

Sin prisas

La revista para los que

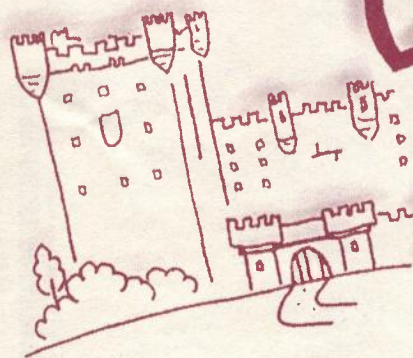
setoman la bici con calma

Verano 2000

32

VIII Encuentros Cicloturistas y de Ciclistas Urbanos

PUCELA 2000



La E.C.F. y el casco

Masa crítica

Ruta: el Rincón de Ademuz

A Contramano, Asamblea de Ciclistas de Sevilla Calatrava 26. 41002 Sevilla. Telf.: 954 90 56 50

Agrupación de Mensajería en Bicicleta AMB c/ Basilio Boggiero, 115, local 50003 Zaragoza Telf.: 976 438 111

Amics de la Bici Demóstenes 19 08028 Barcelona Telf.: 93 339 40 60

Amics de la Bicicleta de Castellón Apartado 365 12080 Castellón de la Plana Telf.: 964 26 07 60

Amigos de la Bici Apartado 2116 37080 Salamanca Telf.: 923 26 23 22 / 923 25 26 76

A Pedal Arzollar 17 13195 Poblete (Ciudad Real) Telf.: 926 83 31 59 / 610 02 54 89

Arousa en Bici Apartado 323 36600 Villagarcía de Arosa (Pontevedra) Telf.: 986 51 20 88

Asamblea Ciclista de Valladolid San Blas 6, 1º 47003 Valladolid Telf.: 983 22 54 22 / 619 24 25 86

Asociación Naturalista Altoaragonesa Onso Apartado 83 22080 Huesca Telf.: 974 22 32 55

Asturias en Bici Campo de los Patos 8 33010 Oviedo Telf.: 985 20 13 16 / 985 21 80 00

Biziz Bizi Apartado 10143 48080 Bilbao Telf.: 944 79 01 19

Caminos y Cañadas Apartado 115 13500 Puertollano (Ciudad Real) Telf.: 608 31 25 80 / 926 41 29 27 / 926 42 00 49

Ciudadanos Ciclistas de la Comarca de Pamplona CCCP San Antón, 49 31001 Pamplona

Ciclistas Libres Amigos de la Naturaleza CLAN Residencial Tarjeta 8 47005 Toledo Colectivo Pedalea Conserjería Interfacultades Pedro Cerbuna, 12 50009 Zaragoza Telf.: 976 761 000 ext. 3053

Federação Portuguesa de Ciclismo e Utilizadores de Bicicleta FPCUB Apartado 4031 P-1501 Lisboa Portugal Telf.: (00-351) 213 15 60 86

Granada al Pedal María de Maeztu 11, esc. 5, 3ªA 18011 Granada Telf.: 958 152 111

Grupo Estudio Conservación Espacios Naturales GECEN Apartado 42 12400 Segorbe (Castellón) Telf.: 964 71 19 07

Guardabarros, Comité de Bici Urbana Apartado 860 37080 Salamanca Telf.: 923 25 26 76

Kalapie Apartado 1872 20080 San Sebastián Donostia Telf.: 943 27 35 42

KEA Apartado 4132 31080 Pamplona Telf.: 948 17 43 58

La Coruña en Bici LCB Apartado 171 15080 La Coruña Telf.: 609 81 58 30 / 629 81 78 08 (Sede Social: Stª María 24, bajo)

La Tortuga Perezosa Merced 18, bajo 31001 Pamplona

Pedalibre Campomanes 13, 2ª izda. 28013 Madrid Telf.: 91 541 10 71

Plataforma Carril-Bici de Córdoba Círculo Cultural Juan XXIII La Palma 2 14002 Córdoba Telf.: 957 46 23 20 / 957 20 40 15 / 957 21 49 68

Rebonza Arturo Kampión s/n 48910 Sestao (Vizcaya) Telf.: 944 62 12 83

Rodalibre Monte Carrasco s/n 36940 Cangas de Morrazo (Pontevedra) Telf.: 986 30 47 66

Ruedas Cuadradas Eugenio Gross 22, 5ªF 29009 Málaga Telf.: 952 24 03 99

Sagarra Apartado 132 48970 Basauri (Vizcaya)

Sense Fums Delegació d'Estudiants de l'ETSEIB UPC, Av. Diagonal, 647 08028 Barcelona Telf.: 93 401 67 10 / 93 237 58 86

Tronchacadenas C/Alarcón 43, 1º Iz. 33204 Gijón. Tfno. 606 833 710

Valencia en Bici Plaza de Santa Cruz 6, bajo izda. 46003 Valencia Telf.: 96 391 78 64

Xevale Bici-Ecoloxía Apartado 35 27500 Chantada (Lugo) Telf.: 982 16 25 82

Editorial

Como cada dos años, fieles a su cita, vuelven los Encuentros Cicloturistas y de Ciclistas Urbanos, y esta vez celebrando la octava edición en Valladolid. Se puede pensar que es una reunión de unos cuantos que van pedaleando, presumiendo de sus máquinas. Nada mas lejos de la realidad. Para muchos significa un reencuentro con amigos que se conocieron en anteriores Encuentros. Para otros, ver al compañero conocido sólo por teléfono, por e-mail o por leer sus publicaciones. Para la mayoría, amplían el horizonte de conocimientos en todos los niveles: humanos, geográficos y culturales.

