

Sin prisas

Revista para los que se toman la Bici con Calma.



Segundos Encuentros en Marcha

Como ya os indicábamos en el primer número de la revista estamos preparando los segundos encuentros de cicloturistas y ciclistas urbanos para el próximo verano. Los días que os proponemos para su celebración son del 24 al 26 de julio. Durante estos tres días podremos contemplar diversos audiovisuales y debatir cuestiones de interés relacionadas con la bici (desde un resumen de la infraestructura existente en España, hasta las novedades en accesorios o el equipaje ideal en un viaje cicloturista, pasando por aspectos organizativos de los grupos asistentes). El temario detallado os lo haremos llegar en el próximo número de "Sin Prisas". El lugar designado, como también sabéis ya, es el pueblo asturiano de Arenas de Cabrales en un maravilloso entorno y desde donde se pueden realizar atractivas excursiones en bici o a pie. En el camping Naranjo de Bulnes, situado a escasos metros del pueblo, reservaremos una zona acotada para que podáis pernoctar los que acudáis con tiendas de campaña.

El nombre de encuentros, preferido al mucho más pomposo y pretencioso de con-

greso, deja claro que pretendemos actividades participativas y puesta en común de experiencias realizadas, y de paso aprovechar para dar unas cuantas pedaladas por estos estupendos parajes. Por ello os invitamos a que os acerqueis a Arenas en vuestras bicis. Las líneas ferroviarias de Oviedo o Santander pueden servirnos para aproximarnos a la zona. El lunes día 20 de julio un grupo de cicloturistas partirán de Arenas para dar una vuelta al macizo de las Picos de Europa durante los cuatro días siguientes, (Panes, Potes, San Glorio, Riaño, Pontón, Cangas y Arenas), regresando el día 23, justo antes del comienzo de los encuentros. Serán etapas de unos 50 Kmts. asequibles a todos aunque se subirá algún puerto de importancia. Si pensáis acercaros hasta Arenas en bici os animamos a que lo hagáis con antelación suficiente para sumaros a este pequeño viaje y disfrutar del pedaleo en grata compañía. En el próximo número os enviaremos información detallada sobre esta excursión (itinerario, perfiles, información cultural,...). Llevaos tienda y saco.

Es muy conveniente que los que esteis pensando asistir a los encuentros nos lo co-

muniqueis por carta (los grupos indicados el número aproximado de asistentes) no se trata de una reserva ni os compromete a nada, simplemente necesitamos una estimación de los participantes para saber la superficie de terreno que hemos de reservar en el camping y la capacidad necesaria del local. Así mismo, si queréis presentar ponencia o audiovisual, hacédnoslo saber urgentemente, pues tenemos perfilado ya el programa de las distintas sesiones.

En este número no figuran las segundas partes de los artículos del primer número correspondientes a "Plan para bicicletas en Sevilla" y "Viajar por Asturias", esperamos disponer de los mismos para la próxima.

Para terminar, queremos agradecer el esfuerzo realizado a todos los que nos habéis remitido vuestra aportación económica para que esta revista pueda continuar su aun corta andadura.

Esperamos que el trabajo que realizamos sea de vuestro agrado a la vez que os ofrecemos estas páginas para vuestras colaboraciones. Salud y fuerza al pedal.



II Encuentros en Marcha	pg 1
Directorio	pg 2
Protesta que algo queda	pg 2
Internacional	pg 3
Ciclocamping	pg 4
Alforjas y portabultos	pg 5
Cuanto somos	pg 6
Pedalear en grupo por Salamanca	pg 8
Del carril a los arceles	pg 9
Viajes La Sierra de Cadiz	pg.10
El planeamiento urbanístico y las bicicletas en el Henares	pg 12



HAN COLABORADO EN ESTA REVISTA:

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

EDITA:

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

IMPRIME:

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

Depósito Legal: M. 39167 - 1986

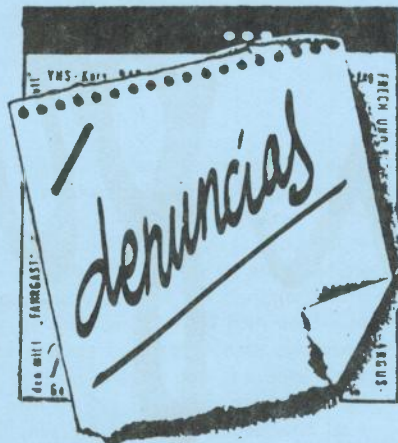


Sin prisas

LOS QUE AUN NO OS HABEIS SUBSCRITO A ESTA MARAVILLOSA REVISTA PODEIS ENVIARNOS 100 Pts. EN SELLOS (SIN MATAR) A:

PEDALIBRE, CAMPOMANES 13-2 Izq

APOYAN



PROTESTA QUE ALGO QUEDA

Hace algunos meses, un grupo de amigos decidimos hacer una ruta cicloturista por la costa de Cadiz, utilizando como medio de transporte hasta el punto de partida, una línea regular de autobuses de la empresa COMES S.A. Para evitarnos problemas de última hora, con la suficiente antelación nos pasamos por las oficinas de la empresa, llevando incluso una bicicleta "muestra" para que vieran el "bulto". Se nos aseguró que no había problema para el transporte como equipaje y únicamente nos pidieron que nos presentáramos una hora antes de la salida para acomodar con tiempo las bicis. Así lo hicimos, pero inmediatamente comenzaron los problemas: primero que las bicis no cabían (demostramos que cabían incluso sin desmontar las ruedas), después que se romperían (íbamos preparados de pulpos elásticos para sujetarlas), más tarde que solo las cargarían si quedaba espacio después de cargar todo el equipaje de los demás pasajeros (sobraba espacio por todas partes, amén que nosotros éramos los primeros y nuestro equipaje también debía ser el primero) y finalmente que tendríamos que pagar pues no las consideraban equipaje. Como todo esto fué acompañado de una larga serie de discusiones optamos por pagar lo solicitado y.... rellenar la hoja de reclamaciones con el consiguiente cabreo del empleado de turno. Ignoramos si la empresa cursó el parte según lo legislado, pero el tiempo pasaba y nosotros no recibíamos noticias de nuestra reclamación. Así que presentamos una denuncia en la Junta de Andalucía (negociado de ayuda a los consumidores) y la respuesta no se ha hecho esperar: La Junta nos comunica que "tras practicar las actuaciones inspectoras pertinentes se han detectado posibles irregularidades en materia de defensa del consumidor" por lo que "las actuaciones se trasladan a la Sección de Asuntos Jurídicos...". El expediente aún no está cerrado e ignoramos si se nos devolverá el dinero irregularmente cobrado, pero eso es lo de menos. Lo importante es que las empresas de transporte aprendan de una vez la legislación vigente.

Luis Gilperez Fraile

- * C.C. Pedalibre
Campomanes 13, 2º Izq.
28013 Madrid
- * C.C. Amigos de la Bici
Colombia 1 8º C
37003 Salamanca
- * Amics de la Bici
Apdo. 10.012
08080 Barcelona
- * Alborá Bici-ecologista
Avda. Galicia 86, 14, 4º
33212 Gijón (Asturias)
- * Amigos de la Bici
Aparatado 525
41080 Sevilla
- * Asamblea Ecológica de Zaragoza.
Apdo. 3.073
50080 Zaragoza
- * Colla Ecológica de la Plana
Benasal 3, 7º 27
12005 Castelló
- * A. C. La Alforja
33555 Poo de Cabrales
Asturias
- * E.T.E.S. (Sección Cicloturismo)
Apdo. 7131.
41080 Sevilla
- * A. D. Muérdago
Puente la Reina 24, A, 4º D
47011 Valladolid

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

COLABORAN

- Trotamundos
Montera 32-2º 9
28013 Madrid
- Librería Tartesos
Plaza Mayor 10
13001 Ciudad Real

el mundo "Sin Prisa"

FEDERACION EUROPEA DE CICLISTAS

A partir de este número iremos informando sobre organizaciones internacionales de ciclismo afines a "Sin Prisas". Empezaremos con las que forman parte de la Federación Europea de Ciclistas, indicando su naturaleza, tamaño y campo de acción. En este número vamos a ver qué es la Federación Europea de Ciclistas y cuales son sus objetivos.

La Federación Europea de Ciclistas EFC fue creada formalmente en Copenhague en Septiembre de 1983 y surgió a partir de contactos hechos en la primera Conferencia Internacional "Velo-Ciudad" de Planificación del Ciclismo, celebrada en Bremen en 1980. El objetivo básico de la federación es proteger los intereses de los ciclistas de toda Europa que utilizan la bici como medio de transporte cotidiano. Esto se está realizando actualmente de varias formas:

- Facilitando el contacto entre las muchas organizaciones ciclistas europeas, compartiendo conocimientos, experiencias e ideas.
- Representando los puntos de vista de los ciclistas en las organizaciones europeas internacionales relacionadas con el transporte y el entorno.
- Intentando un acercamiento a instituciones europeas tales como la Comunidad Económica Europea para que se tenga más en cuenta la bicicleta como un importante medio de transporte.
- Promocionando la investigación en todas las áreas del ciclismo, el uso de la bicicleta y las medidas tomadas para promocionar su uso.

La EFC tiene ahora 23 organizaciones miembros en 16 países (en España "Pedalibre" y "Amics de la Bici") y mantiene contacto con grupos de Canadá EEUU y Polonia. A pesar de la gran disparidad de estos grupos, muchos de los problemas encarados por los ciclistas son similares en toda Europa. El más grave es el de la peligrosidad de las carreteras, que disuade a millones de personas de usar la bici. Otras tareas específicas cubiertas por la Federación incluyen el transporte de bicicletas en trenes internacionales, pesos y tamaños de camiones, límites de velocidad, señales de tráfico y patrones técnicos para bicicletas.

