bicicletas, seguridad vial, pintura y comercio internacional

A finales de 1993 circularán en la ciudad de La Habana más de un millón de bicicletas. Durante 1992 los accidentes de tráfico causaron entre los ciclistas 192 muertos y 667 heridos, la inmensa mayoría de ellos ocurridos fuera de las actuales vías exclusivas o priorizadas para bicicletas. Actualmente hay vías de tránsito compartido con flujos, en horas "punta", de 500-900 bicicletas hora. Para estas vías hay proyectos de segregación que no se han podido ejecutar por falta de recursos materiales (fundamentalmente pintura de pavimento blanca y amarilla) ya que Cuba no dispone de recursos financieros en moneda libremente convertible para su adquisición. De igual manera, la limitación de recursos incide negativamente en las vías ya existentes, en las cuales los efectos del clima -lluvioso y con mucho sol- han ido borrando la señalización sobre el pavimento.

Para cada mantenimiento, la infraestructura actual, necesitaría 2.520 litros de pintura blanca y 5.200 litros de pintura amarilla; requiriéndose dos mantenimientos anuales. Además los nuevos proyectos -154 kms. de distintos tipos de infraestructura- demandan, sólo para su puesta en servicio 5.947 litros de pintura blanca y 9.721 de pintura amarilla. Unas cantidades similares se necesitarían para el primer mantenimiento durante el primer año de servicio y a partir de ahí, el doble de las cifras indicadas como consumo anual.

Entotal 16.934 y 29.842 litros de pintura blanca y amarilla respectivamente, que se necesitarán en el próximo año para mejorar la seguridad vial de los ciclistas de la capital cubana, una insignificancia comparada con el consumo anual en España. ¿Se os ocurre alguna forma de conseguir enviar a Cuba esos 50.000 litros de pintura como solidaridad de los ciclistas españoles con los cubanos?

en un día, por lo que fué necesario cerrar al tránsito de vehículos de motor uno de los tubos del túnel, y dedicarlo exclusivamente para las bicicletas. En este caso, los ciclistas lo atraviesan caminando con sus bicicletas "de mano", lo cual constituye una medida de seguridad, ya que no se ha podido reestablecer el sistema de iluminación de emergencia, ni se cuenta con los productos químicos necesarios para mantener la adecuada limpieza de paredes y techo, así como la iluminación total de residuos grasos sobre el pavimento, debido a las limitaciones de recursos financieros para adquirir estos equipos y productos.

También a partir del mes de mayo de 1991 se comenzaron a transportar bicicletas en las lanchas que prestan servicio de transporte de pasajeros en el interior de la bahía de La Habana, que unen por vía marítima los poblados de Regla y de Casablanca (zonas industriales y residenciales) con los muelles de Caballería y de Luz, respectivamente, con la zona de la Habana Vieja. En este servicio se transportan como promedio diario 2.200

bicicletas.

En las estaciones de servicio de las áreas urbanas se han instalado equipos para el suministro de aire a los neumáticos de las bicicletas, y además se ofrecen en muchos de ellos, servicios de reparación de cámaras pinchadas. Estos servicios han continuado ampliándose

A partir del año 1.991 se han venido realizando investigaciones sobre el uso de la bicicleta por el Instituto de Investigaciones del Transporte y por el Instituto Cubano de Investigaciones y Orientación de la Demanda Interna. En los estudios hasta ahora realizados, se demuestra como ha aumentado la aceptación pública de la bicicleta como medio de transporte.

Por otra parte, a partir del desarrollo del transporte en bicicletas como una alternativa sostenible de transporte urbano, se está trabajando en cambios sustanciales a introducir en el planeamiento urbano en general y en el planeamiento vial muy especialmente.

En lo fundamental resultaría necesario aprovechar más intensamente el uso del espacio urbano, lo que contribuiría a reducir progresivamente las distancias de los viajes de trabajo y de estudio, así como descentralizar el sistema de centros, para reducir las distancias de los viajes con propósitos socioculturales. En lo sucesivo habría que prever la localización de áreas de parqueo de bicicletas como parte del planeamiento de zonas residenciales, recreativas y de todo tipo.

La red vial futura, para uso exclusivo o priorizado para bicicletas, ya está concebida y estudiada en las áreas urbanas, así como las soluciones en intersecciones.

En general, se impone concebir un nuevo tipo de ciudades, en los cuales se aprovechen plenamente los efectos positivos de la utilización masiva de la bicicleta como medio de transporte, sobre la economía energética, la descontaminación del medio ambiente y la salud humana.



CICLOS DELICIAS

Distribuidor Autorizado

TREK USA

Pº de las Delicias, 65 bis
Tels. 530 77 87 - 528 60 59
28045 MADRID



ELOGIO DE LA BICICLETA

El autor de este artículo, que se publicó en el periódico La Vanguardia, es diputado de Esquerra Republicana (ERC) en el Parlamento Catalán y cicloturista. Tras algunos contactos mantenidos con él por el grupo Amics de la Bici, ERC presentó en dicho Parlamento una Moción en defensa de la bicicleta. El texto aprobado aparece en esta página

Pasaron ya los peores tiempos del progreso ruidoso, sin proporciones, papanatista y agresor. Las grandes ciudades europeas se han atascado de coches, de asfixia, de ruidos y de millones de horas histéricas, irremediablemente perdidas. Asoman portados los poros de todos los cuerpos con vida (con pudor excesivo), añoranzas por aquellos ríos de aguas claras y aquellas décadas de días quietos. Hoy, donde se redefine científicamente el progreso, donde todavía es posible combinar movilidad y calidad de vida, vuelve la bicicleta.

Pasaron ya los siempre alocados y sin destino instantes-punta-de velocidad máxima. Pasaron y dejaron en su cuenta millones de muertos, millones de deudos, millones de heridos y millones de tetrapléjicos. La mayoría, jóvenes. Pronto la prisa será una enfermedad curable. Lo anuncian otros tiempos, otras ciencias, otras gentes. Ya están a la venta nuevos patrimonios, nuevas calidades de vida: el saber degustar los segundos, en la quietud del descanso, por ejemplo. El saber perder sabiamente el tiempo y con el tiempo el oro, otro ejemplo. Retomar los filósofos y con ellos retomar el tino. Y, pues, ¿si no sabemos bien adónde vamos; por qué tanta prisa? ¿Si cada uno va, inexorablemente, hacia su propio fin, por qué no hacer el trayecto con más calma y sosiego? A pie o en bicicleta. ¿Sirve?

Pasaron ya, aunque muy lentamente, los malos modales y los pésimos gustos por el engorroso algodón del descanso sin cansancio previo. Con nombre onomatopéyico, el

estrés (extraña palabra, peor enfermedad) caló hondo hasta llegar a los mismísimos tuétanos del confor. Y nació de esta humedad la cultura del sofá-video, de las patatas fritas y las bebidas de difícil pronunciación. Pero, el círculo se cierra ya y todo empieza a resolverse contra sus más fieles adeptos. La televisión, que obliga al cerebro a masticar, pero que no lo alimenta, es ya el obligado espejo del salón donde se refleja una cotidianidad sin rostro y cargada de grasa. Mi vecino ha cambiado su estrés por una vieja y olvidad bicicleta... Con luz. Todos tendremos algún sabio vecino, pronto.

Aprender lo muy olvidado por sabido sobre el silencio, sus ritmos y sus instantes distintos. Aprender a cansar lenta y progresivamente el músculo para desengrasar lenta y progresivamente la mente. Aprender a escuchar a través del sudor y el paisaje lento tu propia voz y tus propios y desconocidos pensamientos. Llegar hondo en ti mismo, a lento golpe de pedal. Sin querer, sin proponértelo. Entre divertido y asombrado: tan lejos estás, normalmente, de ti mismo. Ver por ósmosis sin detenerse a mirar, para aprender a mirar contodo el tiempo del mundo sin necesidad de ver. Aprender a ganarle tiempo a tu propia e imparable huída. Una tarde y otra tarde en bicicleta.

Aprender a conjugar la vida en plural. Los compañeros y los otros, los anónimos necesarios. Huir de tu autismo. Dar la mano con la mirada, setenta veces siete cada día,

multiplicando así las lecciones de la vida y saber pararse. Los compañeros de ruta: sus voces, sus bromas, sus largos silencios, sus gritos, sus vanaglorias frente a las tuyas, sus maneras, sus bicicletas, sus miles detalles, sus temas, su vida en directo y con muy poco camuflaje. Los otros, los necesarios sin nombre, la mejor belleza fugaz, aquel niño, aquel rostro impenetrable, aquella abuela, paisaje profundo... Tú mismo en el horizonte. Con tu historia, tus silencios, tus gritos, tus mal disimulados llantos. Ellos. La opaca seguridad y el emotivo. Ellos. El plural, la calidad soledad... en bicicleta.

Aprender a medir energías, aprender a ahorrar fuerzas y alegría, tiempo a venir, siempre serán necesarios. Desalojar inicios fáciles con el pesamiento del destino último y completo. Medir espacios por viajes completos, desestimando episodios sueltos. Para cada energía, hay un camino. La vida apaña soluciones distintas. Cada edad, un recorrido. No hay edad sin trazado duro. Los pedales aportan estrategias para aprender a ganar la medida: instante de tiempo en el que coinciden fuerza y velocidad a partes exactamente iguales. Puesta a punto constante e indispensable para el recorrido de una vida, la tuya-la mía, que tanto puede aprender de una reiterada compañera: la bicicleta.

Ayer fue el día internacional de la Bicicleta, desde la añoranza y desde el propósito. La obligación vendrá sola.

Jaume Rodri-Febrer

El pasado 12 de enero fue admitida a trámite por la Mesa del Parlament de Catalunya una Interpelación del diputado Jaume Rodri-Febrer sobre la política de transporte en Cataluña. El 22 de abril Esquerra Republicana de Catalunya (ERC) presentó la moción subsiguiente a aquella interpelación, de la que, el 6 de mayo, se aprobaron tres de los cinco puntos de que contaba, instando al Gobierno catalán a:

- 1.- Hacer un estudio estadístico sobre el número de bicicletas y de usuarios en Cataluña, en las tres principales modalidades: deportiva, recreativa y de transporte.
- 2.- Revisar la normativa y la adaptabilidad de los transportes públicos, a fin de hacerlos combinables con el transporte en bicicleta.
- 3.- Iniciar inmediatamente la realización de algunos tramos experimentales, en diferentes lugares de Cataluña, en los cuales la utilización de aparcamientos y la adopción de otras medidas, permita combinar el uso de los transportes públicos con el de la bicicleta.

VIVE LA VIA

UN FORO DE EXPERIENCIAS Y DEBATE SOBRE LA RECONVERSIÓN DE INFRAESTRUCTURA FERROVIARIA AL CICLOTURISMO

Javier Benayas y Ricardo Blanco
Departamento Ecología UAM.

Se celebró en Gijón, entre los días 16 y 18 de junio, el primer "Seminario Internacional sobre experiencias de utilización alternativa de infraestructuras ferroviarias en desuso", organizado por la Fundación de los Ferrocarriles Españoles.