Durante los Encuentros es tiempo de hablar de la bici, no de sus componentes, que también, sino de lo que rodea al usuario. De la nefasta nueva ley, de lo conseguido en cada ciudad o pueblo, de lo perdido o de lo que está por perder. Y buscar soluciones entre todos, mediante la presión, la bicifestación, la reunión y la búsqueda de acuerdo con los responsables...

En transporte por ferrocarril, vamos hacia vía muerta en lo que a regionales se refiere. Esta unidad de negocios hasta ahora era la más utilizada por los cicloturistas. En los trenes TRD, de nueva implantación, resulta del todo imposible llevar una bicicleta, ni tan siquiera en el lugar que se reservaba a personas de movilidad reducida, por ser escaso de espacio, y por lo que supone de suplantar un derecho de estos viajeros. En el nuevo material proyectado por Renfe para poner en circulación los próximos años, se tendrá en cuenta en la fase de diseño, un espacio para bicicletas, pero eso no significa llevarlo a cabo en la construcción final. De esas promesas, ya nos sirve la experiencia pasada: no se deja el lugar para bicicletas. Dado que aun está la fase de diseño, los grupos y usuarios tienen la oportunidad de hacer valer su derecho sobre la compañía. Los Encuentros son un lugar, quizá el mejor en los próximos meses, para hacer ver nuestra postura de manera diáfana. Dejarlo en manos de Renfe nos aboca al mas simple entreguismo, a esperar la dádiva del que sólo piensa en beneficios económicos a corto plazo, y se olvida de núcleos importantes de viajeros, y del potencial aumento en los próximos años.

En otro orden de cosas, gracias a los nuevos medios de comunicación, se han producido en el ámbito de internet, convocatorias espontáneas de "masas críticas" en favor de un reconocimiento de otras formas de transporte no contaminantes, como es ir andando, en bici, en patines....De manera no oficial, se hacen presentes en el tráfico, incluso en el nocturno, ejerciendo un derecho que es necesario proclamar para que no sea suplantado. El ambiente puede ser desde el más festivo al más ácido, siempre con una crítica manifiesta hacia las autoridades. Su poder de convocatoria se basa en la voluntad de sus integrantes, de sus ganas de hacerse presentes. Y no pasa de ser un fenómeno en una sola ciudad, sino que se extiende ya por varias, aunando a asociaciones de usuarios y a particulares. Quizá es pronto para valorar su incidencia e importancia, pero siempre es saludable el movimiento social, que no va dirigido hacia extrañas rebajas en precios de productos que tan caras consecuencias tienen, sino que buscan la habitabilidad y el respeto en nuestras ciudades y pueblos.

Han elaborado esta revista:

- ✓ Antonio González (Coordinador)
- ✓ Juan Merallo (Redacción)
- ✓ Pilar Rincón y Vicente Ruiz (Maquetación)
- ✓ Carlos Gamo, Lucía Bisquiert y Héctor Hernández (Dibujos)
- ✓ Fernando Domingo (Publicidad)
- ✓ Paloma Gil (Finanzas)
- ✓ Gonzalo, Isabel, Pilar, Martín, Agustín y ~~Chacón~~ *Marta, y muchas mas...*

Portada y Contraportada
Juan Merallo Grande

Edita: Pedalibre-ConBici
C/Campomanes 13, 2ª Izda.
28013 Madrid. Tf. 91 541 10 71.
Fax 91 551 40 49 (previo aviso)
E-mail: pedalib@teletel.es

Imprime:
Gráficas ANYA
C/ Las Matas 14
28039 Madrid. Tf. 91 311 53 95
Depósito legal: M-39179-1986
Periodicidad semestral

Queda autorizada la reproducción total o parcial de los textos de esta publicación citando la fuente.

— Si después de leer esta revista no te subes a una bicicleta, no habrás entendido nada —

Dedicamos este no a todos aquellos, tan importantes, que colaboran para que os llegue cada no a vuestros hogares. Gracias.

Sin prisas

Cartas a la redacción



Acoso al ciclista

Con el ánimo de poder comunicar a alguien que pueda comprender perfectamente mi prolongado disgusto, una pregunta: Cuando voy montado en la bici un día de claro sol, disfrutando plenamente de mi actividad y de pronto se me cruza un coche saltándose un ceda el paso, un stop, cuando el taxista que llevo delante se detiene bruscamente para atender la llamada de una persona, cuando la guagua o ese camión que te adelantan dejan tras de sí una tonificante cortinilla de humo negro y un ruido atronador, cuando la distancia de adelantamiento que dejan los vehículos es menor a 1,5 metros, cuando me veo obligado, si quiero seguir yendo al trabajo en bici, a circular por la mitad del carril para no ir comiéndome las hojas de las palmeras y baladres que entran solo un metro en la calzada y además es un tramo de curva a la derecha (sin visibilidad) donde quizá la velocidad mínima a la que circulan los coches sea 80 km/h, cuando el asfalto de la ciudad está tan deteriorado que es peligroso ir en bici de carretera, cuando no tienes arcén en 70 kilómetros a la redonda, cuando la orilla de la calzada por la que me veo obligado a ir está tan sucia que puedes llegar a picar la rueda cuatro veces por semana, etc. ¿Cómo puedo actuar para solamente, hacer un poquito más segura mi ida y vuelta al trabajo en bicicleta? Otra pregunta: ante tanto desprecio a la frágil vida del ciclista cuando se aventura por tales carreteras, ¿a quién debo dirigirme para aconsejarle que

se de una vueltita en bici por su esplendorosa ciudad un día de la semana que se le haya averiado el coche y haya huelga de taxistas de chóferes particulares?