Por si quereis información más amplia sobre EFC y sus actividades, os facilitamos su dirección y teléfono de contacto:

Secretary General Andrew Clarke
EFC Secretariat C/o Friends of Earth
377 City Road London EC1V 1NA
United Kingdom. Telf. 44-1-837-0731

UN DIA SIN COCHES

La Comisión de las Comunidades Europeas ha declarado 1987 Año Europeo del Medio Ambiente (AEMA). Bajo este nombre se incluyen todos los temas relacionados con el medio ambiente urbano como son la contaminación atmosférica o sonora y la "humanización" de las ciudades. El AEMA es por tanto una oportunidad excelente para recalcar la importancia de un mejor medio ambiente urbano y la influencia que sobre el mismo tiene el tráfico. Las ciudades europeas tienen como problema comun un tráfico de coches exagerado. Las soluciones no son en absoluto fáciles, pero un paso para encontrarlas es mejorar las condiciones de los peatones, ciclistas y usuarios de transportes públicos y poner restricciones al tráfico motorizado particular. Como parte del AEMA, por el cual se pueden conseguir subvenciones de las Comunidades Europeas para proyectos relacionados con problemas medioambientales, la organización danesa Noah y la Federación Danesa de Ciclistas ha concebido la idea de "un día sin coches" en toda Europa. La fecha elegida ha sido el domingo 20 de septiembre de 1987. Un día sin coches serviría como demostración de la gran influencia que estos tienen sobre el medio ambiente urbano, calidad del aire, ruido, y seguridad de ciclistas y peatones. La dirección de contacto es la siguiente:

Dansk Cyclist Furbund Hovedkontur: Kjeld
Lauges Gacle, 14 DK - 1367 Kobenhavnk.

VARIOS

Un grupo de cicloturistas de varios estados europeos partieron en febrero de Perpignan para recorrer España, Portugal, de nuevo España, sur de Francia, Italia, etc, terminando en Varsovia en Julio. Proponen contactar con los clubs cicloturistas que lo deseen, a lo largo del recorrido, e incluso desearían que se les acompañe toda o parte de la ruta y organizar alguna actividad en común (charlas, conferencias, etc).
Dirección de contacto: JORGOS, 12, Plaza Picasso, F-66400- CERET Francia (escribir preferentemente en esperanto).

Un grupo de ocho cicloturistas franceses ha recorrido mas de 4000 Kmts., desde Paris hasta Estambul, (en 10 semanas), en defensa de la paz y la naturaleza. Quizas lo más significativo es que sus edades estaban comprendidas entre los 58 y los 72 años. A lo largo del recorrido se entrevistaron con representantes de ayuntamientos, partidos, asociaciones, etc.

Más de una veintena de colectivos italianos han creado una coordinadora de grupos "amigos de la bicicleta". Participan agrupaciones de las principales ciudades italianas: Roma, Milán, Turín, Nápoles, Génova, Florencia, Bolonia, Bergamo, Vari, Ravenna, Verona, Reggio Emilia, Etc. Para contactar con ellos podeis escribir a Bici & Dintorni Via Assiata 13/A 10128 Torino Italia.

BEMI organiza una super ruta cicloturista del 25 de junio al 12 de julio, que partiendo de París, alcanzará Budapest a través de Francia, Belgica, Holanda, las dos Alemanias, Polonia, Checoslovaquia, y Hungría. La ruta está abierta a todos y puede seguirse completa o en parte. Dirección de contacto:

BEMI karavano al krakovo. Kees de Boer, Laan van Kanaän 93, NL1944 RN, BEVERWIJK Holanda (Escribir en esperanto).

CICLOCAMPING

Al igual que en el número anterior incluimos un artículo pensando principalmente en los que comenzais a hacer cicloturismo. Aquí se trata del equipo recomendable y las formas de hacer para realizar viajes cada vez más autosuficientes. Una nueva forma de viajar con la casa a cuestas.

Ciertamente el cicloturismo ofrece atractivos que no se obtienen con otros medios de viaje. El poder desplazarte por tus propios medios, ser libre, partir y llegar, parar y caminar cuando quieras, es algo que todos deseamos. Pero no solo eso, el ir en bici te permite viajar sin ningún ruido que te acompañe constantemente, a la velocidad adecuada para percibir la naturaleza; yo diría no solo percibirla, sino integrarte en ella, formar parte de ella.

Este contacto con el medio, se hace extensivo por supuesto a las gentes, los habitantes de esos lugares por los que discurren nuestros viajes; así se perciben plenamente sus costumbres, su cultura popular, su arte, su gastronomía... mostrando ellos también una actitud especial hacia el cicloturista, que ciertamente no ofrecen al turista tradicional. Por esto llega el cicloexcursionista a conocer al máximo y guardar un cierto cariño de los lugares por donde pasa.

Pero el cicloturismo de alforja, aunque se puede practicar yendo de pension en pensión, siempre será un tanto incompleto, por lo que el ciclocamping es la forma idónea de viajar, en un paso más de nuestro afán de autosuficiencia y de plena integración en la naturaleza.

Para practicar cicloturismo, ¿Hace falta una bici especial? Existe material muy sofisticado sin el que, muchos piensan, no se puede viajar en bici. Nada más alejado de la realidad. Se pueden hacer salidas utilizando material convencional, bicicletas muy normales que, eso sí, adaptaremos para que puedan servir; más adelante, una vez iniciados, ya iremos cambiando el material según lo vayamos necesitando.

Del cuadro, esqueleto de la bicicleta, y por tanto pieza fundamental, lo que más nos interesa es que vaya provisto de sujeciones y orejas en las horquillas para poderle adaptar el transportín y los guardabarros sin problemas. Con respecto al material de que esté hecho, los de aluminio son un lujo innecesario, siendo los de hierro más resistentes y por tanto mejores.

De las ruedas, si la economía lo permite, es aconsejable que las llantas sean de aluminio con cubiertas del 25 como muy estrechas.

El transportín es totalmente necesario para poder llevar el equipaje. Aunque los hay de aluminio, éstos no son lo suficientemente resistentes y acaban dando problemas por movimientos de la carga que no va estable, o incluso rompiéndose con el consi-

guiente peligro de caída. Es aconsejable, pues, que el portabultos sea sólido; los mejores son los de hierro, aunque su peso sea algo mayor.

Para hacer cicloturismo es imprescindible llevar luz propia, incluso aunque no se piense circular de noche, pues te puedes retrasar por una avería o cualquier otro percance, y debes estar preparado para ello, llevando luz tanto adelante como atrás, ya que de noche lo más importante es ser visto y los reflectantes posteriores son totalmente insuficientes.

Es aconsejable llevar guardabarros pues en un viaje de varios días te puede llover y si no los llevas no solo te mojarás de arriba abajo sino también de abajo arriba. Lo que debes procurar es que vayan bien ajustados pues si no dan muchos ruidos, y que sean del ancho adecuado para evitar que rocen en la rueda.

Las alforjas deben ir colgadas y firmemente unidas al transportín. También es aconsejable llevar una bolsa de manillar, es francamente práctica. Lo que se debe pedir es que sean grandes, para poder meter el equipaje sin problemas, impermeables y que las sujeciones a la bici sean firmes, para que no salten ante cualquier bache o al darles con los talones al pedalear, teniendo que asegurárselas en la mayoría de los casos con abrazaderas de material.

Es necesario que a la hora de seleccionar el equipaje a llevar seas muy preciso, debiendo llevar lo justo, evitando lo superfluo o aquello sin lo que te puedas pasar, y no olvidando lo imprescindible. La ropa dependerá siempre de la estación del año en que viajes y de la zona que vayas a visitar. Como norma general debes llevar lo puesto y repuesto de todo. Debes procurar que las zapatillas sean de suela dura, pues cuando se llevan unas horas de viaje los pedales acaban clavándose en la planta del pie. Por ello las zapatillas de ciclista son buenas, pero por supuesto sin el taco y poniéndoles tacón para poder caminar. No debes olvidar llevar un gorro para el sol, ir preparado para la lluvia llevando siempre un chubasquero, siendo lo ideal una capa de agua, todo el equipaje metido en bolsas de plástico, y bolsas de repuesto. También debes llevar un jersey y guantes para el frío.

En cuanto a la comida, puedes optar por comprarla hecha o hacerla tú. En este caso no debes olvidar el material de cocina: una sartén y un cazo pequeños, cubiertos, navaja, camping-gas, a ser posible de cartu-

chos y un encendedor, nunca cerillas (pues si llueve se mojan y no encienden) Pero en todo caso, lo que no debes olvidar es que siempre debes llevar contigo comida que proporcione energía rápidamente, como por ejemplo: uvas pasas, almendras, chocolate, picos de fruta en porciones, que en caso de cansancio e hipoglucemia -la típica pájara- te pueden sacar del apuro y permitir continuar la marcha; debiendo tener presente que no debes esperar a estar agotado para utilizar estos alimentos, sino comer al empezar a tener hambre, luego ya será demasiado tarde.

Para hacer ciclocamping es necesario llevar una tienda que sea ligera, saco de dormir y un aislante isotérmico, que no pesa y salva totalmente de la humedad del terreno. Es imprescindible llevar un mapa de la zona por donde se va a viajar, debiendo ser lo más detallado posible, a escalas adecuadas de 1:200.000 1:400.000, marcando curvas de nivel y altitudes, zonas turísticas, etc, para poder organizar el itinerario según la orografía del terreno y evitar sorpresas posteriores como puertos de montaña con los que no se contaba o kilometrajes que se hacen más largos de lo calculado. No olvidar las herramientas y material necesario para reparar posibles averías que puedan originarse debiendo llevarlo siempre a mano.

La carga normalmente se lleva en el transportín trasero, aunque se puede repartir en cuatro bolsas, dos adelante y dos atrás. Esta disposición del peso es mejor en cuanto a que se reparte más proporcionalmente; pero si la carga delantera se lleva colgada de un transportín convencional, puede desequilibrar el manillar, haciendo difícil la conducción sobre todo en la bajadas; siendo necesario uno especial que va adaptado a la horquilla delantera y lleva las bolsas a la altura del eje. De todos modos, las llevemos adelante o detrás, siempre debemos colocarlas lo más bajas posibles, para aumentar la estabilidad de la bicicleta.