El ferrocarril dispone actualmente de numerosas líneas que han perdido su utilidad ferroviaria o que incluso nunca llegaron a ser operativas. Estas vías, desafectadas de su principal uso, discurren por comarcas de economías regresivas y, muchas veces, ponen en contacto espacios de gran valor paisajístico o histórico-artístico, ofreciendo varias posibilidades para su reutilización con fines recreativos.

Uno de los aspectos en los que más se insistió durante el seminario fue el de la necesidad de conservar este patrimonio público evitando su desamortización y la pérdida de sus potenciales funciones, tal como fue expuesto por el presidente de FEVE, Gonzalo Martín Baranda, en la apertura.

Domingo Jiménez Beltrán, Director General de Política Ambiental (DGPA) del Ministerio de Obras Públicas y Transporte (MOPT), explicó la situación actual del "Programa de recuperación ambiental de infraestructuras lineales susceptibles de usos alternativos" que lleva a cabo el MOPT. Este programa, que se engloba dentro del Plan Director de Infraestructuras, pretende la creación de un "Tejido Verde" sobre infraestructuras lineales que sirva de nexo, sin solución de continuidad, entre el medio rural y el urbano.

Son varios los organismos que están interviniendo en las distintas fases de ese programa. La Fundación de los Ferrocarriles Españoles está llevando a cabo la elaboración de un inventario de líneas ferroviarias susceptibles de usos alternativos, en colaboración con el MOPT, FEVE y RENFE. Por su parte, la DGPA tiene ya un primer inventario de más de 6000 kms de este tipo de vías férreas. Las siguientes fases, algunas ya acometidas, son la selección de los trazados adecuados para su conversión

en pasillos verdes, la redacción de los proyectos y, finalmente, la elaboración de planes de gestión concretos. El programa tiene prevista una inversión del MOPT superior a los 23.000 millones hasta el año 2.017 sobre un total de unos 75.000 millones previstos en el Plan Director de Infraestructuras para estos fines. Las actuaciones están condicionadas a la concertación entre las administraciones implicadas, en especial los ayuntamientos, y se espera contar con los fondos de las administraciones autonómicas y los comunitarios (FEDER, LEADER, LIFE, Fondos de Cohesión). Algunos

proyectos ya se están acometiendo como los de Olot-Gerona y tramos del Santander-Mediterráneo.

Angelés de Andrés y Maron Hammerl-Cavanna, representantes de ECOTRANS (Red Internacional de Información sobre Turismo y Medio Ambiente), señalaron que el Plan de Tejido Verde debe evitar los impactos ambientales directos e indirectos, así como asegurar beneficios económicos para la población local. Criticaron la ausencia de participación ciudadana en los estudios previos llevados a cabo y la necesidad de incentivar a la población, explicándoles qué se

SI NO PODEMOS SUBIR AL TREN INVADIREMOS LAS VIAS

Este lema podría servir perfectamente para comentar el curioso y original invento que se presentó en el congreso: **el adaptador ferroviario para bicicletas** (T.G.V. - Track Guided Velocipede). Dados los problemas de uso alternativo que presentan las líneas de tren en desuso, Michael Gore ha diseñado un sistema que facilita que las bicicletas corrientes puedan desplazarse sobre la superficie lisa de los raíles de las vías abandonadas.

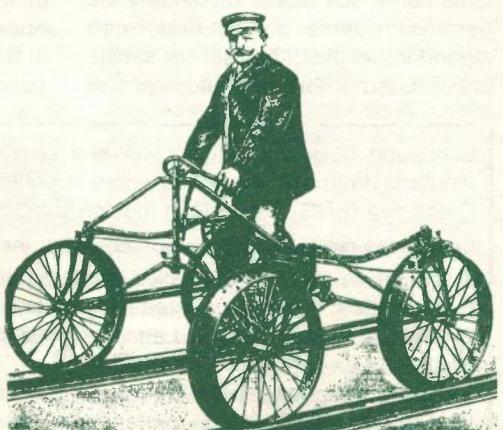
El invento consiste básicamente en un artilugio-armazón metálico que permite sujetar y mantener dos bicicletas en posición vertical de tal forma que la separación entre ellas permita que las ruedas coincidan con la distancia existente entre los raíles de una vía férrea. Para que el sistema funcione con mayor efectividad unos rodillos de pequeño diámetro recorren las caras internas de los raíles. De esta forma y sin la necesidad de hacer piruetas y equilibrios un tanto imposibles se puede disfrutar de agradables paseos en pareja por líneas de ferrocarril en desuso.

Para los amantes de las emociones fuertes (al estilo de la ruleta rusa o los kamikaze) el presente invento también puede emplearse en vías en uso pero dados los riesgos que esto entraña las posibles consecuencias corren a cargo del usuario.

Por supuesto la estructura metálica puede modificarse al gusto del consumidor para ser adaptada a distintos anchos de vía o incluso para sujetar una única bicicleta. Pero

la aplicación práctica de este adaptador presenta algunos puntos inicialmente delicados que el ingenio personal deberá solucionar: Dados los posibles peligros de descarrilamiento el sistema solo es efectivo si se mantiene una velocidad bastante moderada sobre todo en las cuestas abajo. Por otra parte y debido a los rodillos-guía que recorren la cara interna de los raíles, el aparato no puede cruzar los pasos a nivel ni los cambios de aguja, lugares en los que es necesario trasladar hombro en ristre todo el artilugio. Por último, el problema más grave se presentaría si el sistema se popularizase y distintos usuarios pretendieran recorrer la misma línea en sentidos opuestos....pero nos imaginamos que aún llorará mucho hasta que esto ocurra.

Para más información: Michael J. Gore. Ponzano 37, 6. 28003 Madrid. TF: 5344237-



4424093.

pretende con el programa.

En otros países, las experiencias de creación de pasillos verdes se encuentran más avanzadas. En Estados Unidos, la idea surgió en la década de los sesenta como posibilidad de los ciudadanos para practicar actividades recreativas en vías férreas fuera de servicio. Actualmente, existen muchos pasillos verdes por todo el país donde los visitantes pueden ejercer sus actividades de ocio preferidas (bicicleta de montaña, senderismo, etc.). La financiación, gestión, promoción y defensa de estos pasillos verdes corre a cargo de una organización llamada "Rails to trails Conservancy" que cuenta con 50.000 socios. En Inglaterra ocurre algo similar y el desarrollo de iniciativas de este tipo funcionan gracias a voluntarios y entidades que reciben subvenciones.

Durante el seminario se expusieron ejemplos de los proyectos de recuperación de infraestructura ferroviaria en desuso que se están llevando a cabo en España. Algunos bajo el amparo del Plan Futures, mediante el cual la secretaría General de Turismo trata de potenciar las nuevas tendencias de turismo blando. Otras iniciativas se han sustentado en los fondos comunitarios, como es el caso del proyecto de la Estación de Villarcayo, en el antiguo trazado Santander-Mediterráneo, que se ha trasformado en un parque empresarial. Otro caso es el de la Fundación Río Tinto con su proyecto para la constitución, conservación y explotación de una línea minero-ferroviaria, donde se exhiba el material ferroviario utilizado en las explotaciones mineras, estableciendo además recorridos en bicicleta por distintos puntos de interés.

Alfonso Sanz, geógrafo especializado en transporte, expuso una serie de razones por las que en España no se habían desarrollado con éxito estas ideas durante la última década a pesar de que ya se habían planteado rigurosamente hace diez años. Entre ellas señaló la simplificación y el reduccionismo que imperan en los conceptos de turismo, patrimonio público y transporte. Hay una serie de razones sociales, culturales, técnicas y jurídicas que explican esos fracasos y que desgraciadamente siguen operando actualmente, por lo que el éxito de los pasillos verdes no parece garantizado.

Haría falta además no limitar las

actuaciones a los espacios naturales protegidos sino conectar los distintos núcleos de población y los espacios de ocio periféricos de las ciudades, con el fin de utilizar la bicicleta como medio de transporte. Así se conseguirá disminuir la presión de visitantes sobre áreas tan sensibles, como argumentamos los autores del presente artículo en nuestra intervención.

El resultado final del Seminario fue positivo, pues se constituye en punto de partida para reorientar la política de recuperación de infraestructuras ferroviarias abandonadas. Las conclusiones finales recalcaron la necesidad de conservar integras estas

infraestructuras y el interés de promover proyectos que repercutan en la reactivación del empleo local. También será imprescindible incorporar los aspectos ambientales, teniendo en cuenta los impactos producidos por el turismo (infraestructuras y actividades recreativas), así como incrementar la participación ciudadana en los procesos de diseño y gestión de los pasillos verdes.

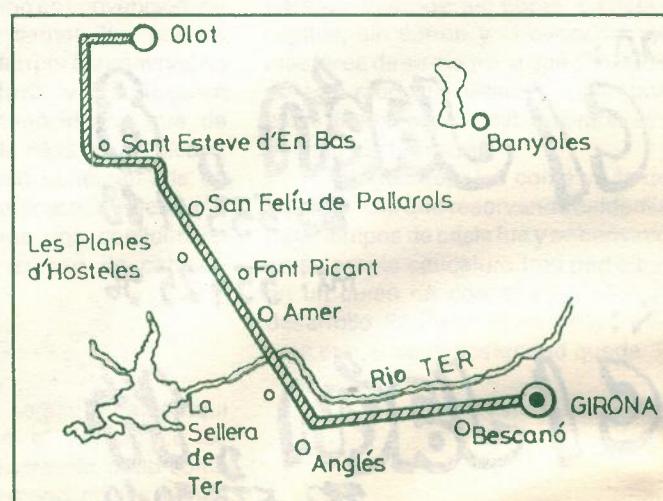
EL "CARRILET" DE OLOT

El viejo "carrilet" que unía Girona con Olot, cerrado en 1969, será el primero en transformarse en una atractiva ruta para senderistas y ciclistas, que discurrirá por los atractivos paisajes de la Garrotxa, cerca de los interesantísimos vestigios volcánicos de la zona. El proyecto cobró un impulso definitivo el pasado 30 de enero cuando los ayuntamientos de Salt, Sant Feliu de Pallerols, Bescanó y Anglés consiguieron por 35 millones de pesetas -un precio político según FEVE, tres veces menor que el inicialmente presupuestado- la propiedad de los últimos 22 km de plataforma, que unidos a los ya adquiridos anteriormente por los municipios de Girona, La Cellera, Amer, Les Planes, Sant Esteve d'en Bas, Les Preses y Olot completaban los más de 50 km del trayecto.