Salvador García.

¿Por Qué No Sortear Bicicletas?

¿Por qué los supermercados, los bancos, los negocios en general se empeñan en premiar a sus clientes con coches? Así por ejemplo el Grupo Argentaria BBV sortea entre sus clientes 10 Audi A4. No saben estas entidades que ya hay demasiados coches en este mundo, que el transporte es una de las principales causas del Cambio Climático. Imaginad lo políticamente incorrecto que sería que sortearan 20 botellas de whisky o 100 cartones de tabaco. Todos sabemos que el coche puede ser un objeto perjudicial para tu salud y la de los demás. Creo que si alguno de los biciadictos sois clientes del banco BBVA deberíais protestar por el sorteo de coches. En un folleto del banco viene la siguiente dirección: Oficina Telefónica de Sugerencias y Reclamaciones: 902 101315. Correo electrónico www.argentaria.es o Defensor del cliente, apartado de correos 703, 28080 Madrid. Gerardo Pedros

In-seguridad Vial

Por motivos ético-ecológicos, somos usuarios de la bicicleta y de los servicios públicos de transporte, ya que considera-

mos vergonzoso y destructivo el abuso de vehículos motorizados (sobran explicaciones y razonamientos).

Somos conscientes de los riesgos que asumimos en nuestros desplazamientos en bicicleta. El mayor de dichos riesgos se llama "tráfico": debido a la velocidad e inconsciencia de muchos conductores y huimos de ellos siempre que podemos, como del mismísimo diablo. Así y todo, son muchos los compañeros víctimas de atropellos incluso estando parados encima de una acera, como también le ha sucedido a peatones. Algunos jueces mal pagados consideran estos atropellos de "imprudencia simple o leve" (?). Y por eso y otras experiencias nos atrevemos a asegurar que peatones y ciclistas estamos condenados a ser atropellados por un vehículo a motor, a no ser que salgamos de casa contemplando desde la ventana el caos de nuestras calles y carreteras masacrados por la lepra de los dioses motorizados. Y esto sucederá ahora más, cuando nuestros legisladores acaban de aprobar una reforma de ley contra-ciclistas que pronto las autoridades y jueces nos aplicarán a rajatabla. Pero no nos rendiremos, seguiremos siendo atropellados y sin razón, gracias a las buenas intenciones para "salvarnos", de los congresistas que apoyaron la Ley de Inseguridad Vial.

Col-leciu València en Bici-AE.A

EL CABALLO DE ACERO

MBK

TREK



TU TIENDA DE BICIS
EN MADRID

C/. O'Donnell, 7.
FRENTE AL RETIRO
Teléf. 91 435 89 71

Si deseas dar tu opinión sobre la revista o hacer algún comentario sobre cualquier otro tema, no dudes en escribirnos una carta a:

Pedalibre

Redacción de Sin Prisas
Cartas a la redacción
c/Campomanes, 13 - 2º Izda
28013 Madrid

o si quieres, también puedes dejar tu escrito en nuestro buzón electrónico, a través de internet en la dirección:

pedalib@teleline.es

Sin prisas

DE TODO UN POCO

BICICLETAS EN LOS AUTOBUSES URBANOS

El pleno municipal del Ayuntamiento de Donostia ha aprobado inicialmente el nuevo Reglamento de Derechos y Deberes de los/as usuarios/as y trabajadores/as de la Compañía del Tranvía de San Sebastián (compañía municipal de autobuses), que posibilitará introducir las bicicletas en los autobuses urbanos. Este reglamento, tras someterse a exposición pública, tendrá que ser aprobado finalmente y concretar las condiciones en que podrá hacerse uso de esta interesante posibilidad. No olvidemos que en una ciudad como Donostia en la que muchos barrios están ubicados sobre colinas, la combinación entre el transporte público y la bicicleta será de gran utilidad para la potenciación del uso de este vehículo.

PORTABICIS TRASEROS SIN MULTA

"Todos los portabicis para turismos están prohibidos por el Reglamento de Circulación y su uso conlleva una sanción. La única excepción es el modelo que lleva las bicicletas sobre el techo del automóvil, fijadas a la baca." Así comienza un artículo de la revista Tráfico (Nº 134, fe-

brero-marzo 1999), que deja a los/as sufridos/as ciclistas con la alternativa de hacer un ejercicio de musculación para subir la bici a la baca, comprar un remolque o pagar multas de tráfico de hasta 15.000 pesetas, porque el Reglamento General de Circulación prohíbe que la carga sobresalga de la planta del vehículo y la ITV (Madrid) no aprueba este tipo de "reforma adicional". Es decir, quedan fuera de juego los portabicis más cómodos y seguros, los que se montan en la parte trasera del coche y que gozan de gran popularidad en el resto de Europa (hasta el punto de que, en Copenhague, todos los taxis tienen que llevar uno para poder dar servicio a los ciclistas cuando se cansen o se mojen). Esto no queda así. Aún no es tiempo de vacaciones, pero no hay motivo para "guardar para luego" una buena noticia para aquellos/as que se planteen hacer un viaje combinado bici+coche (p. ej. porque no hay tren allá donde quieren ir).

En el número de noviembre del 99 de Tráfico, se informa de una intervención de la Diputación General de Aragón y una concesión que después ha tenido que hacer el Ministerio de Industria. Ya no habrá multa de tráfico si un coche con portabicis homologado o legalizado "supera una ITV que evidencie que el acoplamiento no afecta a la seguridad de la circulación" y

mientras no queden tapados ni el alumbrado ni la matrícula, y el portabicis tampoco se apoye en la bola de remolque. Los criterios de la ITV y las instrucciones respectivas de la Administración posiblemente varían según las comunidades autónomas, pero el comienzo está hecho.