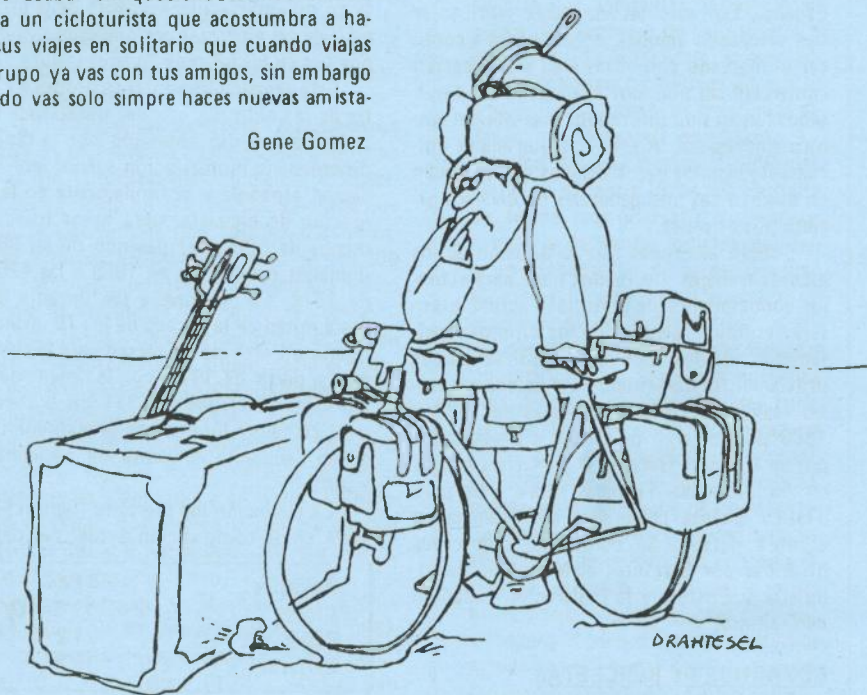
Como vemos la bici del cicloturista rompe totalmente los esquemas de la bici de competición, provocando la pérdida de la figura del ciclista, su posición aerodinámica en pro de un máximo rendimiento y ageno a todo lo que le rodea. El cicloturista en cambio, circula transportando su propio equipaje, a una velocidad que le permita percibir lo que ocurre en su entorno, sin preocuparse, por supuesto de llegar antes o después de su compañero de viaje, sino a su lado, comen-
tando las novedades que ofrece la jornada.

En cuanto al kilometraje a recorrer a diario, las opiniones son muy variadas, siendo tal vez el mayor punto de discusión entre los cicloturistas. Ciertamente al hacer un viaje en bici debemos contar con el tiempo a emplear, procurando que nos permita conocer lo mas posible. Con una preparación física adecuada, que a nadie debe asustar y que cualquiera puede conseguir, se pueden realizar facilmente y sin prisas, 80-100 kms diarios dependiendo de la dificultad del itinerario, con tiempo suficiente para hacer cicloturismo paisajístico, disfrutar desde la bici la naturaleza y parar a conocer todo aquello que se considere interesante. Debemos dejar claro que el viajar en bici exige un esfuerzo, que los puertos de montaña, donde casi siempre está la vista más bella, no los va a suavizar nada y que cuanto mejor sea la preparación física menor será el sufrimiento y mayor la preparación para poder disfrutar de tu viaje.

Normalmente el cicloturismo se hace en grupos más o menos numerosos o en pareja, pero siempre acompañado. Así parece que siempre te sientes "protegido" por los compañeros de viaje que te echan una mano a la hora de una avería, o llevan la herramienta o el tornillo que te estaba haciendo falta o te animan cuando estas cansado y no te apetece nada. Por otra parte es mas ameno descubrir paisajes nuevos junto con otras personas con las que compartir lo que estás viendo. Sin embargo, también se

puede hacer cicloturismo en solitario, que es totalmente distinto al que se practica en grupo. Cuando se viaja solo se puede sentir una gran soledad, pero eso mismo te obliga a relacionarte con la gente de los lugares por los que pasas. Conectar con ellos se convierte entonces en una necesidad y puede acabar enriqueciendote mucho más. Decía un cicloturista que acostumbra a hacer sus viajes en solitario que cuando viajas en grupo ya vas con tus amigos, sin embargo cuando vas solo siempre haces nuevas amistades.

Gene Gomez



Alforjas y Portabultos

Hace una década, el cicloturismo apenas si existía tal y como se empieza a practicar últimamente en la Península, y tal y como se ha practicado siempre en Europa. Por ello, era una descabellada idea pedir en una tienda de bicicletas unas alforjas e, incluso, un portabultos (parrilla, transportín..) adecuado para viajar en bicicleta.

Ante la falta de accesorios adecuados para cicloturismo, surgen el ingenio de los que, pese a todo, querían hacer turismo en bicicleta y ellos mismos se hacían o adaptaban bolsas al portabultos, de forma que se pudiera llevar el equipaje lo mas cómodamente posible y aprovechando al máximo el reducido espacio de que se dispone en la bicicleta.

Poco a poco y ante el auge que empezaba a tomar el cicloturismo en la Península, los fabricantes e importadores, iban introduciendo en el mercado los mas elementales accesorios de cicloturismo: portabultos y mochilas. Las manetas de freno dobles, costó mucho que se decidieran a traerlas y desde hace dos años, ya se pueden encontrar sin ningún problema.

Algunos fabricantes se han decidido a hacer alforjas para cicloturismo, los más destacados son: Triplex, Alpina y, ultimamente Koan. Las Triplex son muy sencillas y pequeñas y se venden muy baratas. Las Alpina son las mas vendidas pues son una copia, bastante buena, de modelos extranjeros, y cumplen bien con su cometido. Las

Koan son una mejora de la Alpina (algo mas grandes, mejor tela, unidas por arriba con dos correas graduables, bolsillo trasero abierto por arriba, soporte interno que mantiene el cuerpo de la alforja aun yendo vacía, etc). Mejoras introducidas por los consejos de cicloturistas veteranos.

A la hora de escoger las alforjas hemos de fijarnos más en la calidad y en los detalles que en el precio.

Unas buenas alforjas han de ser de tela impermeable y fuerte (de todas maneras, es aconsejable llevar bolsas de plástico grandes, pues en caso de lluvia también entrará agua por las costuras).

El sistema de sujeción al portabultos, tendrá que ser lo mas cómodo y práctico posible para facilitar su extracción.

El elemento rígido que da cuerpo a las alforjas en la parte más cercana a la rueda, tiene que ser resistente al agua.

Como acceso más rápido, son las cremalleras.

La capacidad, depende del tipo de viaje que nos hayamos propuesto hacer. Si hemos de ir muy cargados, lo mejor es repartir el peso, añadiendo dos alforjas delanteras.

Las costuras que sean fuertes y estén bien hechas, que no se desgarre la tela por estar la costura en el filo.

Imprescindible que lleven reflectantes, ya sean discos (mejor) o de tela.

Otro elemento importante, a la hora de hacer cicloturismo, son los portabultos.

No recomiendo los de aluminio, a no ser que sea para un tipo de viaje como el de Barcelona-Valencia (Integral n° 10), en el cual llevábamos de 3 a 4 kgs. pues para mayores cargas, son más inestables y frágiles.

De entre los metálicos existentes en el mercado hay los de Integral (los únicos de acero inoxidable), que pesando solo 200 gramos mas que los de aluminio pueden llevar tranquilamente a una persona y, además disponen de un triángulo que evita que se puedan meter las alforjas en los radios. El delantero, es de tipo europeo, para llevar las alforjas por debajo de la parte alta de la rueda, muy aconsejable para los viajes con mucho peso, pues estabiliza la bicicleta y no fuerza la dirección.

Respecto a los macutos de manillar, se trata de no llevar mucho peso, simplemente lo mas importante de tener a mano, (mapas, dinero...) y lo mas delicado (cámara fotográfica) y, eso si, que disponga de correa para poder colgar del hombro en un momento dado.

Como conseguir estos accesorios.

Las alforjas Triplex y Alpina, están por casi todas las tiendas de bicicletas que no estén especializadas en ciclismo de competición.

Las Koan, así como los portabultos integral los podeis conseguir por correo pidiendolos a: Integral, C/ Pintor MIR 2, bajos 08031 Barcelona.

Manolo Diaz

CUANTOS SOMOS ?

Pocas y a veces realizadas sin el rigor suficientes son las estadísticas existentes sobre los hábitos de utilización de la bicicleta en España. Tan solo las empresas fabricantes han efectuado algunas, encaminadas a conocer el mercado con vistas a su planificación comercial; sin que, por lo general, sus resultados hayan sido difundidos mas allá del ámbito empresarial. A esto hay que añadir únicamente algunos datos aislados que aparecen en estadísticas más generales de diversos organismos oficiales.

Debido al interés que la difusión de los escasos trabajos efectuados tiene para el mejor conocimiento de la realidad actual intentaré resumir algunos de los últimos resultados conocidos. Los datos aquí reflejados provienen fundamentalmente de dos encuestas realizadas en las primaveras de 1983 y 1986 por encargo de Orbea y presentados por su Director Gerente D. Ignacio Ciarso en las Jornadas Técnicas sobre Vías para Tráfico Ciclista celebradas en Valencia en octubre pasado. Se completan con cifras ofrecidas por Sermoto, el Ministerio de Industria y Energía y la Federación Española de Ciclismo.

EL PARQUE DE BICICLETAS

Sorprende agradablemente el elevado número de bicicletas existentes, que asciende a 8.750.000. Teniendo en cuenta que es solo ligeramente inferior al de automóviles no se comprende el desinterés y abandono de la Administración hacia la bicicleta (que está presente en el 60 por ciento de los hogares españoles).