En una primera fase se realizarán los trabajos imprescindibles para que el recorrido sea practicable este mismo verano y, más adelante, se perfeccionará el trayecto. En el futuro se instalarán centros de información en algunas de las antiguas estaciones que salpican el recorrido, se facilita-

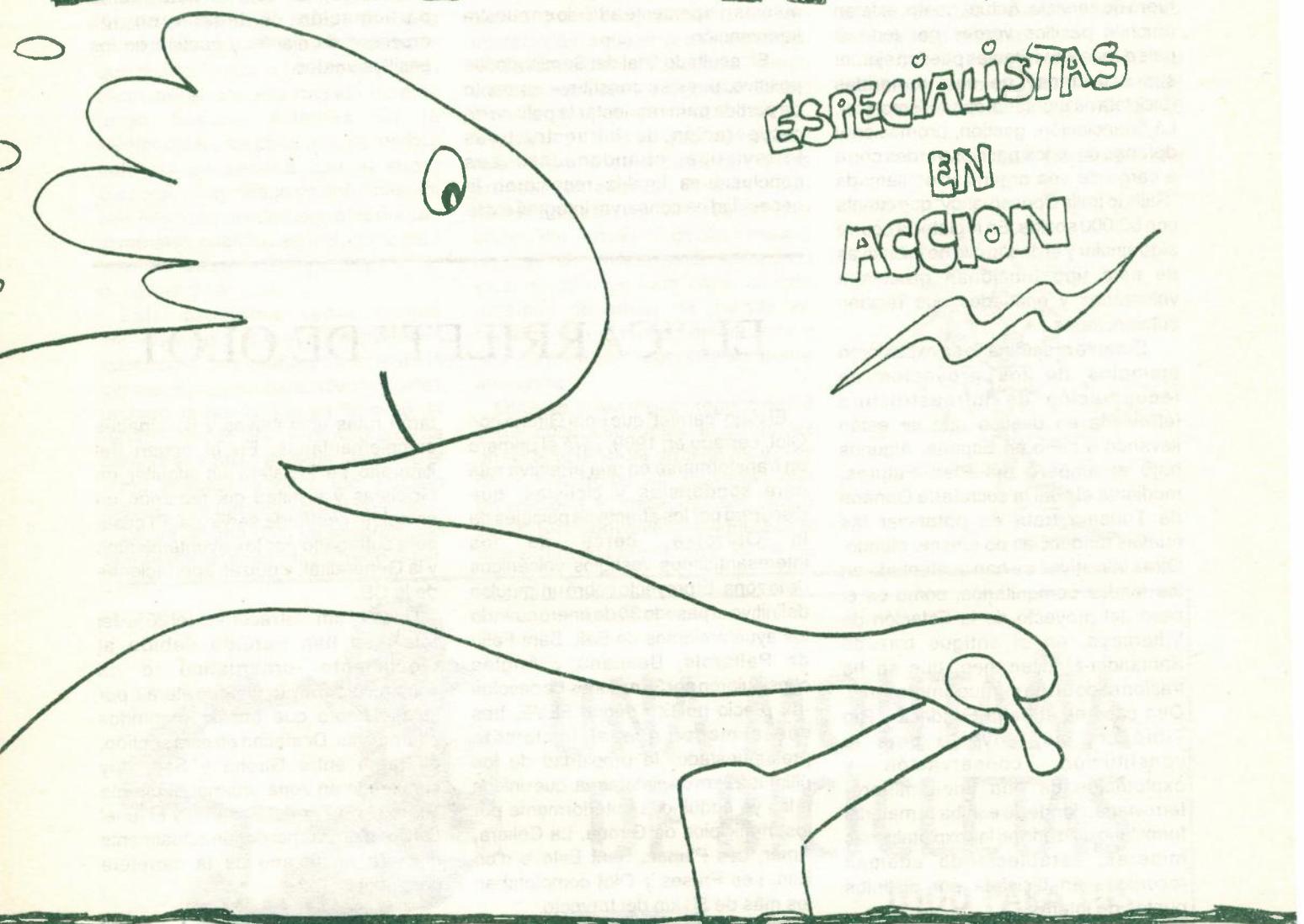
tarán rutas alternativas y actividades complementarias. En el origen del itinerario se instalará un alquiler de bicicletas y a mitad del recorrido un completo centro de servicios. El coste será sufragado por los ayuntamientos y la Generalitat, y quizás aportaciones de la CE.

Unos 11 km. del recorrido (el 20% del total) se han perdido debido al crecimiento urbanístico o la construcción de nuevas carreteras, por lo que habrá que buscar recorridos alternativos. Destacan en este sentido, el tramo entre Girona y Salt, hoy convertido en zona urbana; el puente sobre el río Ter del Pasteral y el túnel del Coll d'en Bas por donde actualmente discurre el trazado de la carretera comarcal C-152.



BICIMANÍA

ESPECIALISTAS
EN
ACCION



TIENDA:

C/ Jaén, 8

Tel: 533 11 89

FAX: 554 25 96

TALLER:

C/ Jaén, 14

Tel: 533 90 10

(ALVARADO)

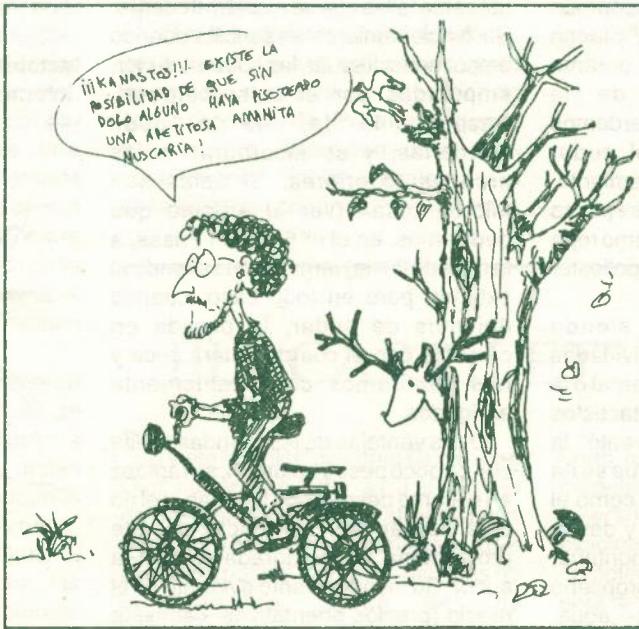
Madrid

VARIACIONES SOBRE LA “PAJARA” (y III)

Tus ciclo-zamacucos (ciclo-culebrón para tiempos de crisis)

...Es del pedalear, por tanto, el exceso. Bien lo conocen Vds. cuando han puesto a prueba los límites a la resistencia de sus ancas o la capacidad portentosa de su energía endosomática y, justo al borde de un ataque de “bastaaaaa”, han escuchado exhalar a sus corvas el onomatopéyico “click” o el no menos preocupante “chof” por claror de sus arterias, que preludian por este orden la temida tendinitis y el arrechuco hipoglucémico, con pasaje desde ambos momentos a ese estado ambivalente de conciencia que a San Juan de la Cruz y otros místicos alcanzar les costó una vida.

Pero también al oficio ciclista se le horada en sus defectos y así observarán, si perseveran en su aprendizaje, como afamados oficiales de primera- eternos aspirantes al grado de maestros- renquean en su pedaleo, achacando las desventuras de su declinar al reflejo emitido por la inexperiencia y patosería de quienes al viajar les rodean, “novatos de piel lechona, preocupados y distraídos en el viaje más que en la conclusión del mismo”. Revividores de una bien entendida camaradería y unsaberviajar iluso y desenfadado, exasperarán al autoerigido en mayoral de la cuadrilla ciclera, quien censurará a todos y a todo desde su bunker de pragmatismo y resolución, máscara que tras de si oculta la imposibilidad de hacer del viaje un gozoso y desenfadado juego. Y es normal comprobar como a la menor desavenencia le subirá la adrenalina como a otros les sube la bilirrubina y fustigará con ferocidad al resto de los partícipes enseñando sus romos colmillos, para al final... Bueno, el final del gallito gotozo (yo de la gallina cluecal, chicas) suele ser siempre el mismo. Colgará la bici del gancho del cuarto trastero del olvido y ante el espejo revisará los atributos de lo que se viene en llamar madurez. Acariciará



a este punto perseverar en el pedaleo, pero eso sí, sin desestimar el uso de un buen chubasquero. Pues, les salpicarán ciclistas poseídos, tocados de amor o aspirantes, lo que es casi peor. Otros tiznando poderío, liderazgo o razón: “unos pican y otros non”. Les tocarán los ungidos por el soplo de algún ángel o aquel convencido de haber llegado pedaleando en catamarán. Quizá aquel empeñado en alcanzar el trono del Rey de los Castaños o aquel otro obsesionado en erigir lucrativos tugurios en enternecedores paisajes. Coincidirán, tal vez, con el doble de Rambo durmiendo

sobre aislante de tachuelas y quien sabe si con el espíritu de Simón del desierto mojando pan duro en un charco. Toparán, a buen seguro, con la mirada del farsante y con más de un fresco (y fresca ¿no?) con turbante. Y con el mismísimo Presi, ¡no jodas!. Quien sabe si con masajistas palizas o gorrones alquimistas. Ahhhh... y con encantadores y seductores, son divinos, son los mejores.

Y bueno, damas y caballeros de la logia del pedal, vamos a ir concluyendo. Hay, vive Dios, tantas pájaras volanderas como ciclistas sueltos, sin correa y el evocarlas es más tarea de su memoria que cometido de este modesto redactor, quien tras estas líneas, busca asilo en embajada de país sin bandera.

Por cierto, ¿les conté ya la de aquel ciclista que reservando calderilla para tiempos de crisis fue y se convirtió en su propia caricatura tras participar en un curso de cooperación para el desarrollo ?. Pues vean, vean, que aquí eso, para la posteridad queda.

Y es así, según lo hasta aquí expresado, que el zamacuco se pavonea de la discreción tanto como del salpicón, reco-mendándoles llegado

Reservando Calderilla

COMPLEMENTOS PARA CICLOTURISMO

LA ROPA INTERIOR

Todos los que practicamos actividades al aire libre que lleven "implícito" ejercicios físicos de cierta consideración, sabemos lo incómodo que resulta "sudar la camiseta" y luego permanecer con ella mojada durante largo tiempo. Además de la incomodidad, se pasa frío, perdemos calorías en secarla con el sudor corporal, y hay riesgo de enfriamiento. Nos referimos desde luego a las épocas invernales, cuando usamos, como ropa interior, camisetas de algodón, poliéster o mezcla de ambas.

Este problema venía siendo especialmente grave en actividades tales como el montañismo invernal o la espeleología y fue para solventar estos problemas por lo que se "inventó" la ropa interior de "lifa", invento que se ha extendido a otras actividades como el remo, el esquí de fondo, etc, y desde luego el cicloturismo y la ciclomontaña.

La lifa es una fibra de polipropileno que prácticamente no absorbe agua.