174 CIUDADES ITALIANAS SIN TRÁFICO EN DOMINGO

Las principales ciudades italianas prohibieron el 9 de abril de este año la circulación de coches y motos en el centro del casco urbano. Fue la tercera edición que se celebra este año de la campaña ecológica "Un domingo sin vehículos".

En esa ocasión, un total de 174 ciudades participaron en la jornada, una veintena más de las que se adhirieron en los domingos precedentes, celebrados el 6 de febrero y el 5 de marzo. Por tercera vez en lo que va de año, los italianos han podido caminar tranquilamente por el centro de sus ciudades durante el tiempo de la prohibición para vehículos, entre las ocho de la mañana a las cuatro de la tarde. Sin embargo, la meteorología colaboró mucho menos en esta ocasión que en las dos celebraciones precedentes. El transporte público fue gratuito en la mayoría de las localidades, así como los museos.

Moreno **MORENO**



- Bicicletas
- Accesorios
- Componentes
- Aparatos de Gimnasia
- Material de Acampada
- Ropa, calzado
- Servicio Técnico

C/ Huesca, 1

Tel.: 915 794 876

E-mail: bicismoreno@jazzfree.com

PRÓXIMAMENTE: www.biciaventura.com

OFERTAS EN BICICLETAS, ROPA, ALFORJAS, MOCHILAS, ETC.

San pascual

Cerdeña y el valle de Aosta fueron las dos únicas regiones, de las veinte que componen Italia, que no se adhirieron a este proyecto. Los Verdes y la organización medioambiental Legambiente aprovecharon para promover una recogida de firmas para solicitar un referéndum contra el tráfico en avenidas de Roma y Milán, y que sean peatonales.

COLECTIVO EIXO

"Eixo es un colectivo formado por un grupo de personas preocupadas por sus derechos de circulación frente a la creciente deshumanización del mundo en que vivimos y la invasión del espacio por los vehículos a motor.

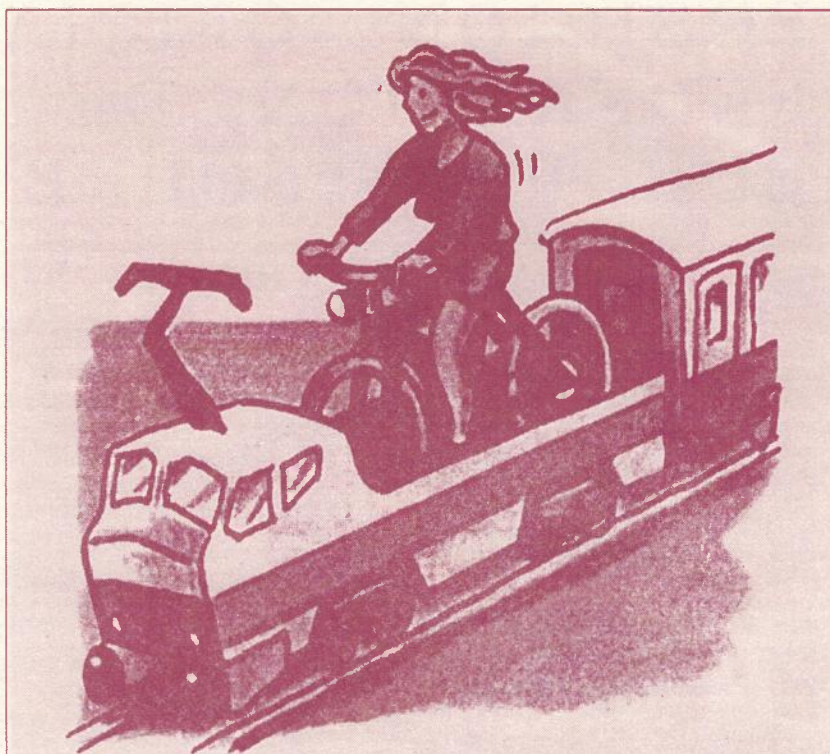
Queremos defender los medios de transporte no motorizados y el transporte colectivo, especialmente en las ciudades, por su eficacia, ahorro energético, menor contaminación atmosférica y acústica, además de menor peligrosidad. También reivindicamos el carácter lúdico de la bicicleta y los desplazamientos pedestres, a la hora de viajar y/o hacer excursiones. Nuestra dirección de contacto: Apartado de Correos 1285, 15080 A Coruña. Tfno. 696271526/609831835".

LOS CICLISTAS VIVEN PELIGROSAMENTE

En el período de Enero a Septiembre, 62.150 ciclistas tuvieron un accidente en Alemania, un 8% más que en el mismo período del año pasado. En total fueron 14.000 heridos graves y 504 muertos. En vista de este balance un diputado de CDU (los conservadores) exige que el Gobierno (SPD y Los Verdes) disponga 500 Millones DM (= 40.000.000.000 pts) para la construcción de carriles y pistas para bicicletas. Aunque la construcción de pistas y carriles para bicis sea, en primer lugar, competencia de *Länder* (comunidades) y *Kommunen* (municipios), sería conveniente que el Gobierno pagara una cantidad inicial de impulso para aumentar estas infraestructuras.

PEDALEANDO POR EL BERNESGA

El Ayuntamiento de León tiene a punto el proyecto del primer tramo del carril-bici a la Universidad entre la Catedral y la Palomera, y apuesta por una ruta de ocio. Según matiza el concejal de Infraestructuras, esto no significa que el Ayto. de León renuncie a construir un carril-bici como medio de transporte: "En la única zona que nosotros entendemos que realmente el uso de la bicicleta es más frecuente, es en la Universidad", explica López Benito. El carril-bici saldrá del aparcamiento de San Pedro y discurrirá por el barrio de la Palomera hasta la rotonda de enlace con el campus.