En cuanto a la densidad de bicicletas (25 por cada 100 habitantes) nos situamos en el furgón de cola europeo, junto a países tan dispares como Inglaterra y Portugal. En un lugar intermedio se encuentran Francia e Italia sin alcanzar a países como Suecia, Holanda, Dinamarca, o Alemania, que superan las 60 bicicletas por cada 100 habitantes.

Otra diferencia notable con los países europeos es la edad media de las bicicletas que en nuestro país es de 5'7 años. Los 10 años de vida solo son superados por un 10 por ciento del total del parque, mientras en Inglaterra e Italia lo superan el 40 por ciento,

en Francia el 29 por ciento y en Alemania el 26 por ciento.

Esta juventud de nuestro parque se asienta en un espectacular aumento de la producción de las empresas nacionales multiplicada por seis en los últimos 20 años (figura 1).

Esta eclosión de ventas se produce a finales de los años 60, una vez desplazada la bicicleta en su uso cotidiano por la rápida y desordenada motorización sufrida por la sociedad española y se fundamenta en la promoción de bicicletas para niños (ruedas de menos de 500 mm) pasando de las 99.080 unidades producidas en 1969 a las 420.259 de 1974. La bici pasa a ser, durante la primera mitad de la década de los 70, principalmente un artículo de recreo para los niños y solo a partir de 1975, con la llegada de nuevas ideas generadas ante la crisis económica, y el creciente interés por el mantenimiento físico, aumenta la venta de bicicletas de adulto.

La evolución del mercado (figura 2) se refleja en la composición actual del parque:

Plegables	47'6
Cross	17'3
Paseo	21'2
Carreras	13'9
	%

tes condicionamientos sociales (he llegado a leer en un libro de la postguerra, de intenciones moralizantes, que el montar en bici era un pecado para la mujer) el acceso de estas al mundo de la bici es una realidad producida durante los últimos años.

La distribución por edades de los usuarios, influida por las circunstancias antes mencionadas, es la siguiente:

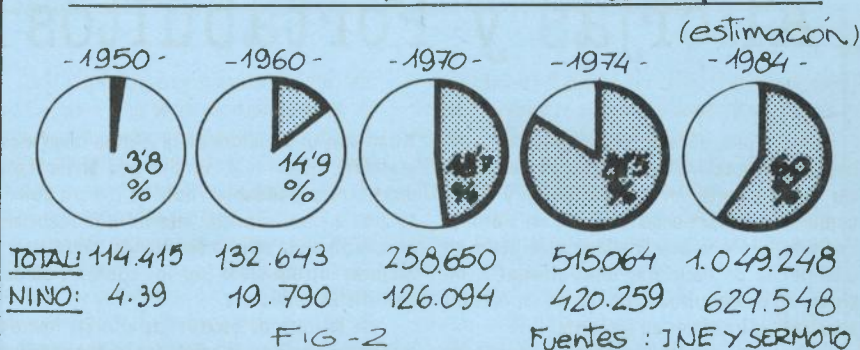
3 a 10 años	17
11 a 14 años	19
15 a 21 años	34
22 a 40 años	24
mas de 40 años	6
	%

Obsérvese que el 70 por ciento son menores de 21 años, lo que de nuevo nos diferencia de buena parte de los países europeos donde el porcentaje mayoritario corresponde a las personas adultas.

En cuanto a las razones para la utilización de la bicicleta, las respuestas se concentraron así:

Hacer deporte	35
Ir con los amigos	24
Pasear por su ciudad	18
Hacer excursiones	10
Medio de transporte	8
	%

PORCENTAJE DE BICICLETAS DE NIÑO (RUEDA INF. a 500 mm) SOBRE EL TOTAL DE LAS PRODUCIDAS EN ESPAÑA



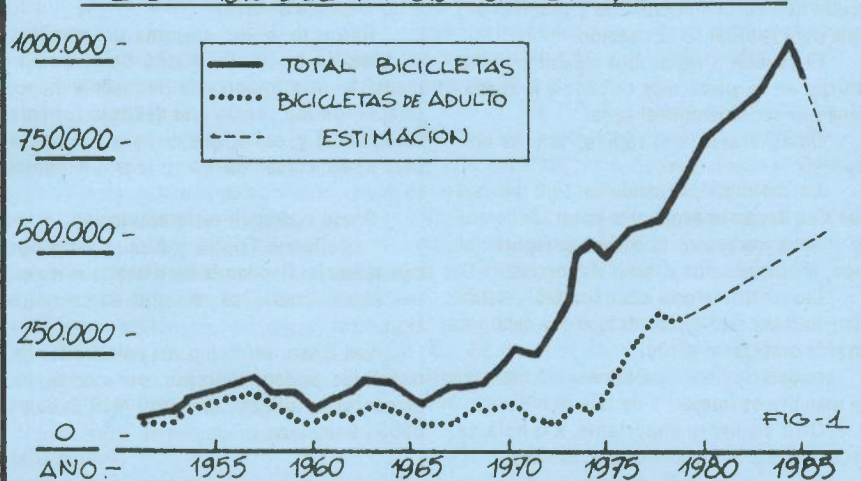
LOS USUARIOS

Por sexos el 58'1 de los poseedores de bicicletas son hombres, frente a un 41'9 por ciento de mujeres. A pesar de los fuer-

Así, las motivaciones se centran en la salud y el entretenimiento, mientras solo un reducido porcentaje la utiliza como medio de transporte habitual. He aquí otra diferencia fundamental con Europa, donde una infraestructura vial adecuada y una mentalidad y valoración social diferentes hacen de la bicicleta un importante elemento en el transporte práctico.

Algunas de las contestaciones mas inesperadas se obtuvieron en relación con la frecuencia de uso. Como cabía esperar, el mal tiempo influye negativamente en la utilización de las bicicletas, quedando durante el invierno el 54 por ciento de ellas practicamente inactivas, mientras que el porcentaje de los que las usan a diario no alcanza el 10 por ciento. En contraposición, durante el verano el 35'8 por ciento de los españoles con bicicleta la usan a diario y el 84'8 por ciento al menos una vez por semana. Superamos así a Alemania (70) e Italia, Gran Bretaña y Francia (68) cada una.

EVOLUCION DEL PARQUE CICLISTA ESPAÑOL



La tabla resultante es esta:

Frecuencia	Estación	
	Invierno	Verano
Todos los días . . .	7'6	35'8
Varios días por semana	15'2	39'1
Solo fines de semana	21'0	9'9
Raramente	39'8	11'7
Nunca	13'8	3'0
No sabe//		
No contesta . . .	2'6	0'5

Cuadro que contiene resultados sorprendentes, que habrá que tomar con ciertas reservas máxime al desconocer la ficha técnica de la encuesta de procedencia (tamaño y selección de la muestra principalmente).

DISTRIBUCION POR PROVINCIAS

Al estudiar las zonas de mayor y menor utilización de la bicicleta nos encontramos con graves dificultades al no disponer de trabajos estratificados por provincias. Tan solo la tabla de licencias suministrada por la Federación Española de Ciclismo, viene expresada de esta forma.

Sin embargo la exigua cantidad de licencias (39.810 englobando tanto los distintos tipos de "corredores" como los denominados cicloturistas) pone de manifiesto el escaso porcentaje de usuarios adscritos a las diversas Federaciones Provinciales. Esto nos hace dudar de la representatividad del colectivo de ciclistas "federados" respecto al mucho mas numeroso colectivo de usuarios de la bici, que el elevado parque existente hace suponer.

Aun con estas reservas, y ante la ausencia de datos mas significativos, hemos ana-

lizado el arraigo del ciclismo deportivo en las distintas zonas del estado. El índice utilizado para dicho análisis ha sido el de licencia por cada mil habitantes, quedando los resultados resumidos en la tabla y figuras adjuntas.

Por Comunidades Autónomas, Euskadi y Cataluña (donde precisamente se ubican las empresas nacionales fabricantes de bicicletas) aportan el mayor número de licencias, llegando entre ambas al 40'6 por ciento del total. Por lo general, la mayor densidad de licencias está curiosamente mas ligada al desarrollo económico que al clima bonacible o al relieve.

La disociación existente en ocasiones entre la implantación del ciclismo deportivo y el uso cotidiano de la bicicleta se observa nitidamente en la provincia Sevillana que cuenta unicamente con 390 licencias mientras estudios recientes estiman en 10.000 las personas que utilizan la bicicleta como medio de transporte habitual en la Capital.