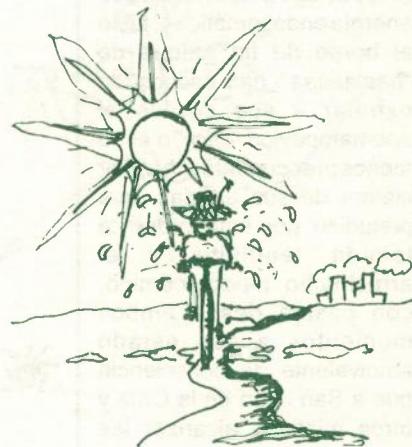
Para usarla en confección de ropa interior se teje formando una malla tupida pero muy porosa. Deben utilizarse tallas que se ajusten al cuerpo. Su "funcionamiento" es sencillo: cuando empezamos a sudar, las gotas de sudor, empujadas por el calor corporal, traspasan la lifa, que no puede retenerlas, y se incorporan a las prendas exteriores. Si éstas son microporosas (ver el artículo que dedicamos, en el nº 6 de Sin Prisas, a la ropa de lluvia) terminarán saliendo al exterior, pero en todo caso, cuando dejemos de sudar, la prenda en contacto con el cuerpo estará seca y nos sentiremos confortablemente abrigados.

Otras ventajas de las prendas de lifa son su poco peso y volumen, su rapidez en secarse después de lavarlas, y el no dejar desarrollar las bacterias que proporciona el desagradable olor a sudor. Su inconveniente evidente es el precio (precios orientativos: camiseta

manga larga: 3.650 pesetas; calzoncillos largos: 3.485 pesetas; calcetines: 950 pesetas), pero creo que merece la pena.

Si no lo encuentras en tu establecimiento habitual, puedes pedir información a RISKO, Telf. 95-457 08 49.

Luis Gilpérez Fraile



UNA MONTAÑA DE BICICLETAS

**TREK
MARIN
GT
WHEELER
DIAMOND BACK
MONGOOSE**

**TODO PARA TUS
VIAJES Y AVENTURAS
EN BICICLETA
TALLER ESPECIALIZADO
ALQUILER DE
BICICLETAS**

**El Camino de Santiago
en Bicicleta**

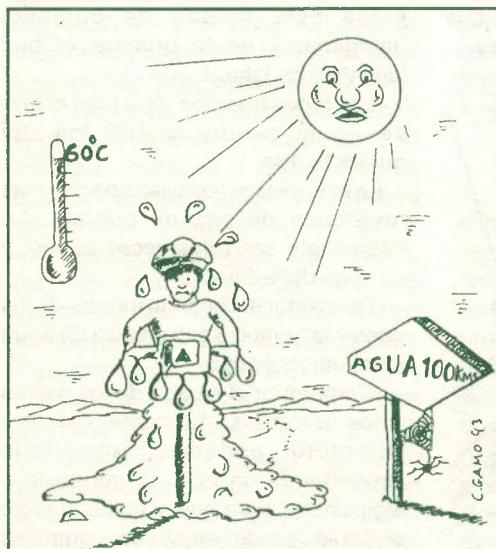
KARACOL SPORT
GRATIS Revisión de tu Bici

c/ MONTERA, 32 1º. MADRID 28013. TEL. 5329073
Paseo de las DELICIAS, 53. MADRID 28045. TEL. 5399633

DESHIDRATACION Y BEBIDAS ISOTONICAS

Cuando pedaleamos transformamos energía química en movimiento, pero nuestro cuerpo es una máquina con un bajo rendimiento térmico y el 75% de las calorías gastadas se emplean en mantener nuestra temperatura más o menos estable. El mecanismo más eficaz para este equilibrio térmico es la evaporación del sudor sobre nuestra piel, generándose más de un litro de sudor a la hora.

Un lema que deberíamos tener presente es el de: "Come antes de estar hambriento y bebe antes de estar sediento". El 60 % de nuestro cuerpo es agua, así que si no bebemos lo suficiente podemos llegar a deshidratarnos, por lo que es importante mantener ese porcentaje.



Las consecuencias de la deshidratación son, por una parte, la fatiga muscular, y, por otra la disminución de nuestra resistencia, y que al aumentar la temperatura de nuestro cuerpo, se producirán dolores de cabeza, agotamiento mental y calambres.

La orina es el mejor indicador para saber si nos deshidratamos, de forma que un color amarillo oscuro o naranja de la misma, es claro síntoma de deshidratación.

Para evitar la deshidratación durante nuestros viajes es aconsejable beber abundantemente antes de salir. Mientras que, durante nuestro viaje sería conveniente tomar el equivalente a 1 vaso cada 15 minutos.

Otro dato a tener en cuenta es la rapidez con que se absorbe el agua, de tal forma que el agua fría es absorbida más rápidamente por nuestro sistema. Por lo tanto, para mantener el agua fría, podemos utilizar un aislante de botellas.

Por último, debemos saber que las mejores bebidas después del ejercicio son: el agua, zumos de frutas y leche desnatada, mientras que café, té, coca cola o alcohol obligan al cuerpo a eliminar agua (diuréticos), y por lo tanto, son desaconsejables.

Como alternativa a lo natural aparecen los potingues que hacemos los químicos, y que en general, no son tan buenos como los naturales, y así las bebidas isotónicas aparecen en EE.UU. a finales de la década de los sesenta, mientras que en Europa se conocieron a mediados de los ochenta.

El fundamento para el posible éxito de estas bebidas es, por una parte servir como refresco, y por otra, como un elixir deportivo de recuperación.

El término isotónico significa que el contenido del refresco tiene un parecido con los fluidos del metabolismo humano.

En un ejercicio realizado, el organismo puede perder hasta litro y medio de sudor cada hora. De esta forma, estudios realizados por la Universidad de Estrasburgo señalan que el rendimiento de los atletas que habían repuesto el sudor con bebidas isotónicas era mucho mayor que aquellos que lo hicieron con otros refrescos. Así, la composición de estas bebidas está basada en agua y glucósidos, hasta aquí son refrescos convencionales, además de elementos

minerales como calcio, fósforo, magnesio y potasio, así como vitaminas del complejo B entre otras.

Las críticas que se pueden hacer a estos refrescos son: En primer lugar, el cuerpo debe hacer un esfuerzo intenso, de 1 ó 2 horas, para que sufra una alteración hidrálica. En segundo lugar, la pérdida de sustancias minerales por el sudor debido al esfuerzo físico no es muy alta, además que las vitaminas y minerales que contienen estas bebidas isotónicas no son asimiladas por el organismo, debido a su composición. Por último, es dudoso que estas bebidas sean similares a los líquidos del organismo ya que existe una gran diferencia en la composición de los mismos. Además todas estas bebidas contienen aditivos, perjudiciales para nuestra salud.

Como alternativa a estas bebidas isotónicas, no beneficiosas para el organismo por su falta de asimilación, además perjudiciales por la presencia de aditivos, se recomienda tomar té o agua mineral, zumos de frutas, verduras además de alimentos integrales y yogur líquido.

Si aún así, queremos practicar química podemos hacernos nuestra propia bebida isotónica natural diluyendo 3 gramos de bicarbonato sódico, 2 gramos de sal, 1 gramo de cloruro potásico y 180 gramos de azúcar en 3 litros de agua, y, añadiendo unas gotas de zumo de limón.

Federico Mohino

Contra lo que se cree, el sudor tiene un menor contenido de minerales que otros líquidos corporales. Por ejemplo, el potasio contenido en un litro de sudor se encuentra también en medio plátano. Por ello lo más importante cuando sudamos abundantemente es beber suficiente agua, pudiendo reponer las sales minerales mediante los alimentos.

Cuestión distinta es el aporte al organismo de sustancias energéticas. Los músculos consumen glucógeno para obtener energía y la disminución de sus reservas acarrea la fatiga. Por su rápida absorción los hidratos de carbono parecen los más indicados. Ahora bien bebidas con una concentración elevada de hidratos de carbono pueden producir molestias digestivas que dificultan la absorción por el organismo de las sustancias en ellas disueltas. También en este tema Perogrullo tenía razón: lo mejor para que no aparezca la fatiga es no cansarse; esto es, amoldar las rutas a nuestras posibilidades y estado de forma. Una alimentación completa y equilibrada proporciona aportes energéticos suficientes para la práctica del cicloturismo.

LA ILUMINACION EN LA BICICLETA

Como usuarios de la bicicleta, sabemos lo importante que es para nuestra integridad ver y ser vistos. Sin embargo, cuando hay mucho tráfico, llueve o es de noche, ésto puede resultar difícil para el ciclista. Por ello, vamos a tratar una vez más la iluminación en la bicicleta. La idea de este artículo, así como sus dibujos, está tomada de la revista Velocite de la Fubicy francesa.

El Código de Circulación en su artículo 146.III.c dice: "Los ciclos y motociclos llevarán una luz de color blanco en la parte delantera y otra roja en la parte posterior, visibles de noche con tiempo claro a una distancia mínima de trescientos metros, que no sean deslumbrantes ni molesten indebidamente a

los demás usuarios de la vía pública. Deben ser además de intensidad y posición fijas".

Después de aclarar el tema legal pasamos a exponer los distintos artículos existentes en el mercado que se adaptan a esta normativa. Obviamente los precios son orientativos y pueden sufrir ligeras variaciones.

PARA VER

FOCOS (Dinamos/Pilas)

Hay en el mercado dos tipos de focos para la bicicleta dependiendo de que su fuente de alimentación sea por pilas o por dinamo, siendo aconsejable en ambos sistemas la utilización de bombillas halógenas, dado que la intensidad de la luz es superior en más del doble.

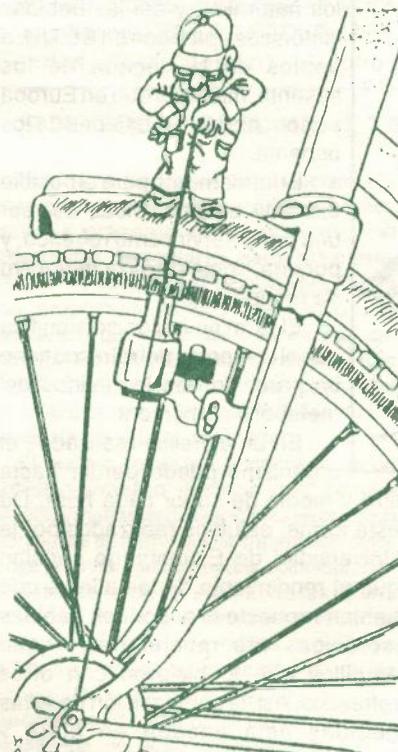
-Pilas. El sistema de pilas funciona como una linterna normal con la ventaja de estar dotado de un mecanismo de anclaje a la bicicleta rápido y cómodo. El precio oscila desde las 1800 ptas de Soubitez hasta las 2800 de Sanyo, pasando por las 2200 de Cateye. El precio se dispara si se compran los dotados de pila recargable: 4500 Soubitez y 6400 Cateye.

El gran inconveniente que presenta este sistema es la rapidez con la que se gastan las pilas, que deberán ser alcalinas al tratarse de una bombilla halógena. Y la dependencia, en los recargables, de tener un enchufe a mano.