BICI+TREN

A solicitud de la Comisión de transporte público y bicicleta de ConBici, tuvimos una entrevista con el Director Adjunto de Operaciones de Renfe, el día 13 de marzo. Posteriormente, el día 4 de mayo, se produce una nueva reunión para ver "in situ" un TRD y encontrar espacios para bicicletas. De lo hablado, se puede hacer este resumen:

- **Regionales:** es inadmisibles, para Conbici, que salga nuevo material rodante sin espacios para bicicleta. Buena muestra de ello, se encuentra en los TRD. La postura de la compañía en estos trenes es clara: imposible llevar bicicletas en el espacio actual, y desechan la posibilidad de reforma interior con asientos abatibles u otras soluciones. En la sustitución de las unidades 593 por los nuevos TRD de 3 coches, tendrán en cuenta, en la fase de diseño del interior, espacios sufi-

cientes para llevar bicicletas. Aun así, eso no significará que se lleve a cabo la construcción de dicho espacio.

- **Ave:** Se solicita la posibilidad de llevar bicicletas desmontadas y embaladas. Antes de finales del mes de mayo, tendremos una reunión con visita a un tren para buscar soluciones.
- **Largo Recorrido:** Se solicitan espacios amplios para bultos voluminosos o bicicletas, ante la incomodidad que supone para todos, usuarios de la bici y usuarios del tren, que supone el ocupar el compartimento bajo las literas para llevar la bicicleta. A propuesta del Director Adjunto, estudiarán la posibilidad de utilizar el furgón de los Talgo 3 para llevar las bicicletas.

VALLADOLID CELEBRARÁ CUATRO DOMINGOS SIN COCHES AL AÑO

El ayuntamiento vallisoletano aprobó la iniciativa en enero. El hecho de celebrar una jornada sin coches es una práctica que se da en distintas ciudades europeas. En Italia, como ya hemos dicho anteriormente, se cierra al tráfico el centro histórico de 150 ciudades todos los primeros domingos de mes, desde febrero hasta mayo de 2000. En España, el Ayuntamiento de Valladolid

acordó establecer un "Domingo sin coches" cada trimestre, incluyendo el 22 de septiembre, cuando se celebrará el "Día Europeo sin Coches". Según José Antonio Santiago, concejal del ayuntamiento, "celebraremos el primer día sin coches el 4 de junio, coincidiendo con el día acordado por la Junta de Castilla-León para la Comunidad". Los otros dos días serán en julio y en noviembre. Durante el día sin coches en Valladolid, el transporte público municipal será gratuito y se organizan actividades en la misma calle.

POSICIÓN OFICIAL DE LA FEDERACIÓN DE CICLISTAS EUROPEOS SOBRE EL CASCO

LA FEDERACIÓN DE CICLISTAS EUROPEOS, ECF, REÚNE A 52 ORGANIZACIONES DE CICLISTAS EN 31 ESTADOS, CON UN TOTAL DE MÁS DE 400.000 MIEMBROS.

1. PROMOVER LA SEGURIDAD Y EL USO DE LA BICICLETA.

Hay muchas razones para tomar en serio el tema de la bicicleta. Esta máquina tan discreta ayuda a preservar el medio ambiente y no ocupa mucho espacio en nuestras saturadas ciudades. No produce humos ni congestión. La bicicleta ofrece una movilidad al alcance de todos los sectores de la población. Y, por encima de todo, ir en bicicleta es sano.

Por esto, el uso de la bicicleta merece ser promovido, y las políticas de transporte deberían incitar al mayor número de personas posible a circular en bicicleta.

El mayor obstáculo para un verdadero despegue en el uso de la bicicleta está casi siempre en la falta de seguridad. Por eso, la mejora de la seguridad vial ha de ser un aspecto básico de cualquier estrategia en favor de la bicicleta.

En algunos países se ha planteado la conveniencia de introducir la obligatoriedad del uso del casco para ciclistas. Ciertamente puede ser deseable llevar casco en algunas situaciones. Pero con una obligación generalizada, mucha gente renunciaría a ir en bicicleta. Otros optarían por no cumplir una norma cuya utilidad no perciben.

Pero lo peor es que el casco ciclista no es eficaz en las colisiones con automóviles, que constituyen la gran mayoría de los accidentes graves y mortales de ciclistas. El casco puede proteger (parcialmente) la cabeza en caso de colisión, pero no puede prevenir que el accidente ocurra. Es opinión de la Federación de Ciclistas Europeos que, en vez de plantear el uso obligatorio del casco, los poderes públicos deberían esforzarse en prevenir los accidentes. La promoción del uso del casco no es una manera eficaz de mejorar la seguridad de los y las ciclistas.

2. LOS MITOS SOBRE EL CASCO

En la discusión sobre la seguridad vial ciclista suelen aparecer determinados argumentos a favor del casco obligatorio que, a primera vista, parecen irrefutables. A continuación, le ofrecemos un enfoque que revela la fragilidad de estas "verdades míticas".

LOS CASCOS PARA CICLISTAS SALVAN VIDAS.

Ciertamente, los cascos pueden salvar vidas, pero su potencial no debería sobreestimarse. Un casco ciclista homologado sólo resiste impactos inferiores a 23 km/h. Además, una ley que obligara a los ciclistas a llevar casco provocaría un menor uso de la bicicleta.

Esto, a su vez, llevaría a un aumento de muertes debidas a ataques al corazón, y a otras enfermedades de la vida sedentaria (véase el punto 3.1 más adelante). El efecto final sería: más muertes prematuras.