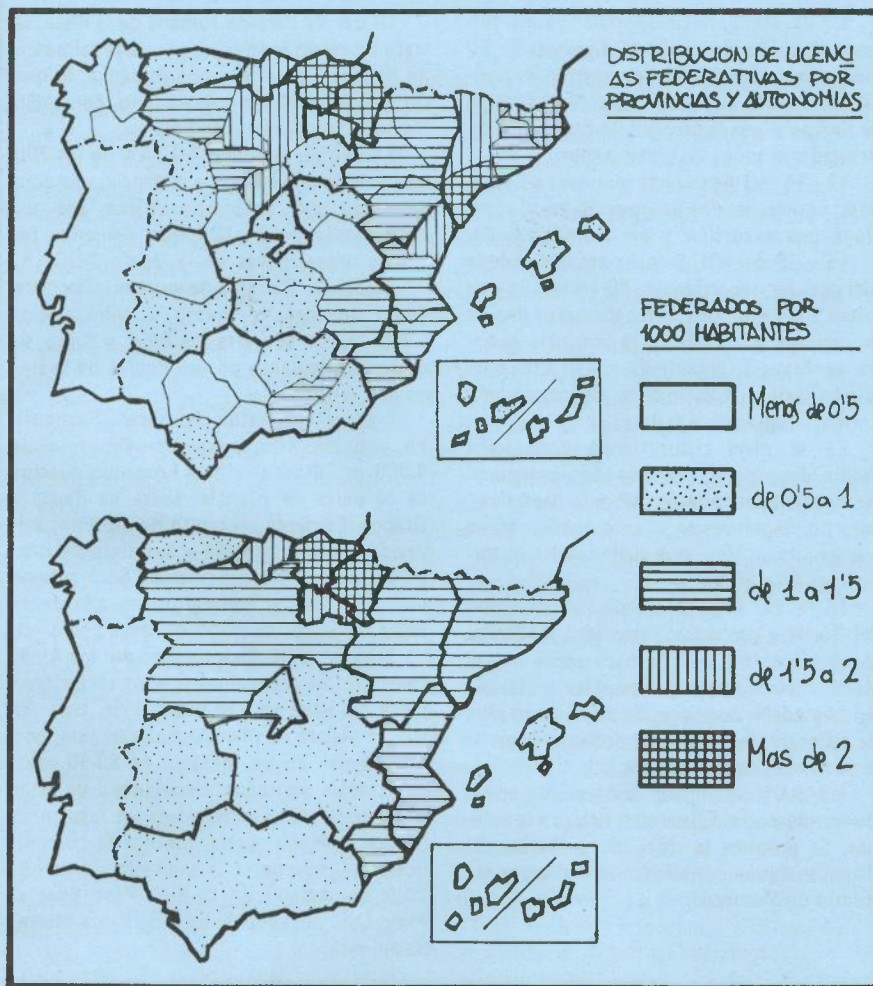
Las zonas donde el ciclismo deportivo está mas enraizado se sitúan hacia el norte y hacia el levante. Por Comunidades Autónomas destaca el País Vasco con una densidad casi cuatro veces superior a la media nacional, seguido de Navarra y algo mas distanciadas Cantabria y la Rioja. Completan el grupo que supera la barrera de una licencia por mil habitantes, por ese orden: Cataluña, Castilla Leon, Comunidad Valenciana, Aragón y Murcia (esta última por debajo ya de la media estatal de 1'058). Entre el resto destacan negativamente Canarias (0'303) y Galicia (0'205). Madrid con una densidad baja (0'679) influida por su elevada población cuenta no obstante con núcleos de gran afición ciclista. La provincia de Granada es un caso singular en toda Andalucía, sobresaliendo por su alta densidad (1'3).

NOTAS FINALES

Varias son, por consiguiente, las diferencias existentes con la mayoría de los países europeos de nuestro entorno cultural: menor densidad de bicicletas por habitantes; inferior edad media del parque y de los usuarios y utilización de la bicicleta primordialmente con fines recreativos sin que su empleo como medio de transporte alcance un porcentaje importante. La eclosión producida en el Viejo Continente en los años 70 ha ido llegando de forma mas gradual a nuestra península y diferentes indicios apuntan a un crecimiento de la densidad de bicicletas basado en un aumento de los usuarios adultos mientras que todo parece indicar que seguirá siendo un instrumento "popular" entre los mas jóvenes. Precisamente esta familiaridad de buena parte de la juventud actual con la bicicleta abre perspectivas alagüeñas para el futuro; especialmente en el apartado de transporte, donde es de esperar un lento aumento del uso de la bicicleta con esta finalidad. Medidas coyunturales serían no obstante imprescindibles para que alcanzara el puesto que los modernos estudiosos del tema le atribuyen como medio de transporte alternativo.

Para finalizar, recalcar de nuevo la desidia de la administración que lejos de tomar medidas para proteger al elevado número de usuarios de la bici (recuérdense las 8.750.000 bicicletas existentes) facilitando su utilización, parece empeñada en la potenciación sin límites del automóvil. El reciente desarrollo de la bicicleta en España se ha producido en muchos aspectos a pesar de la Administración; los peligros que conlleva el circular por las carreteras del Estado o por las calles de las distintas ciudades siguen siendo el principal impedimento que coharta a un buen número de usuarios potenciales. La creación de una infraestructura vial adecuada se hace hoy necesaria no solo por los beneficios sociales que puede acarrear (disminución de la contaminación y de problemas de congestión en las grandes ciudades, ahorro de energía, mejora de la salud física general,...) sino también por la existencia de un elevadísimo número de ciclistas.

¿Cuando dar un paseo en bici por los alrededores de nuestra ciudad o desplazarnos por ella no significará asumir un elevado riesgo de ser atropellado por algún automovilista furibundo?. Desgraciadamente a esta pregunta debemos seguir respondiendo como el hermano lobo: ¡Auh...!



PEDALEAR en grupo por Salamanca

Los Amigos de la Bici de Salamanca nos explican su funcionamiento y hacen un resumen de sus excursiones previstas para 1987.

Hace ya un montón de años (empezamos nada menos que la IX temporada) que funciona en Salamanca un grupo cicloturista que defiende una cierta concepción del cicloturismo, se trata del Club de Amigos de la Bici.

Claro, que habrá que empezar por aquello de que hay tantos cicloturismos como cicloturistas, seguir con que el cicloturista es, casi por definición, un individualista (y, es más, un tanto anarco, si es verdad aquello de que la bici es un símbolo de libertad en dos ruedas), para concluir planteándose qué sentido tiene lo de empeñarse en sostener un grupo durante nueve años, o lo que es más grave, proponer nuestra fórmula.

Si alguien se anima a intentarlo, lo primero que tiene que tener superclaro es que el eje debe ser la promoción, porque como todo lo dicho antes es absolutamente verdad

resulta que cada temporada se produce una fuga masiva que hay que compensar con una fuerte entrada de gente nueva, para evitar que el grupo se deshinche, se pare y se caiga. A uno siempre le queda el consuelo de que otros han llegado a su afición gracias a la promoción ofrecida en el marco de su club, y que también resulta placentero comunicar sus vivencias a otra gente, aunque solo sea por la satisfacción de ver revivir las sensaciones que acompañan el descubrimiento de la bici y de sus infinitas posibilidades.

Lo segundo es que hay que ofrecer variedad en las excursiones que se proponen y organizan. Cada uno vive y concibe la bici de una manera. Hay quien opina que no se pueden hacer mas de 30 kms. si se quiere ver algo, SIN PRISAS, mientras que otros afirman que para menos de cien no se mo-

lestán ni en ponerse el chandal. Unos solo tienen los ojos para ver las piedras de las iglesias, otros confunden pedalear con paladear en las tascas de los pueblos, frente a los que no vuelven contentos si no han conseguido clasificar una nueva planta o pajarra. Para unos el mayor encanto reside en ir rompiendo radios por trochas y veredas, otros notan el salto al pisar una hoja de chopo. Hay quien confunde la bici con un piolet, solo sueña en subir cuantos mas puertos mejor, mientras otros solo están satisfechos si al regresar no han sudado ni una gota.

La única solución es que el club sea tolerante, admita la variedad, sepa encontrar la belleza del pedaleo en cualquier circunstancia. Solo hay que ser intolerante con la competición. Hay que ofrecer algo radicalmente distinto a lo que proponen la mayor parte de los clubs federados.

EXCURSIONES

Para que nos conozcáis mejor os resumimos nuestro programa de esta temporada. Las excursiones se celebran de Marzo a Octubre, casi todas las semanas, excepto una pequeña pausa en verano. Hay dos categorías, una de promoción, excursiones ciclopobulares, en general los sábados por la tarde con el apoyo de un coche acompañante que transporta los bultos (algo especialmente útil para las acampadas), de unos 30 Kms. y otra con recorridos mas largos, las excursiones cicloturistas, los domingos. Dentro del nivel popular destacamos las siguientes:

1-III, IX DIA DE LA BICI, es una gran manifestación urbana con un recorrido de 12 kms., con participación numerosa relativamente (dos a tres mil), que sirve de promoción general para el resto del programa.

4 y 5 IV, Acampada popular en Encina de San Silvestre, con recorridos de 60 kms. se incluye la visita a un dolmen muy poco conocido.

10-IV III Diploma de rastreo y orientación. Es una de nuestras excursiones mas originales. Se propone a los participantes un cuestionario y un mapa de una zona determinada. Deben responder al mayor número posible de preguntas (que incluyen cuestiones ecológicas, artísticas, toponimos, orientación, etc), para lo que tienen que desplazarse a distintos lugares en la zona y elegir el itinerario que les parezca más conveniente, debiendo necesariamente usar caminos.

7 - VI. Diploma ciclopobular de los 100 kms. Culmina una serie de diplomas de kilometraje que pretenden demostrar las posibilidades de la bici para viajar. No hay tope de tiempo y, en la práctica, lo acaban sin dificultad casi todos los participantes.

12 - 14 - VI Acampada popular en Cespedosa, con recorridos de unos 50 kms., se incluye una excursión a pie a una cascada.

15 y 19 del VII, Semana provincial de la bici popular, recorridos de 50 kms. que permiten a los mas inexpertos descubrir una de las regiones mas bellas de la provincia, la sierra de Francia, organizada con el apoyo de la Diputación de Salamanca. Se buscan para dormir refugios de ICONA.

En el nivel cicloturístico destacamos dentro del programa de este año, las siguientes excursiones, que son las mas llamativas, pero no responden en cuanto al kilometraje a la excursión tipo, que suele rondar en torno a los 80 o 90 kms.:

16-19 del IV, Acampada por los valles del Tietar y Jerte, con recorridos montañosos de unos 100 kms. Se hace noche en San Martín del Pimpollar, Jarandilla y Hervás. No hay coche de apoyo. Se organiza en plan de ciclocamping, cada uno debe transportar-se su tienda, saco de dormir, etc.

1-3 del V Acampada por los Arribes del Duero, de parecidas características a la anterior. Se propone la visita de los Saltos del Duero y alguna curiosidad natural como los Humos de Masueca.

18 del VI Calzada romana de la Plata, se trata de recorrer en un día la parte salmantina de dicha via al sur de Salamanca, lo que supone unos 80 Kms. de camino, con algún tramo en muy malas condiciones.