-Dinamo. Un, o una, dinamo es un aparato que transforma mediante imanes y bobinas el movimiento en corriente eléctrica. Todas las dinamos producen el mismo voltaje y la misma intensidad, su calidad depende de la mayor o

menor resistencia que ofrece al movimiento, haciendo más duro o más suave el pedaleo. Tiene varios inconvenientes:

- no produce corriente eléctrica al estar parado.
- puede resbalar cuando las ruedas están mojadas.
- no conviene pasar de una velocidad de 20 kilómetros hora con una dinamo, pues ello crea una sobretensión que acorta la duración de las bombillas.



Esto último se puede solucionar comprando el foco delantero con bombilla halógena, pues éste va dotado de un diodo que regula y limita la corriente. Sin ese diodo, no funcionaría la bombilla halógena.

Precio de los componentes de este sistema:

-El foco halógeno marca Soubitez 1300 ptas.

-Las dinamos desde 600 ptas a las 3300 ptas de la Soubitez bajo eje pedalier. Esta es una dinamo que va colocada detrás de la caja pedalier.

Tiene un funcionamiento más suave con una resistencia menor y es más silenciosa. Pero en contra su accionamiento es más incómodo que en las dinamos normales, teniendo que parar para conectarla. También se engrasa y ensucia con más facilidad.

-Las dinamos bloc (dinamo y luz en una) desde las 1700 ptas de una Rinder a las 2900 de una Sanyo. Ninguna de éstas está dotada de bombilla halógena, y en la primera el haz luminoso es lateral.

-Los focos traseros, 560 ptas el que va en el cuadro y 450 los del guardabarros.

En este sistema conviene hacer unas revisiones de vez en cuando. Lo interesante sería dos veces al año, y en ellas deberíamos:

-Desoxidar el contacto interior de los faros y la bombilla con una lija de agua o un estropajo fino.

-Comprobar el estado de los cables y los aislantes. El cable del faro delantero podemos enrollarlo alrededor de un radio de repuesto o algo similar, para que al quitar el radio el cable quede enrollado como los cables del teléfono y disponga así de una gran elasticidad.

-Colocar la dinamo paralela al radio más próximo para obtener un rendimiento óptimo.

-Conviene también revisar el estado y apriete de los tornillos de masa de los focos anterior y posterior.

-También es aconsejable poner una protección de goma en el rodillo de la dinamo para así evitar el excesivo desgaste de la cubierta en esa zona y que en caso de lluvia el contacto sea defectuoso. Esta protección nos va a permitir superar los 20 km/h sin crear una sobretensión al aumentar el diámetro del rodillo (el dinamo realiza menos recorrido por vuelta completa de rueda).

Todo lo antes expuesto nos habla del material para ver. Queremos remarcar con especial énfasis las ventajas de las bombillas halógenas.

PARA SER VISTOS

"Si circuláis en bicicleta con el aspecto de un árbol de Navidad, entonces es perfecto". Andrew Sutcliffe, editor de "Cycle Trader".

Los principales materiales para ser visto son:

MATERIAL RETROREFLEC-TANTE

Refleja la luz que recibe. Para que actúe es necesaria una fuente de luz que incida directamente en él, como por ejemplo, la luz de un coche o las luces de una farola. En este grupo están:

Las cintas reflectantes, a 350 ptas metro.

Los brazaletes reflectantes, a 600 ptas.

Los reflectantes delanteros a 250 ptas, traseros a 250 ptas, los reflectantes de las ruedas a 250 ptas, y los reflectantes de los pedales a 200 ptas.

También hay en el mercado un brazo móvil de peligro que se coloca en la parte posterior izquierda de la bicicleta.

MATERIAL FLUORESCENTE

Sólo es eficaz de día, pues reacciona a los rayos ultravioletas. Por ello sólo es recomendable en el amanecer, anocheciendo, y en caso de lluvia.

MATERIAL FOSFORESCENTE

Conserva la luz durante un tiempo directamente proporcional al que dicho material haya estado expuesto a la luz.

Existe un reflectante, conocido como "Diodyds", que hace que se vea su luz a 300 metros. Esto se consigue mediante unos diodos luminosos (Leds) que reflejan su luz, bien continua o bien intermitente, en un cristal catadióptrico que la distribuye. Funciona con 2 pilas pequeñas y tiene un consumo mínimo.

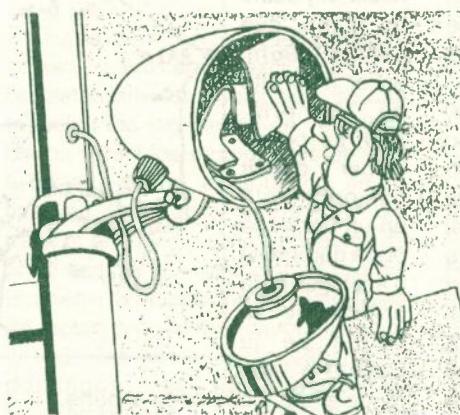
Su precio va desde las 1200 ptas a las 3200 del modelo mini de Cateye.

Todo esto es lo que existe en el mercado y nos puede interesar como cicloturistas. La oferta es amplia y variada, sobre todo en el campo de las pilas, ya que en este momento todas las casas representantes en España están inundando el mercado de este material. Pero esta abundancia no significa que las linternas sean el mejor sistema. Una linterna halógena tarda de 2 a 3 horas en perder más de la mitad de su potencia lumínosa, mientras que la dinamo la mantiene durante todo el tiempo que la bicicleta esté en

marcha.

COLOCACION DE LAS LUCES EN LA BICICLETA

En España lo único realmente legislado es lo dicho al principio, pero tomando como referencia lo legislado en Europa os vamos a contar todo lo posible sobre la colocación de las luces en la bicicleta.



Hay que tener en cuenta que lo más importante es conseguir que la gente se de perfecta cuenta de que lo que está delante es una bicicleta. Para ello debemos poner:

- un foco delantero y uno trasero en el plano longitudinal de simetría del vehículo.

- unos reflectantes en la parte posterior y anterior de los pedales.

- unos reflectores en las ruedas, a una distancia de 5 cm de la llanta, y si sólo es uno, frente a la valvula.

- un reflectante blanco en la parte anterior y rojo en la parte posterior.

En algunos países es obligatorio llevar un cinturón reflectante pero en

España no lo es.

Teniendo todo lo anterior en la bicicleta, es difícil que alguien no reconozca una bicicleta de noche.

CONSEJOS DE LA SETA LOLA

A) El foco delantero debe ser halógeno.

B) El posterior debe colocarse con el plano del catadióptrico a 90 grados de la horizontal, es decir, vertical al suelo.

Colocaremos papel de aluminio en su interior, detrás de la bombilla, para aumentar su poder luminoso (generalmente suele ser de un plástico que no refleja todo lo necesario y no existe una bombilla halógena para este piloto).

C) Por supuesto, como fuente de alimentación nos inclinamos por la dinamo, las pilas alcalinas además de ser contaminantes son caras.

D) Por la noche, las potentes luces de los coches (45 vatios) anulan nuestro sistema de iluminación (máximo 1,8 w) por lo cual llevaremos delante y detrás unos "Diodyds" blanco y rojo respectivamente.

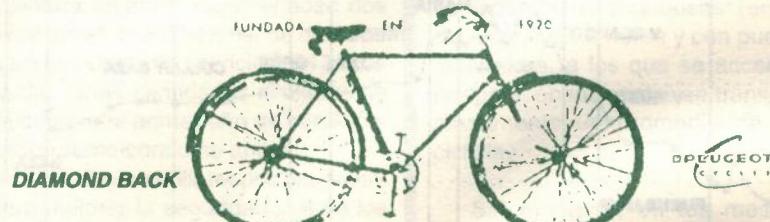
E) En cada rueda hemos colocado 3 reflectantes de color naranja, al igual que en los pedales hemos puesto uno por delante y otro por detrás.

Bueno, esto es todo, nos despedimos esperando haberlos solucionado alguna duda y asegurándoles que todo lo aquí expuesto existe en el mercado nacional, por lo tanto que no os den gato por liebre. También queremos agradecer la información a Ciclos Moreno de Madrid.

Juan y Eva

EL CABALLO DE ACERO

BICICLETAS Y ACCESORIOS



c/ O'Donnell, 7. Teléf. 435 89 71
28009 MADRID

FILABRES Y OTRAS SIERRAS

Este viaje, por las sierras del sureste peninsular, debería haber comenzado en Alhama de Murcia, para incluir la Sierra de Espuña; el temor a hacerlo demasiado duro nos llevó a iniciarla en Lorca, que tampoco es malo dejarse alguna excusa para volver por estas tierras.

A Lorca llegamos en coche, dejándolo en un aparcamiento municipal recién estrenado. Con todo el calor de la tarde iniciamos el remonte del Guadalentín; antes de llegar al embalse de Puentes se gira a la izquierda hacia La Parroquia, donde poco antes ya hay una fuente, junto al río de Vélez; este valle nos llevará hasta Vélez Rubio, donde hay un hostal en el que paran los autobuses que hacen la línea entre Barcelona y Granada y otras provincias andaluzas.

De Vélez Rubio a Vélez Blanco hay una subida para situarnos en un observatorio magnífico, con la sierra del Gigante al frente y las de Maimón y María detrás. El castillo de Vélez Blanco domina la panorámica y, detrás de él y cruzando una salvaje variante de circunvalación en construcción, se puede encontrar el camino hacia el Cortijo del Peral al pie de un collado

entre las dos Sierras citadas. Desde aquí se sigue el camino hacia el pueblo de María, que con sus 1196 m. es el más alto de Almería. Aquí se puede comer y dormir cómodamente en un bar en la plaza del pueblo o acampar en la ermita de la virgen de la Cabeza a 1400 m. de altura y orientada al norte.

La vista desde los 2045 m. del pico que da nombre al pueblo abarca una gran parte del sureste español: al Norte hasta Albacete y Murcia se puede distinguir el Cabrillas y el Revolcadores, cotas más altas de estas provincias; al NO destacan los 1600 m. de La Sagra y se ve el borde oriental de Cazorla, al SO Sierra Nevada, haciendo honor a su nombre deja ver el Mulhacén y el Chullo, al sur la sierra de los Filabres, nuestro objetivo próximo,

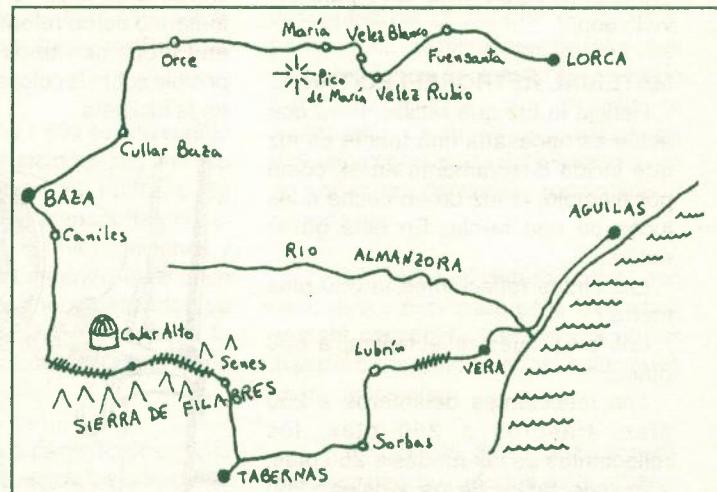
entre las dos Sierras citadas. Desde aquí se sigue el camino hacia el pueblo de María, que con sus 1196 m. es el más alto de Almería. Aquí se puede comer y dormir cómodamente en un bar en la plaza del pueblo o acampar en la ermita de la virgen de la Cabeza a 1400 m. de altura y orientada al norte.

asoma las cúpulas de los observatorios astrofísicos del Calar Alto; la sierra de Maimón por su proximidad cierra el perfil hacia el SE y la sierra del Gigante completa el giro.