EL CASCO OBLIGATORIO PARA MOTORISTAS TAMBIÉN SUSCITÓ POLÉMICA, PERO SU EFICACIA HA QUEDADO DEMOSTRADA. PARA LA BICICLETA SERÍA LO MISMO.

La protección que ofrece un casco integral no se puede comparar con la de un casco para ciclistas. Un ciclista tiene que hacer un esfuerzo físico para subir pendientes, por lo que la cabeza ha de estar bien ventilada. No podría soportar sin perjuicio para la salud el peso de un casco con "protección integral" (ver punto 5). Los motoristas se desplazan a mayor velocidad, y sufrir un accidente puede depender sólo de un leve movimiento del puño derecho, sin ningún esfuerzo físico. El número de ruedas no es una base suficiente para equiparar dos vehículos y aplicar los mismos patrones.

LOS CICLISTAS DE COMPETICIÓN Y DE MONTAÑA SON UN GRUPO DE ALTO RIESGO Y DEBEN LLEVAR PROTECCIÓN.

Es cierto que la práctica de algunos deportes sobre dos ruedas requiere protegerse con rodilleras, cascos, etc., pero una actividad como las carreras en bici-

cletas todo terreno tiene muy poco que ver con conducir una bicicleta entre el tráfico (véase el punto 3.2). Además, casi todas las federaciones deportivas han redactado ya sus propias normas a este respecto. La existencia de algunas modalidades de ciclismo más arriesgadas no justifica que se obligue al uso del casco a todos los ciclistas.

EL FOMENTO DEL USO DEL CASCO ES UNA VÍA ECONÓMICAMENTE EFICAZ PARA REDUCIR LAS MUERTES DE CICLISTAS.

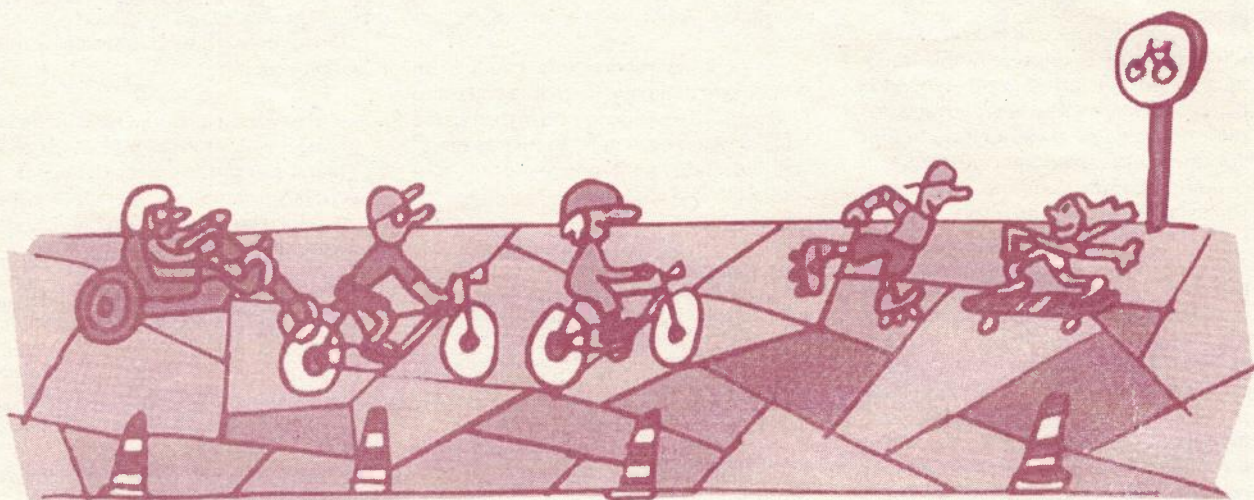
Los dispositivos de autoprotección que deben pagar las personas usuarias son baratos para las autoridades, pero ¿es realmente eficaz la suma total de dinero gastado? Los cascos para ciclistas son insuficientes en muchos casos, y las colisiones entre ciclistas y vehículos a motor demasiado rápidos serán igual de mortales con casco que sin él (para más detalles, véase el punto 6). Los cascos para ciclistas no protegen contra la mayoría de accidentes mortales.

AL MENOS LOS NIÑOS, QUE SON MÁS VULNERABLES QUE OTRAS PERSONAS, DEBERÍAN LLEVAR CASCO

ECF contestaría a ello que son las condiciones del tráfico las que deberían adaptarse a las posibilidades de los usuarios y usuarias más vulnerables de las vías públicas: niños, personas mayores, minusválidos... y no al revés.

No obstante, queremos matizar que los niños tienen una menor percepción del riesgo, y se ven a menudo involucrados/as en "accidentes individuales" como caídas de la bicicleta. Éste es el tipo de accidentes donde un casco diseñado para impactos de hasta 18 km/h brindaría protección, pero por otra parte, un casco puede apartar a un niño o niña de la bicicleta (punto 4.2). Es esencial para el éxito de cualquier política de promoción de la bicicleta que no se desincentive a los niños y niñas. Si ellos dejan de ir en bici, la siguiente generación probablemente nunca llegue a usar la bicicleta. Son los padres quienes deberían decidir, con la información suficiente, si quieren que sus hijos lleven casco o no.

LAS CAMPAÑAS EN FAVOR DEL USO



VOLUNTARIO DEL CASCO NO FUNCIONAN, PORTANTO EL CASCO DEBE SER OBLIGATORIO.