21 del VI, Diploma AUDAX de los 200 kms., se desarrolla en esa distancia, una gran excursión por el campo charro, con un tiempo máximo de 12 horas, siguiendo las pautas organizativas de la Unión AUDAX.

28 del VI Diploma de montaña Sierra de Bejar, sin tope de tiempo, se sube a unos 1.800 m. en la sierra de Bejar y luego se vuelve a Salamanca por un puerto de la sierra de Francia.

5 del VII Maratón cicloturista Salmantino, con 300 kms. y una ascensión total de 4.000 m., el recorrido va buscando puertos de la sierra de Francia, sierra de Bejar, y Gredos. Es desde mi punto de vista una salvajada que no responde al conjunto del programa que es de promoción. Se mantiene por tradición, al haberse organizado desde antes de la constitución del club como tal.

1-15 del VIII, Cicloturismo por los Alpes Italianos. Se subencionará a los socios gran parte del viaje en tren hasta Italia. Una vez allí, se viajará en plan de ciclocamping, con excursiones de un máximo de 80-90 kms.

Quedais invitados a cualquiera de estas excursiones. Os facilitaremos un lugar para dormir y demas, basta que nos lo comuniquéis con tiempo, a la siguiente dirección: Club de Amigos de la Bici, Paco Santos, Fray Luis de León 1, bajo D, Santa Marta, Salamanca.

del Carril a los Arcenes

El tercer consejo sería que solo tiene sentido organizarse como grupo para conseguir algo de lo que se puedan beneficiar sus componentes. (hay otra vía, en esa no tenemos mucha experiencia, montárselo en plan reivindicativo, luchar por la bici como alternativa y demás). Por ejemplo desde nuestro nacimiento destinamos el dinero, conseguido por subvenciones y otros papeleos, para financiar viajes a lugares lejanos, a los que solo se puede llegar mediante el tren, así recientemente se financió un viaje en ferrocarril al 100 % hasta Grenoble a los que quisieron participar en una excursión a los Alpes Franceses. Y no solo es el dinero, los inexpertos buscan el cobijo del grupo porque temen el más insignificante pinchazo. En cualquier caso parece que en grupo se acaba llegando más lejos y se divierte uno más, si se lo toma uno SIN PRISAS.

Por cierto, que una de nuestras características no ajena a la diversión, es la heterogeneidad del grupo. El repartidor de butano es amigo del cartero de la Universidad, el camionero jubilado del que estudia BUP, el extraparlamentario del simpatizante de AP. Es muy democrático lo de abrir el universo social a través del bicihículo, pero la ausencia de homogeneidad en un grupo relativamente amplio, unos 150 socios, acaba con las reivindicaciones que encierran el menor regusto político.

Desde el punto de vista organizativo, somos un club federado en la Federación Española de Ciclismo, con dos tipos de socios:

- Ciclopoblador, que obtiene la cobertura de seguro de la Mutualidad General Deportiva a través de la Junta de Castilla y León, paga una cuota de 500 pts al año.

- Cicloturista, con licencia federativa que le garantiza el mismo seguro, paga una cuota de 1.500 pts. que incluye el costo de la licencia federativa.

Ambas categorías tienen los mismos derechos en cuanto al funcionamiento del club. Ambas se benefician de un seguro de responsabilidad civil que tiene contraído el club con una compañía privada y que es válido para el uso particular de la bici cualquier día del año.

Se obtienen subvenciones de la Junta de Castilla y León, de la Diputación de Salamanca y en algún caso del Ayuntamiento.

Esperamos que alguien se sienta tentado por nuestra experiencia y se anime a venir a pedalear en grupo por Salamanca, una provincia desde nuestro punto de vistas, al menos, privilegiada para la práctica del cicloturismo, al estar relativamente cerca de la ciudad, las sierras de Fancia, Bejar y Gredos, y contar con carreteras secundarias con muy poco tráfico y un paisaje muy variado.

Club de Amigos de la Bici. Salamanca.
Paco Cortes

Hasta ahora hemos manejado fundamentalmente dos reivindicaciones de cara a los poderes públicos competentes en materia urbanística:

- Creación de carril-bici
- Creación de equipamiento específico (aparcamientos-bici,...)

El éxito ha sido bastante desigual y podemos decir que en bastantes casos en los que se ha llegado a ejecutar obras de carril bici estas han sido auspiciadas de manera voluntarista desde ayuntamientos. Por otro lado, es evidente que, aparte de la instalación de algunos aparcamientos simbólicos y poco conflictivos, el lanzarse a ejecutar obras de segregación o asignación de espacio (escaso) para bicis es una decisión "fuerte" para los representantes municipales (esto puede verse muy matizado en poblaciones sin problemas de densidad de tráfico o en sitios con carácter residencial).

Sin embargo, debemos replantearnos la situación. Al fin y al cabo, aunque exista un maravilloso carril-bici, este seguramente no nos conducirá hasta el lugar de destino y en todo caso habrá que llegar y salir de él.

La bicicleta debe considerarse como usuaria potencial de la infraestructura viaria, aunque esta no haya sido diseñada ni segregada o asignada específicamente para la misma. Este hecho que a la mayoría nos puede parecer evidente, no es resaltado suficientemente cuando realizamos nuestras reivindicaciones, quedando generalmente tapado por la solicitud del "carril".

Hablemos pues de la infraestructura viaria tal como nos la encontramos a diario, fundamentalmente en las grandes ciudades.

Dejando aparte la existencia y agresividad de los automóviles, los elementos más peligrosos para la circulación de las bicicletas lo constituyen las discontinuidades de la calzada, ya sea por baches, obras mal terminadas, semibordillos dentro de la misma calzada o sumideros y rejillas con aberturas demasiado anchas en el sentido de la marcha.

Hay que pensar que en muchas ocasiones estos defectos existen porque el responsable de turno está pensando en que por allí tienen que pasar coches y ni se le pasa por la imaginación la posibilidad del tráfico de bicis. Un agujerillo o irregularidad sin importancia para un automóvil se convierte en una barrera y peligro grave de accidente para la bici.

El estado y uso de los arcenes tiene mucha similitud con lo antes expuesto. La situación más grave se produce de nuevo en las grandes ciudades. El uso de las grandes vías de salida de las mismas resulta muchas veces inevitable por la inexistencia de alternativas. El tráfico en estos lugares es normalmente muy rápido. Las bicicletas utilizan el arcén para su circulación, encontrando los siguientes problemas:

- Suelen estar muy sucios de desechos de la carretera como trozos de cristal de automóvil, arenilla, etc.

- Discontinuidades en el mismo, estrechamientos imprevistos.

- "Mordiscos" que en ocasiones los hacen intransitables.

- Mal estado del firme. En ocasiones se repara o recubre el asfalto de la calzada ignorando la existencia de arcén.

- Inexistencia o anchura simbólica del mismo.

El problema del arcén incide casi exclusivamente en las salidas-entradas de las grandes ciudades y en las carreteras principales de mucho tránsito, ya que en las demás vías la bici puede utilizar sin problemas uno de los carriles de uso general.

Me parece que debemos adoptar nuevas actitudes reivindicativas de cara a las administraciones municipales y autonómicas, que respondan a las ideas anteriores, y como muestra propongo una tabla que puede servir de borrador:

- Mejora de los arcenes actuales. Limpieza periódica (aunque actualmente se haga es ineficiente).

- Ampliación de arcenes hasta una anchura mínima de dos metros, en las principales salidas de las grandes ciudades.

- Construcción de arcenes allí donde no existan.

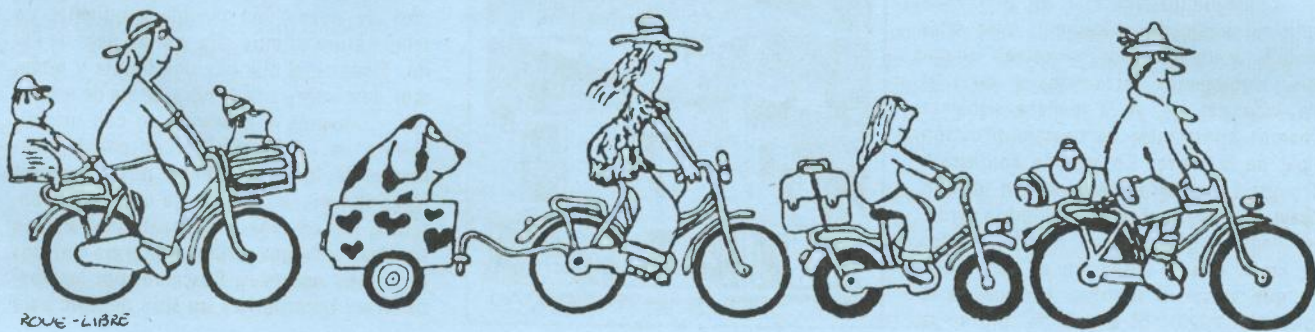
- Corrección de irregularidades en el firme de las ciudades. Control e inspección de las obras y equipamientos que se instalen en la misma, comprobando que son aptos para el tráfico de bicis.

- Legislación de carácter general que obligue a diseñadores, arquitectos, urbanistas y poderes municipales, a considerar a la bicicleta como usuaria de la infraestructura viaria.