Saliendo de María hacia Orce, la Sierra del mismo nombre forma un escenario precioso para la marcha del ciclista. Eso, y la ligera pendiente en descenso, compensa el viento de cara que sopla constantemente. Hacia Cúllar de Baza y Baza hay un largo y suave descenso con viento lateral. En Baza, lógicamente se duerme en pensión.

La N-323 es la llamada carretera del mármol, porque en su itinerario se encuentran las canteras de donde se extrae este material. Hasta Caniles se desciende suavemente, y desde éste pueblo se inicia el ascenso a la sierra de los Filabres: hay que tener en cuenta que no es fácil encontrar agua en este tramo. Sobre la cota de 1500, a 15 km. de Caniles, hay un camino a la derecha que lleva a un cortijo donde hay fuente. Continuando la ascensión se llega a la cota 2000, que es la media de la alta meseta que forma el calar. En el cerro llamado Padilla a 2062 m. hay un refugio para la observación de incendios, con chimenea, en el que se puede dormir. Queda a la izquierda del camino, subiendo una corta y dura cuesta. Desde aquí la panorámica es la imaginable, por la posición entre Sierra Nevada y el Calar Alto.

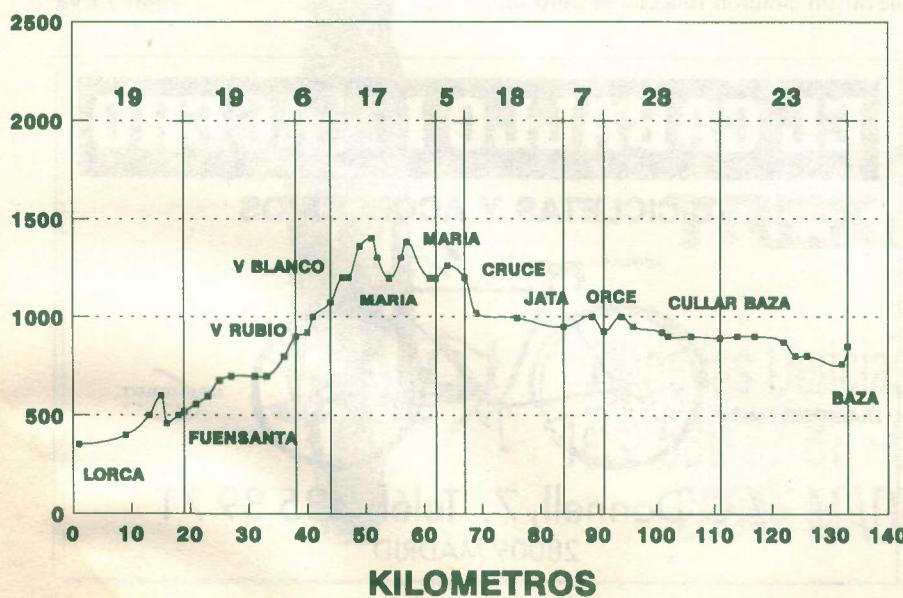
El camino continúa hacia el sur, y hay que desviarse a los 6 km. a la izquierda sobre la cota de 1900, de



LORCA - BAZA

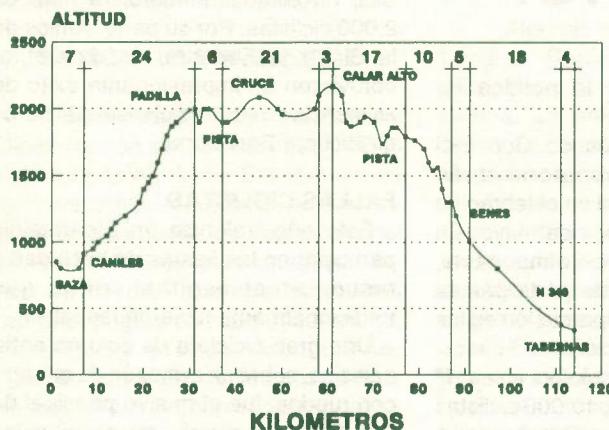
Semana Santa 93

ALTITUD



BAZA - TABERNAS

Semana Santa 93



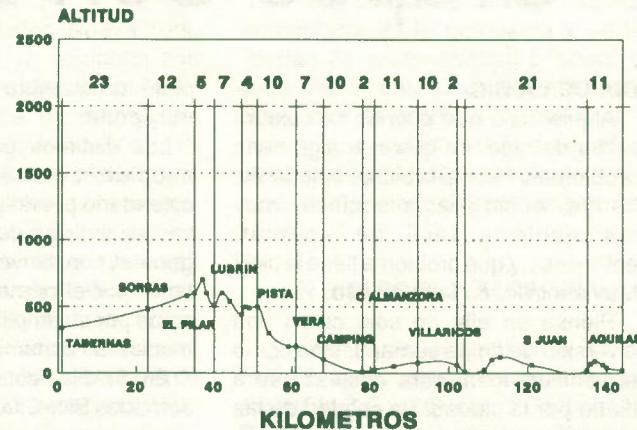
donde sale una pista al final de un descenso. Hay que tener cuidado de no pasarse, porque entrariamos en la vertiente sur en vertiginosa pendiente hacia Abra. La pista que nos lleva al calar ha sido rehecha a tramos y va colgada de la ladera sur. La carretera que viene de Gérgal la encontramos a 3 km. de la cima, en un pinar por el que se culmina la ascensión con las rampas más duras del camino. En los Observatorios se puede y se debe pedir agua. La carretera desaparece y se convierte en pista agradable de recorrer, que se dirige a bordear por el sur la silueta del Tétiga que con sus 2080 m. destaca entre las sierras de menor cota. A 17 km. del Calar Alto y a 1800 m. de altura se abre una pista a la derecha que va a recorrer la cuerda de la sierra en su descenso hacia el este.

El camino es ancho pero el piso no permite la marcha con bici de carretera de rueda fina. Hay un momento que se bifurca: hacia la ladera norte y Tahal o hacia la sur y Senén. No lo controlamos y caímos al sur. Continuamos hacia Tabernas, única población en la que repostar. Aquí pudimos disfrutar de la única bajada fuerte que compense las duras subidas.

Tabernas es un pueblo en declive y el hostal es un ejemplo emblemático. Hacia Sorbas la carretera asciende muy suavemente hasta llegar a éste pueblo de tradición cerámica y situado en un enclave geológicamente interesante. Se inicia un suave ascenso hacia las últimas estribaciones de los Filabres, para recuperar algo de lo perdido por el error del día anterior. Lubrín es un típico pueblo de esta zona, encalado y

TABERNAS - AGUILAS

Semana Santa 93



orientado al sur. En su plaza el abuso del mármol pone de relieve la fuente de riqueza de la comarca. El descenso hacia Vera, hacia el mar, nos mete en un tramo de carretera local abandonada a 4 km de La rambla del Aljibe a la derecha, que hay que evitar si no se llevan neumáticos anchos.

El camping de Vera, mixto de nudista y vestido (textil llaman a esta opción) permite descansar y darse el obligatorio baño en el Mediterráneo. Después solo queda un suave paseo por la desembocadura del Almanzora y un paseo mañanero a orillas del mar en el momento más radiante de la primavera de estas latitudes. Desde Aguilas un coche de línea cobra más por llevar las bicicletas que al ciclista, pero lleva a ambos hasta Lorca.

Luis Criado

CALMERA S/L



SHIMANO

TIOCA

HUTCHINSON

Todo tipo de bicicletas de Montaña,
Híbridas y Cicloturismo.
Accesorios y Repuestos.

Teléf: 527 75 74

ATOCHA, 98

Grupos Con Bici

DIA DE LA BICI

Alguien dijo que cuando se celebra el día de algo, es que ese algo tiene problemas. Pero si la bici es saludable, barata, ecológica, silenciosa, muy manejable y fácil de aparcar; entonces... ¿qué problema tiene la bici? Muy sencillo: su falta de uso.

Piensa en ella no sólo como una diversión de fin de semana, sino como el vehículo ideal para desplazarse a diario por la ciudad. La calidad de las condiciones viales crecerá en función de la cantidad de personas que circulen en bici.

Porello, desde Con Bici te animamos a que el domingo día 30 de mayo salgas a pasear por las calles con tu bici, y disfrutes con todos aquellos que, como tú, piensan que la bici es el auténtico medio de transporte urbano del futuro.

Los anteriores párrafos formaban parte de los miles de carteles y panfletos que se repartieron para difundir el **Día de la Bici**, impulsado desde la Coordinadora Con Bici. Para su edición se contó con el patrocinio de la Generalitat Valenciana, la Secretaría de Estado para el Medioambiente y la Cadena Ser. Fue una jornada reivindicativa -a diferencia de otras fiestas de bici para un día- en la que se demandaron facilidades para su uso cotidiano y, consecuentemente, se

pidió un cambio en la política de transporte.

Los distintos grupos de Con Bici acoplaron su convocatoria a su calendario previo y así su celebración varió a lo largo del mes de mayo. En general, constituyó un éxito importante, tanto por el número de participantes como por su amplia repercusión en los medios de comunicación.

En Sevilla, como colofón a las 1ª Jornadas Bici-Ciudad, 10.000 ciclistas acudieron a la convocatoria de A Contramano; Valencia en Bici reunió a más de 4.000 personas; mientras, en Madrid, Pedalibre y otras organizaciones ecologistas concentraron a 3.000 ciclistas. En Zaragoza, sirvió de clausura a la III Semana de la Bici organizada por Pedalea. Kalapié, Xevale, Pedapié, Aspe... también propugnaron el uso diario de la bici y difundieron la existencia de Con Bici.

En Gijón, Tronchacadenas continuó -junto a otras organizaciones- con su campaña en favor de una red de carriles-bici. Este año han organizado tres marchas reivindicativas: el 25 de abril, con 200 ciclistas bajo la lluvia; el 23 de mayo, la más numerosa coincidiendo con el resto de los grupos, con 1500 participantes y el pasado 4 de julio con cerca de 1000 personas.