Este argumento presupone que el casco es el "último grito" en materia de seguridad vial, lo cual no es cierto. Crear condiciones de tráfico más seguras es infinitamente más efectivo. Legislar sobre el casco puede incluso distraer esfuerzos en favor de un entorno viario más seguro, lo cual sería contraproducente en términos de seguridad vial real. Por otra parte, una legislación que obligue a los ciclistas a llevar casco requeriría una continua vigilancia para que se cumpla, y aún así es muy probable que no se consiga un nivel satisfactorio de cumplimiento (véase al respecto el punto 4.1). Con ello, se contribuiría a disminuir la credibilidad de las normas de tráfico y de las leyes en general.

3. POR QUÉ ES TAN IMPORTANTE LA BICICLETA.

Ir en bicicleta es una actividad que implica muchos beneficios para la sociedad. La bicicleta es un vehículo respetuoso con el medio ambiente, no emite gases nocivos ni ruido. Puede contribuir eficazmente a resolver los problemas de congestión en nuestras ciudades. Está al alcance de casi todos los bolsillos. Nos invita a practicar un ejercicio sano y agradable.

LA BICICLETA PREVIENE ENFERMEDADES

Cuatro horas de ejercicio moderado cada semana bastan para reducir sustancialmente el riesgo de padecer una amplia gama de enfermedades. Incluso una hora por semana es beneficiosa.

Por otra parte, las personas que usan regularmente la bicicleta causan menos baja laboral. Un experimento de una com-

pañía de seguros americana demostró que la media de días de baja disminuye un 20% si los empleados practican ejercicio tres veces por semana. Estos resultados fueron confirmados por la empresa sueca de coches Saab-Scania, que realizó un estudio entre sus empleados de 50 a 60 años de edad. Los sedentarios tuvieron una media de 30 días de baja al año, mientras que los físicamente activos sólo estuvieron de baja ocho días.

Es fácil pedalear cuatro horas por semana: una ruta de media hora al trabajo y vuelta a casa cada día... y se ha sobrepasado ya este objetivo. En media hora cualquier persona recorre en bicicleta entre 3 y 8 km. Esta es una distancia en la que la bicicleta es casi siempre más rápida que el coche. Y el ejercicio realizado mientras uno se desplaza al trabajo deja intacto nuestro valioso tiempo de ocio.

El ejercicio moderado genera muchos beneficios físicos y mentales: mejora la regulación del azúcar en la sangre, previene las altas presiones sanguíneas, compensa la absorción del colesterol perjudicial, refuerza el sistema inmunológico, fortalece el corazón, los músculos, los huesos y los tendones, reduce el riesgo de padecer diabetes, fragilidad ósea, enfermedades cardiovasculares y cáncer así como reduce el estrés, las tensiones, la ansiedad y las formas benignas de depresión. Para beneficiar la salud, el ejercicio debe ser regular. Usar la bicicleta para los múltiples recorridos cortos de cada día es una manera sencilla de conseguirlo.

IR EN BICICLETA SIN CASCO ES MÁS SANO QUE NO IR EN BICICLETA EN ABSOLUTO.

Como cualquier otro modo de transporte, ir en bicicleta no es seguro al cien-

por cien, pero no es, ni mucho menos, tan peligroso como mucha gente piensa.

En los últimos años, el doctor Mayer Hillman, del instituto de investigación británico Policy Studies Institute, ha publicado varios estudios sobre ciclismo y salud. Ha calculado en uno de ellos que los años de vida ganados al ir en bicicleta regularmente sobrepasan a los años de vida perdidos en accidentes en una proporción de 20 a 1, y eso en un país donde la tasa de accidentabilidad ciclista es alta. Cifras del Reino Unido muestran también que la gente que utiliza la bicicleta vive más años y en mejor estado de salud que quienes no lo hacen.

Estudios similares fueron realizados por la Federación Danesa de Ciclistas. Usando datos de investigación médica, se calculó que 5 millones de daneses y danesas, que circulan en bicicleta una media de 3 km. diarios, añaden un total de 40.000 años a sus vidas. Por otro lado, una media de 80 ciclistas daneses mueren en accidentes de tráfico cada año; con una esperanza de vida media de 70 años, y teniendo en cuenta la edad media de los ciclistas muertos, esto implica una pérdida de 3.500 años de vida. Es decir: en Dinamarca se ganan anualmente un total de 36.500 años de vida gracias al uso de la bicicleta.

Aunque haya un cierto número de factores no estudiados, este cálculo muestra que el uso regular de la bicicleta es beneficioso para la salud de una nación.

Muestra también que, aunque sólo un diez por ciento de la población ciclista dejara de ir en bicicleta, cosa que indudablemente sucedería si una ley de uso obligatorio del casco fuera aprobada, la salud de todo el país sufriría las consecuencias.

4. EL CASCO OBLIGATORIO Y SUS CONSECUENCIAS

CUMPLIMIENTO DUDOSO

Para que un casco ciclista pueda cumplir su función, es imprescindible que se ajuste bien a la cabeza, esté colocado y fijado correctamente y sea renovado después de un golpe o cada cierto tiempo aunque no presente signos externos de deterioro. En caso contrario, puede agravar las consecuencias de un accidente.

Una persona que opte voluntariamente por ponerse un casco probablemente también se ocupará de estos aspectos. No se puede esperar lo mismo de una persona que se ponga el casco meramente para evitar una multa. Además, el esfuerzo económico de renovar los cascos adecuadamente es difícil de soportar en algunos sectores de la población que usan la bicicleta habitualmente. Sería prácticamente imposible controlar si llevan un casco apropiado, y más aun cuando se trate de niños.