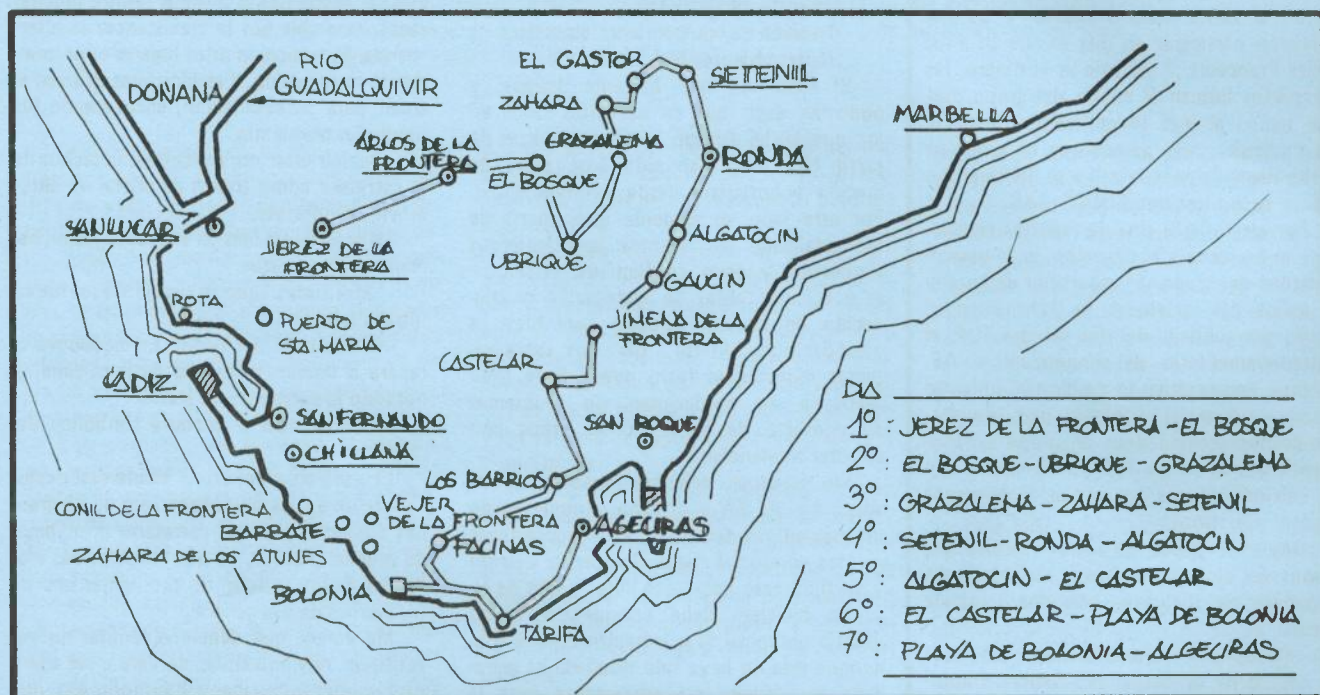
El cambio de actitud de conductores y autoridades, se producirá por añadidura y yo creo que en parte ya está sucediendo.

Por un pedaleo mas seguro.

Angel Yagüe



Una Semana Santa por la Sierra de Cadiz.



Voy a contar un viaje que tuvo lugar en la Semana Santa de 1984. Guardo de él un apasionado recuerdo y os animo a pedalear por aquellos lugares a todos los que no los conocais.

El itinerario comenzó en la estación de Jerez de la Frontera. Sin entrar en la ciudad salimos por la carretera que lleva a Arcos. Aunque la temperatura era templada nos sorprendió nada mas empezar un terrible chubasco de granizo que nos dejó tiritando hasta descubrir, de sopetón, la majestuosa vista de Arcos de la Frontera. Hay en lo alto del pueblo una balconada desde la que se contempla el fértil valle salpicado de una gran variedad de verdes. El pueblo se desparra ladera abajo, hacia el este. Hay una cuesta larga que bajamos despacio sujetando las bicicletas. Sin saber como nos encontramos en medio de una procesión alborotada. Los niños, vestidos de romano, forman una escuadra mucho más marcial que la de los adultos. Poco a poco nos escabullimos entre el maremagnum de porteadores y palmeros. Sin dificultades de importancia llegamos, ya muy avanzada la tarde, a El Bosque. Conseguimos acampar en una zona municipal equipada unicamente con unas bombillas y unos servicios en estado lamentable. Hubiesemos estado mejor justo al otro lado del rio. A la mañana siguiente tomamos consciencia de nuestra situación al pie de la sierra. En seguida comienzan las cuestas que serpentean por un insólito paisaje de olivos sobre una alfombra verde. Para llegar a Ubrique hay que bajar unos dos kms. con la aprensión de que luego hay que volver a subirlos. Ubrique es la capital del cuero. El aroma del mismo se

propaga desde los cientos de pequeños talleres artesanos que lo trabajan. Después de un paseo agradable por sus plazas comenzamos la trabajosa ascensión. Las rampas no tienen piedad y entre sus bucles se divisa esporádicamente, siempre altísimo y lejano Benaocaz. En este pueblo hay un café muy agradable con un mirador sobre el empinado valle. Allí abajo se divisa Ubrique como esperando a recoger todo lo que rueda ladera abajo. Después ya no hay tanta dificultad y pedaleamos con placidez.

Aparecen pequeños bosquecillos de alcornoques y de pinos acostados en prados bucólicos.

Para llegar a Grazales hay que dejarse caer por una bajada vertiginosa retornando la subida pertinaz durante un par de kms.

Aun con la amenaza de estar en el lugar más lluvioso de la Península el cielo está totalmente despejado y la noche se presenta con un firmamento inigualable. Acampa-

mos dos kms. arriba del pueblo, en una zona acondicionada por ICONA que no dispone de servicios pero que está cerca de un rio.

La mañana siguiente nace centelleante y la vista no quiere apartarse de la grandiosa muralla de roca que corona a Grazales. Allí arriba, hacia el norte, hay como un corte en la cresta. Tras una breve consulta a los planos llegamos a la conclusión de que aquello es el "Puerto de las Palomas". Sin pensarlo dos veces nos lanzamos a la ascensión. El camino hasta arriba tenía muchos baches y cascotes, pero desde allí se contempla, hacia el sur un suave valle que desciende tranquilo hacia Ronda y hacia el norte un salpicon de pueblecillos blancos. La bajada es muy empinada y peligrosa con abundancia de curvas. Como a mitad de puerto está la entrada (controlada) del bosque de "pinapos" (especie de pino autoctono de la Península) que no logramos visitar, contentándonos con mirarlo desde lejos. Por fin llegamos a la armonía relajante de Zahara. Desde sus balcones, de otro mundo, parece imposible que apenas un rato antes estuviéramos alla arriba. Continuamos algunos kms. bordeando el Guadalete y enseguida comenzamos de nuevo una terrible pendiente. La temperatura es muy alta y el sol pega de lleno. Menos mal que hay una fuente y podemos descansar a la sombra escasa de los olivos. Comemos y descansamos con merecimiento en El Gastor. Por un paisaje cambiante de lomas y árboles nos acercamos hasta Setenil, un pueblo de urbanismo fantasma. Las casas se apilotan unas encima de otras y la roca rezumante forma curiosos soportales naturales. Buscamos por los alrededores pero no hay un sitio decente para



poner las tiendas, así que optamos por una pensión. Por la mañana probamos la afamada repostería andaluza. Llama la atención la proliferación y calidad del hojaldre

Por un camino sin excesivas dificultades, pero con rachas de viento, llegamos a Ronda. Como llegamos por el oeste no vemos de entrada el famoso "Tajo". Descansamos largo rato cerca del mirador y de la plaza de toros y nos pasamos por las tiendas de artesanía que abundan por los entornos. Se hace tarde y continuamos camino, sin saber lo que nos espera. Vamos hacia Algeciras. Poco a poco va definiéndose una cuesta infinita. Aquello parece que no acaba nunca. Detrás de cada curva aparece un horizonte cada vez más lejano y deseado. Se llama "puerto de las Encinas Borrachas" y desde su alto se divisa un paisaje arrugado en el que ya se preve el Mediterráneo.

La carretera, estrecha y peligrosa describe suaves bajadas y cortas subidas. Encontramos pueblos en los que la tranquilidad impregna el ambiente; Benadiz es bello hasta en su nombre. Sin prisas llegamos a Algatocín, que es nuestra meta del día. Está colgado de la ladera y a duras penas conseguimos plantar las tiendas. Estamos mas allá del ecuador del viaje y miramos hacia atrás desde una plataforma que está un poco apartada de la carretera en un cruce anterior a Gaucin. Se descubre un rosario de pueblos pequeñitos y blancos, como setas que crecen de forma espontánea en los pliegues de unas montañas tapizadas de un verde parduzco. Sus nombres lo dicen todo, Farajan, Jubrique, Genaguacil, etc...

A partir de aquí todo es bajada. Parando poco en Gaucin llegamos a Jimena de la Frontera en un valle surcado por el Guadiaro y este pueblo con un nombre tan evocador me decepciona ya que no es mas que una cuesta larga desgarrada en barrios discontinuos.

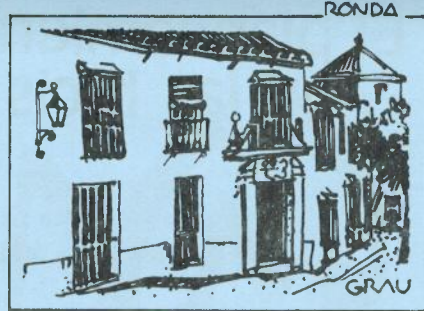
Nuestro objetivo ahora es El Castellar. Siguiendo una carretera llana llegamos a un pueblo llamado "Nuevo Castellar" de casas blancas y uniformes, como muy nuevo.

Nos informamos de que el verdadero Castellar está a unos 8 kms. por una desvia-

ción hacia el interior y allí nos dirigimos por medio de un bosque de impresionantes alcornoques. De repente surge entre las copas de la arboleda una visión de cuento de hadas. Una montaña, toda roca, con un castillo en lo alto y aves rapaces cerniéndose sobre el precipicio crece ante nuestros ojos. Subimos medio encandilados sin que nuestras sorpresas se agoten, ya que a la vuelta de una curva, también de forma inesperada, aparece la visión plateada de un pantano. Aquel paisaje es idílico. El pueblo está encerrado en las murallas del castillo y parece que hicieron un intento de convertirlo en una urbanización de lujo, sin conseguirlo. No todos los habitantes de la montaña bajaron al llano, y también hay gente que en plan "hippy" han llegado para instalarse tanto en el interior como en los alrededores. Arriba sopla el viento con fuerza y solo hay un lugar resguardado para poner las tiendas, más adelante hay carteles que prohíben la acampada.