En Salamanca, dos meses antes -el 7 de marzo-, los Amigos de la Bici

habían presentado su programa de actividades anual en su XV Día de la Bici, en el que reunieron a más de 2.000 ciclistas. Por su parte, Amics de la Bici y la Farinera, en diciembre, obtuvieron un impresionante éxito de asistencia en sus tradicionales 24 horas en Bici por Barcelona.

FALLAS CICLISTAS

Este año Valencia en Bici decidió participar en las fiestas de la ciudad y recuperar el espíritu crítico que tradicionalmente tuvieron las fallas.

Una gran bicicleta de colores entre edificios, sobre un armazón de madera con ruedas, fue el motivo principal de una falla que quería representar las dos caras de la moneda de una ciudad: la ciudad sucia y oscura de los coches y la verde y luminosa de personas y bicis.

El pasado sábado 13 de mayo se formó la comitiva fallera: 30 miembros del colectivo a lomos de sus bicis, seguidos por la gran bicicleta rodante y una banda de 15 músicos. No faltaron los trajes regionales ni la fallera mayor, a pesar de que le estaba creciendo la barba y largos pelos le asomaban en las piernas bajo el faldón. La falla fue plantada a la puerta del Ayuntamiento, donde pudo ser admirada durante la mañana, y más tarde devuelta a la sede del grupo, no sin antes atravesar, de punta a punta, la estación de Renfe de Valencia.

PREGUNTAS SOBRE LA LEY DE TRAFICO Y EL REGLAMENTO DE CIRCULACION

El colectivo Valencia en Bici, en nombre de CON BICI, remitió a la Dirección General de Tráfico (DGT) un total de 37 preguntas sobre la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial (del 2-3-90) y el posterior Reglamento General de Circulación (Real Decreto 13/1992, de 17-1-92), que entró en vigor el pasado 15 de Junio.

Las respuestas confirmaron los numerosos pasajes del texto sujetos a diferentes interpretaciones así como que, a la hora de legislar, se consideró exclusivamente a los vehículos a motor, sin tener en cuenta, por ejemplo, las particularidades de la bicicleta. Como muestra un botón: no respetar el metro y medio de distancia lateral es infracción grave incluso para adelantamiento bicibici; quizás tengamos que irnos casi al otro carril -con el aumento de inseguridad que supone- pero para la

Cita:

EL RETIRO
(Pº de Coches)

A las 10 horas



Modestia aparte, hay solución.



30 de mayo de 1993

día de la bici

DGT "determinadas cuestiones, como la de este apartado, no pueden verse sólo desde el punto de vista del ciclista". No pedimos, obviamente, que se tenga en cuenta **sólo** el punto de vista del ciclista, sino **también**. Por cierto, confirman que está prohibido ir dos en una bicicleta, aunque matizan que "el transporte de niños en sillas podría ser tratado en el Reglamento de Vehículos", aun no publicado.

Los interesados en ampliar esta información podéis dirigiros al colectivo Valencia en Bici que actualmente obstenta la secretaría de CON BICI.

RENFE

Las acciones coordinadas de protesta del 5 de junio se suspendieron al coincidir con la pasada jornada electoral. Desde la secretaría de Con Bici se gestionó una entrevista con Mercé Sala, directora de la compañía, quién ha delegado en Jose Luis Villa, Director General de Servicios de Transporte. En la última reunión de la Coordinadora, Amics de la Bici presentó una lista de reivindicaciones que se aceptó como base para la negociación.

Por otra parte el tema de si la bici es legalmente equipaje de mano -y puede por tanto ser trasladado con nosotros en todos los trenes-, está en fase de arbitraje en la oficina de consumidores de Valencia. Os informaremos.

MAS GRUPOS

Seguimos recibiendo noticias de grupos que defienden y difunden el uso de la bici. Destacamos dos de ellos, que han ingresado recientemente como organizaciones colaboradoras en Con Bici y de los que esperamos en el futuro una relación más estrecha.

-Asamblea Ciclista de Valladolid. Potencian el uso de la bici como alternativa al transporte urbano. Vieron en el proyecto de remodelación de la arteria principal que atraviesa la ciudad, un buen momento para introducir un carril-bici. Realizaron marchas reivindicativas, entrevistas con el concejal de turno y presentaron dos proyectos... pero fueron rechazados por "problemas técnicos". Las obras ya han comenzado y sin carril se han quedado. Ahora están elaborando una propuesta de carriles-bici que unan los principales barrios de la ciudad. Su dirección: c/San Blas, 6, 1º (locales del Consejo de la Juventud). 47003 Valladolid.

-La Coruña en Bici. Asociación cicloexcursionista de carácter cultural,

EL ESPERPENTO DE UN DOMINGO VIRULENTO

Domingo primaveral: mañana tibia, apuntando a una torridera improbable en pleno desbarajuste climatológico. Aquella jornada no llovió. No importó el aguacero arrancado a base de plegarias y sí algún que otro automovilista borracho de intolerancia y arrogante en la posesión de un espacio urbano del que dice ser dueño. Paga sus impuestos. ¡Y yo! El coche manda, es un imperativo cultural. También económico. Vale. Bocinazos y acelerones o el preludio de un trastazo que en alguna ocasión puede culminar en atropello. "Pío, pío que yo no he sido". Domingo virulento, hoy Día de la Bici y hace algunos otoños Día sin Coches. "Esta no es la Fiesta de la Bici", proclama la autoridad, "fiesta de la bici no hay más que una y esa una...". Lo tienen todo en sus manos... y no hacen nada. Pues para ellos todo, también la responsabilidad consecuencia de la inhibición y una calculada dejadez cuando las bicis circulan o salen de parranda a sus calles. ¿Y la Fiesta de la Bici? También para ellos. La fiesta hoy es un lugar imaginario, algo gaseoso, implica pasividad, sumisión, mercado de marcas. La de la Bici en Madrid, murió en su segunda edición. Aquí, el pasado 30 de Mayo se proclamó la juerga. Y esa sí es de todos: bien escaso, raro pero libre, inagotable, sin cotización ni catálogo. La bicicleta en aquel día utilizó su espacio, compartiendo. Fue divertido, hasta cachondo. Hubo irregularidades, despistes, algo de indisciplina, puede ser, pero más scandaliza -avergonza, vamos- el ver como quienes son pagados para garantizar la seguridad colectiva, hacen cabriolas oculares para no captar las arriesgadas maniobras que ejecutaban los automovilistas para violentar a las bicis en su trayecto. En Madrid, en el Día de la Bici, se instauró la juerga. El dueño del Ayuntamiento, a la sazón su alcalde, se topó por azar con los jaleos ciclistas. Parece como si no le incumbiera lo del tráfico y la ciudad de y para todos. "Me fui porque me desesperaron", declaraba más tarde a la prensa. "3.000 ciclistas toman por sorpresa la calle y obligan al alcalde a ir en metro", encabezaba página un diario aceptado como serio y fiable. Bien hecho señor regidor. Lo que no sabemos es si abonó el trayecto.

El día de la bici son todos. La próxima juerga se avisará con antelación. El alcalde viajará en autobús (todo un detalle), se darán becas para reporteros despistados. Habrá muchos, muchos globos. El color lo pondrán los y las ciclistas. Sinceramente, agradecido por vuestro rodar.

FELIX



deportivo y recreativo que pretende fomentar el uso de la bici como medio de transporte, deporte y diversión. Han concertado un seguro de responsabilidad civil para sus miembros y organizan numerosas actividades cicloturistas. Su dirección postal: Apdo. 1236. 15080 La Coruña.

También tenemos noticias de **Los Verdes de Villena** (Apdo. 31. 03400 Villena. Alicante), que han organizado una marcha ciclista por la ciudad, solicitando facilidades para el uso de la bici. Esperamos más contactos con grupos que, bien como objetivo principal, bien parcialmente en sus actividades, defiendan el uso de la bicicleta.

BARCELONA AHORRA ENE-RGIA

A finales del pasado año, doce entidades ciudadanas -entre las que se encuentran los Amics de la Bici- presentaron en el Ayuntamiento de Barcelona, una moción solicitando una audiencia pública para debatir un total de 28 propuestas para ahorrar energía y mejorar el medio ambiente de la ciudad. Mientras el Ayuntamiento convoca la audiencia, a lo que está obligado por el reglamento de participación ciudadana, se realizan distintas acciones reivindicativas y los representantes de estas doce entidades -que reunen a más de 100.000 socios- se entrevistan con los diversos grupos municipales, preparando la defensa de sus propuestas. En el tema del transporte destacan las siguientes:

- * un referéndum para pacificar el tráfico y reducir el uso del coche en la ciudad, fomentando el transporte colectivo y la bicicleta

- * una moratoria de diez años en la construcción de nuevas vías rápidas y aparcamientos en el centro

- * reservar el 50% del espacio viario público para uso peatonal, renunciando, entre otras cosas, al desvío del río Llobregat para ampliar el puerto y el aeropuerto.

La promoción del uso de la bici no puede entenderse como un problema aislado y la colaboración y el contacto con otros colectivos puede ser muy interesante para los grupos de defensa de la bici. Los Amics de la Bici no tendrán al día sobre esta iniciativa "Barcelona estalvia energía".

JORNADAS BICI-CIUDAD

Organizadas por A Contramano, con la en colaboración con la ECF (Federación de Ciclistas Europeos) y

PERSPECTIVAS DE LA BICI EN SEVILLA

Terminado el año de gracia de 1992 y termina la Expo'92, durante cuya preparación se invirtieron más de 80.000 millones para la "mejora" del viario urbano de Sevilla -¿es preciso decir que no se hizo ni un solo carril-bici?-, parece que 1993 se presenta con mejores -toquemos madera- perspectivas.

En una reciente entrevista mantenida con el Alcalde por los miembros de "A Contramano" se llegó a un principio de acuerdo sobre la oportunidad de iniciar la construcción de infraestructura para bicicletas (carriles bici, semáforos...) en el viario urbano, así como otras ventajas (aparcamientos vigilados en edificios públicos, calles reservadas a tráfico ciclista y peatonal, accesos exclusivos para ciclistas a algunas zonas periurbanas, etc...). Por otra parte, se llegó al acuerdo en firme de realizar unas jornadas -ya realizadas- sobre "Bici y Ciudad" a fines del mes de mayo, con participación de la E.C.F. (Federación Ciclista Europea) y de "Con Bici". Posteriormente, la Gerencia Municipal de Urbanismo ha hecho pública su intención de elaborar un "Plan Especial de la Bicicleta en Sevilla", que recogería como base las propuestas de "A Contramano"(*)).

Cabe preguntarse a qué se debe este repentino interés municipal en el tema, cuando se acaba de desaprovechar la oportunidad de incluir carriles-bici a un coste prácticamente nulo en el diseño del nuevo viario, inaugurado con motivo de la Expo'92. También cabe preguntarse si no nos hallamos de nuevo ante una de tantas promesas incumplidas.

A la primera pregunta cabría contestar que, mientras hubo dinero para construir viario, el Ayuntamiento se decantó por las soluciones más "duras", que suelen ser también las más caras y vistosas: grandes rondas y circunvalaciones, avenidas de ocho carriles, puentes... Algo que estaba en plena concordancia con el diseño "duro" de la propia Expo'92 (no olvidemos que esta supuesta "ciudad del futuro" no contó con el más mínimo plan de reciclaje de residuos, por ejemplo). Ahora que ya no son posibles más gastos millonarios, y ante la evidencia de que las grandes inversiones realizadas no solucionan el caos circulatorio, es lógico que los gestores municipales y los políticos empiecen a prestar atención a soluciones más blandas y racionales. La pena es que hayamos tenido que malgastar 80.000 millones de dinero público para llegar a esa conclusión. En cuanto a la posibilidad de que nos hallemos de nuevo ante promesas que no se cumplen, digamos aquello de "la solución en el próximo episodio".

Ricardo Marqués (A Contramano)

(*) El pasado 28 de mayo el Ayuntamiento y Banesto suscribieron un convenio mediante el cual la entidad bancaria aportará diez millones de pesetas para la puesta en marcha de una primera fase de dicho Plan. En esta primera fase -con un presupuesto total de ejecución de 86 millones, se construirá un carril-bici de 6.900 metros, paralelo al Guadarrquivir, entre el Puente de Alfonso XII y el barrio de San Jerónimo; adecuándose zonas de aparcamiento para un mínimo de 50 bicicletas. Según las previsiones municipales, la parte de la obra financiada por Banesto podría estar lista para el otoño y la totalidad del carril para finales de 1994. En posteriores fases se configuraría una auténtica red reservada exclusivamente para el uso de la bicicleta.

LA TIENDA VERDE



NUEVA GUÍA EXCURSIONISTA
ANDAR POR LAS SIERRAS Y BARRANCOS
DE LA ZONA CENTRO

Los cuarenta itinerarios más bellos por
José Luis Cepillo, Francisco Ruiz y Juan Madrid

Maudes, 23 • Telf.: 535 38 10 • 28003 MADRID

Con Bici y patrocinadas por distintos organismos de la ciudad, tuvieron lugar en Sevilla, los días 28 y 29 de mayo, las Primeras Jornadas "Bici Ciudad". Se estructuraron en tres grupos de trabajo y sus consiguientes mesas redondas: 1.- La bici como vehículo de transporte urbano y metropolitano; 2.- La bici en conexión con otros medios de transporte. La combinación bici-tren y 3.- Movimientos de defensa de la bici y relación con las instituciones. Participaron miembros de grupos de Con Bici de Sevilla, Valencia, Barcelona, Donosti y Madrid y una selecta y muy interesante representación europea (Inglaterra, Italia, Dinamarca y Holanda). Las ponencias, artículos de prensa y conclusiones de los debates configurarán, posiblemente, el material de un número monográfico de esta

cristalice la celebración "itinerante" de Jornadas de este tipo.

Y MAS Y MAS...

-Logotipo. Tras reñidas discusiones, por fin, se seleccionó un logotipo para Con Bici. Queremos dar las gracias a Paco Sales (Valencia), su diseñador y también a Rafael Cid (Salamanca) por la calidad de los modelos presentados (las restricciones de color -normalmente debe imprimirse en blanco y negro- y tamaño -debe admitir una buena reducción- nos inclinaron hacia el elegido). El logotipo seleccionado aparece junto a estas líneas.

-Estatutos. Parece que definitivamente la Coordinadora se va a "legalizar". Ya circulan propuestas de estatutos, que se discutirán en la próxima reunión.

-Secretaría. A partir de ahora la secretaría de Con Bici -que como sabéis recae en el grupo Valencia en Bici- cuenta con un teléfono, con contestador automático, para una mayor agilidad en los contactos: 96/ 362 61 74.

-Próxima reunión. Tendrá lugar en Madrid el próximo 30 de octubre. Los grupos recibiréis oportunamente la convocatoria. Si algún socio u

Las I JORNADAS "BICI CIUDAD"

Sevilla 28-30 de Mayo de 1.993



organización colaboradora desea asistir, debe confirmar previamente con la secretaría, la fecha, hora y lugar de reunión. Entre los temas a tratar figurá la organización de los próximos Encuentros de Cicloturista y Ciclistas Urbanos de 1994 -se admiten propuestas-.



revista. En cualquier caso la experiencia resultó positiva y quizás

LA TIENDA VERDE

PLANOS • GUIAS DE MONTAÑA Y ESPELEOLOGIA

c/ Maudes, 23 y 38 - Teléf. (91) 533 07 91 - 533 64 54 - 28003-MADRID

Gran surtido en:

- Revistas de montaña
- Libros
- Planos
- Guías
- Brújulas
- Postales

de todos los macizos de España, Alpes franceses y suizos, Pirineo francés y Atlas.

Mapas 1-50.000 de toda España del Instituto Geográfico Nacional.

Libros turísticos de arte, costumbres y tradiciones. Guías turísticas de diversos países, mapas carreteras de todo el mundo.



SOLICITE CATALOGO A:

LA TIENDA VERDE
c/ Maudes, 23 y 38 - 28003-MADRID

SIN NOTICIAS DE GURB

Otro gran escritor aparece en nuestro rincón literario: el catalán Eduardo Mendoza (Barcelona, 1943); colaborador habitual de distintas publicaciones y autor de famosas novelas (*La verdad sobre el caso Savolta*, *El misterio de la cripta embrujada*, *El laberinto de las aceitunas*, *La ciudad de los prodigios*, *La isla inaudita*,...). El fragmento elegido pertenece a su libro "Sin noticias de Gurb", editado por el Círculo de Lectores y publicado por el diario *El País* a lo largo del verano de 1990.

DIA 17

11.30 Me despierto en mi cama. No sé cómo he llegado hasta aquí. Todavía llevo puesto el traje de luces, aunque he perdido la montera, el estoque y una oreja que me habían concedido, si no recuerdo mal. Trato de levantarme, pero no puedo. De la cabeza, mejor no hablar. Decido quedarme en la cama remoloneando. De todas formas, hoy es domingo y el bar de la señora Mercedes y el señor Joaquín estará cerrado. Todavía sin noticias de Gurb.

14.00 Me visto y salgo a dar un paseo. El tiempo es cálido y hay poca gente en la calle. Muchas familias se han ido a pasar el fin de semana en el campo en su segunda residencia. Todo está cerrado a cal y canto: las tiendas, por supuesto, y también los bares y los restaurantes. A mí, plim. Tal como tengo el estómago, soy incapaz de comer nada.

14.20 Encuentro abierta una tiendecita de artículos deportivos que durante los días laborables no vende una escoba. Quizá por esta razón abre los domingos y alquila bicicletas. Alquilo una bicicleta. Es un aparato muy simple de concepción, pero sumamente complicado de manejo, pues requiere el uso

simultáneo de las dos piernas, a diferencia del andar, que permite dejar una pierna muerta mientras se avanza la otra. A este gesto o fracción de gesto (según se mire) se da el nombre de pisar. Si al andar se va colocando el pie izquierdo a la derecha del pie derecho y luego, en el gesto o fracción de gesto siguiente, se procede del modo inverso, esto es, colocando el pie derecho a la izquierda del pie izquierdo, la resultante se llama pisar con garbo.

15.00 Como la calle dispone de una pendiente pronunciada, el paseo en bicicleta se subdivide en dos partes bien distintas entre sí, a saber: a) bajar, b) subir. La primera parte (bajar) es una gozada; la segunda (subir), una tortura. Por suerte, la bicicleta lleva adosados a ambos lados del manillar sendos frenos. Los frenos, al ser accionados, impiden que la bicicleta se vaya hacia atrás.

17.30 Devuelvo la bicicleta. El ejercicio me ha abierto el apetito. Encuentro abierta una churrería y me como un kilogramo de churros, un kilogramo y medio de buñuelos y tres kilogramos de pestiños.

18.00 Me siento en un banco de la calle a hacer la digestión. El tráfico, que hasta ahora era prácticamente

inexistente, se va densificando por momentos. Esto sucede porque todo el mundo está volviendo a la ciudad. En los accesos a la ciudad se producen retenciones, que a menudo alcanzan el grado de importantes retenciones. Algunas de estas retenciones, sobre todo las denominadas importantes retenciones, duran hasta el próximo fin de semana, de modo que hay personas desafortunadas (y familias enteras) que se pasan la vida yendo del campo a la retención y de la retención al campo, sin llegar a pisar nunca la ciudad en la que viven, con el consiguiente menoscabo de la economía familiar y la educación de los niños.

La densidad del tráfico es uno de los problemas más graves de esta ciudad y una de las cosas que más preocupa tiene a su alcalde, también llamado Maragall. Éste ha recomendado en varias ocasiones el uso sustitutivo de la bicicleta y ha aparecido en los periódicos montado precisamente en una bicicleta, aunque, la verdad sea dicha, nunca lleva trazas de ir muy lejos. Quizá la gente haría más uso de la bicicleta, si la ciudad fuera más llana, pero esto tiene mal arreglo, porque ya está casi toda edificada. Otra solución sería que el Ayuntamiento pusiera bicicletas a disposición de los transeúntes en la parte alta de la ciudad, con las cuales éstos podrían ir al centro muy de prisa y casi sin pedalear. Una vez en el centro, el propio Ayuntamiento (o, en su lugar, una empresa concesionaria) se encargaría de meter las bicis en camiones y volverlas a llevar a la parte alta. Este sistema resultaría relativamente barato. A lo sumo, habría que colocar una red o colchoneta en la parte baja de la ciudad para impedir que los menos expertos o los más alocados se cayeran al mar una vez efectuado el trayecto descendente. Quedaría pendiente, claro está, la forma en que la gente que hubiera bajado al centro en bicicleta volvería a la parte alta, pero esto no es cosa que deba preocupar al Ayuntamiento, porque no es función de esta institución (ni de ninguna otra) coartar la iniciativa de los ciudadanos.

RENFE. NUEVO GOLPE DE MANO

Dos números atrás, titulábamos un artículo de esta revista "Renfe, ¿peor imposible?". Ahora comprobamos que si era posible. Desde primeros de julio la compañía ha suprimido la facturación en los expresos en que aun la mantenía. Al amparo de los billetes de largo recorrido se sigue teniendo una franquicia de 15 kg, pero en ningún caso ya el equipaje viajará con el viajero. Deberá ser enviado por Paque-Expres, lo que supone además un retraso en la entrega de 48 horas. Esta medida -un paso más para la eliminación de la facturación de equipaje que parece perseguir Renfe-disuasoria para todos los usuarios, lo es especialmente para los ciclistas, pues discriminatoriamente adjudica a la bicicleta un peso mínimo de 40 kg. Esto es, puesto que la franquicia es de 15 kg, se deberán pagar a Paque-Expres los 25 kg restantes. En un recorrido de Barcelona a Valencia, por ejemplo, además del billete habrá que abonar unas 1.700 pts.

Una nueva vuelta de tuerca a la que habrá que oponerse con todas nuestras fuerzas.