El Castellar está en el interior de la famosa finca de La Almoraima (ex Rumasa) que quizá sea la más grande de Europa y que ha presenciado más de un "levantamiento" de jornaleros.

Al día siguiente, sin historia digna de ser contada, llegamos hasta las inmediaciones de Algeciras y sin entrar en ella tomamos una desviación hacia Los Barrios. El Peñon preside todo el paisaje. Ya estamos todos inquietos, de este empujón terminamos en el mar, en las playas de Bolonia. Tras comer algo en Los Barrios continuamos por una carretera que sube con curvas suaves hacia el sur. El paisaje es complaciente y tranquilo, pero inopinadamente surge en el horizonte un espejismo de color beis. Algo raro que no sabemos identificar. Intentando descubrir el misterio nos sorprende una fuertísima ráfaga de viento, que nos obliga a descender de la bicicleta y a sujetarla con dedicación. Avanzamos penosamente y por fin descubrimos que aquello fantasmagórico no es más que un pantano de aguas aterradas y batidas sin cesar por la galerna. El viento sigue soplando, me encaramo con valor en el sillín y consigo la inigualable experiencia de subir una cuesta sin dar un solo pedal.



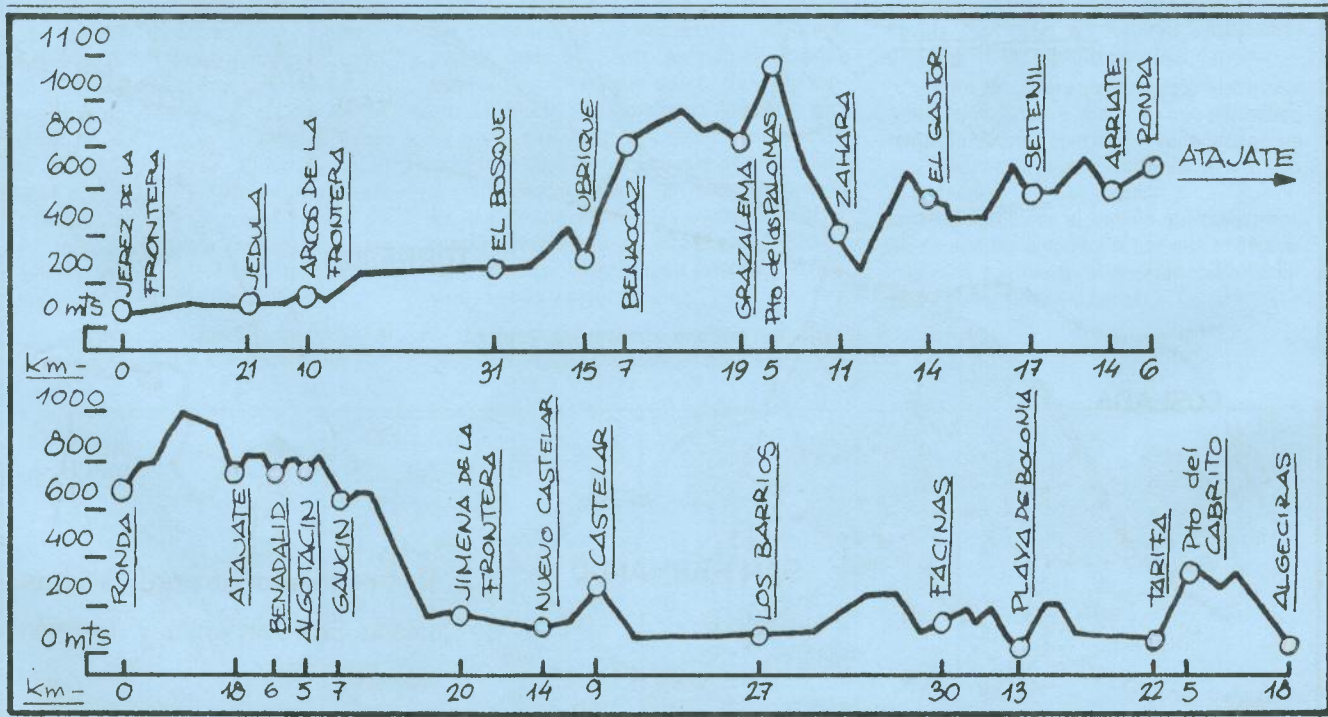
Continuamos por un entorno desolado hacia Facinas. Los árboles crecen inclinados para adaptarse al viento y por allí hay algunos barracones destartados de aspecto militar. Ya en el pueblo descansamos en un amplio bar, al abrigo del viento que ya resulta molesto y desapacible. Finalmente, entre breves periodos de calma y violentas rachas de viento, entre claros de sol radiante y oscuros de nubes presagiantes, subimos la loma desde la que se abre la Ensenada de Bolonia. Es una bahía pequeña y bien conformada, con un circo que desciende uniforme hacia la playa. Casi sin para dejamos las bicis y nos zambullimos, echándole un poco de valor, ya que el viento sigue soplando.

En la playa hay algunas casetas que funcionan como bares-restaurantes. Las tiendas se pueden instalar a uno u otro lado de la playa, según sople el levante o el poniente. Por la noche uno tiene la sensación de que a cada instante va a volar la tienda. El sitio está muy vigilado por La Guardia Civil a causa de las ruinas de "Baelo Claudia", ciudad romana que no nos dejaron visitar por estar en restauración.

Realmente aquello fue como una encerrona ya que a la hora de coger de nuevo las bicis para ir a Algeciras no era posible soportar más de un par de minutos en equilibrio. A duras penas conseguimos alquilar una furgoneta que nos lleve hasta Algeciras con bicis y equipajes. Por el camino entre Tarifa y Algeciras se ven las "rulotes" volcadas en los arcnos.

Ya solo nos quedaba una noche de traqueteo hasta Madrid.

Angel Yagüe



El planeamiento urbanístico y las bicis en el Henares

La bicicleta en el Plan General de Urbanismo de cuatro municipios cercanos a Madrid.

El espacio metropolitano que va desde el borde del municipio de Madrid hasta Alcalá de Henares, siguiendo el eje del ferrocarril y la carretera de Barcelona, es uno de los lugares topográficamente más favorables para el uso de la bicicleta en la región de Madrid. Las terrazas de los ríos Henares y Jarama ofrecen una franja de escasas pendientes sobre las que se desarrollan los núcleos urbanos de Coslada, San Fernando de Henares, Torrejón de Ardoz y Alcalá de Henares.

En estos cuatro municipios se ha revisado en los últimos años, el planeamiento urbanístico, corrigiendo la bicicleta distinta suerte en cada uno de ellos.

En Coslada se ha planificado una red de vías bidireccionales para bicicletas de tres metros de ancho y 16'5 Kms. de longitud, que conecta los apeaderos del ferrocarril, la rambla central y los parques. Esta

red engarza perfectamente con la prevista en el término de San Fernando, cuyos itinerarios para bicicletas, de 8 kms. de longitud, también establecen la conexión entre el centro histórico y las áreas de equipamientos y parques. En el primer cuatrienio de programación del Plan de Coslada está prevista una inversión en carriles-bici de 15'8 millones de pts., cantidad que en el plan de San Fernando asciende a 18'9 millones. En el segundo cuatrienio las cifras son de 3'4 y 25'9 millones de pts. respectivamente.

Torrejón de Ardoz es el municipio donde la revisión del planeamiento ha tenido más en cuenta la bicicleta, medio de transporte al que propone transvasar, en ocho años, al menos un tres por ciento de los desplazamientos al trabajo que hoy se efectúan en automóvil. Con ese fin se diseña una política de fomento de la bicicleta cuya médula es la creación de una red de

itinerarios para ciclistas de 35 kms. de longitud, de los que se programan 12 kms., los cuales se complementan con otros 11 kms. que corresponden a actuaciones de urbanización que incorporan una vía para bicicletas. Los restantes 12 kms. quedan fuera de programación y dependen de la dinámica urbana que lo justifique. En el primer cuatrienio del Plan está previsto invertir 75 millones de pts. en los tres ejes principales que estructuran la red de bicicletas propuesta. Otro aspecto interesante del Plan General de Torrejón es el tratamiento dado a las bicis en las ordenanzas de urbanización y edificación.

Alcalá de Henares es la oveja negra de la zona puesto que no ha contemplado en absoluto a la bicicleta en su planeamiento urbanístico.

En lo que se refiere a obras ya realizadas, hay que mencionar que se han construido un par de tramos de los ejes principales de Torrejón y unas decenas de metros de una de las vías de Coslada, estandose a la espera, en este municipio, de instalar uno de los trozos del "scaletric" de Atocha como puente peatonal y ciclista sobre el ferrocarril.

Las actuaciones pecan, por consiguiente, de lentitud, siendo demasiado pronto para juzgarlas, aunque por las secciones de las vías propuestas en el planeamiento es de temer un exceso de bidireccionalidad, es decir, de intentar meter en un solo lado de la calle los dos sentidos de circulación ciclista, con la falta de flexibilidad en el uso que esto puede acarrear.

Si a todo lo mencionado añadimos que la Comunidad de Madrid está estudiando diversas operaciones en este área que incluyen vías para bicicletas (por ejemplo la zona de huertos metropolitanos), comprenderemos que este espacio se pueda considerar como el foco más prometedor de actuaciones en favor de la bicicleta de la región de Madrid.

Alfonso Sanz

	Coslada	San Fernando	Torrejón	Alcalá
Población en 1986	64.952	22.882	75.629	141.916
Revisión del planeamiento	1985 aprobación definitiva	1986 aprobación inicial	1986 aprobación definitiva	1984 normas subsidiarias
Longitud de la red para bicicletas	16'5 kms.	8 kms.	35 kms.	—
Inversión prevista (millones pts.)	19'3	44'8	75	—