Muchos ciclistas se opondrían a una ley que les obliga a llevar casco, con lo cual se producirían actitudes individuales o colectivas de desobediencia civil. Ante ello, o bien los agentes de control de tráfico habrían de desviar su atención de los problemas serios que causa el tráfico motorizado, dedicándose a perseguir ciclistas, o bien las autoridades se resignarían a aceptar el hecho de que esta ley se incumple sistemáticamente y que, por tanto, es inútil. Promulgar leyes que es difícil que se cumplan desprestigia a las instituciones y favorece el incumplimiento de otras normas.

MENOS CICLISTAS

En 1991, el uso del casco se hizo obligatorio para los ciclistas de Australia y Nueva Zelanda. Dorothy L. Robinson, de la Universidad de Nueva Inglaterra, analizó los efectos de la nueva ley y concluyó que, como consecuencia directa de ella, del 30 al 40 por ciento de los ciclistas de Australia abandonaron el uso de la bicicleta. Además, Robinson descubrió que sólo se produjo un ligero descenso en el número de heridas graves en la cabeza, aunque más gente llevaba casco que antes y había menos ciclistas.

Durante el mismo período, el número de heridas craneales de peatones, a quienes no se requirió que llevaran casco, disminuyó un 30 por ciento. La causa más probable de ello fue una campaña estatal altamente eficaz contra la conducción bajo los efectos del alcohol y contra el exceso de velocidad.

La lección de Australia y Nueva Zelanda es que la obligatoriedad del casco podría incluso hacer más peligroso el uso de la bicicleta. Una posible explica-

ción de este fenómeno sería que quien lleva un casco se siente menos vulnerable y, sin quererlo, toma riesgos que de otra forma habría evitado (el conocido Efecto de Compensación de Riesgos), aumentando así la posibilidad de un accidente.

Del mismo modo, quien conduce un coche percibiría que un ciclista con casco está protegido, y compensaría subconscientemente este menor riesgo conduciendo más deprisa o dejando menos espacio al adelantar.

Se afirma también que un número determinado y suficiente de ciclistas en las calles y carreteras (una "masa crítica") tiene un efecto positivo sobre el comportamiento de los conductores de automóviles. Estadísticas de diversos países confirman que, a más ciclistas, menos accidentes por km. recorrido.

El uso obligatorio del casco tiene, en el mejor de los casos, poco efecto positivo sobre la seguridad; en el peor (y más probable), tiene además un marcado efecto negativo sobre el número de ciclistas.

5. ¿POR QUÉ SÓLO PARA CICLISTAS?

Vivir es ya de por sí una actividad arriesgada, y la gente se hiere o muere en muchos tipos de accidentes. Comparado con otros modos de transporte y con otras actividades, el ciclismo no es ni mucho menos tan peligroso como las personas que no van en bicicleta lo perciben a menudo. Las campañas a favor del uso voluntario u obligatorio del casco refuerzan esa falsa percepción. En realidad, tanto para ciclistas como para peatones, los accidentes de tráfico graves y mortales suelen tener un origen común: atropellamiento por un vehículo motorizado. Para resolver este problema, habría que eliminar la causa de los atropellos: la velocidad excesiva y la falta de atención.

Son muchas las víctimas de accidentes de tráfico que padecen traumatismos craneales, aparte de los ciclistas, como muestran estas estadísticas del Reino Unido (muertes por heridas en la cabeza, 1987-912):

Automovilistas:	40,5%
Peatones:	39,1%
Motociclistas:	11,9%
Ciclistas:	8,5%

Mirando objetivamente estas estadísticas, la conclusión lógica es que las personas que van en coche y los peatones ganarían mucho más que los ciclistas si llevaran un casco.

6. HABLAN LOS MÉDICOS

La preocupación que muestran los traumatólogos respecto al casco es com-

preensible: cualquiera que tenga que ocuparse de las víctimas del tráfico mirará obviamente de reducir la gravedad de las lesiones. En consecuencia, algunas organizaciones de la salud consideran que la promoción del uso del casco y la legislación al respecto sería un medio positivo de prevención.

Pero desde el punto de vista de la seguridad vial, promover el casco es sólo tratar los síntomas en vez del mal de origen: la verdadera prevención consistiría en reducir las causas y la frecuencia de los accidentes.

Algunas investigaciones médicas sugieren que el uso del casco ha reducido el número de heridas craneales en ciclistas entre un uno y un cincuenta por ciento. Pero en general no se informa del motivo de la reducción. Si es a causa de la reducción paralela del número de ciclistas, entonces no es el casco sino la disuasión que provocó el fenómeno.

Hay que tener en cuenta, además, que los traumatismos craneales no son los únicos que padecen los ciclistas en los accidentes mortales. Muy a menudo las demás lesiones sufridas habrían bastado para causar la muerte. Un dato esclarecedor: de cinco ciclistas muertos en Cataluña entre enero y junio de 1998 en accidentes de tráfico, cuatro llevaban casco. No les salvó la vida.

En su congreso anual de julio de 1998, la Asociación de Médicos de Gran Bretaña rechazó una moción de apoyo a la obligatoriedad del casco para ciclistas. Consideraron que el uso obligatorio del casco produciría una reducción significativa del número de ciclistas, tal como sucedió en Australia, y que esto sería contrario al objetivo de la Asociación de promover un estilo de vida sano.

7. UN NUEVO ENFOQUE DE LA SEGURIDAD VIAL

La Federación de Ciclistas Europeos considera que las calles y carreteras deberían garantizar la libertad de movimientos a todos los miembros de la sociedad, incluyendo los niños y niñas y las personas mayores. La mejor manera de reducir heridas y muertes es dar por terminada la posición dominante de los vehículos a motor en la jerarquía de la calle.

Ello implicaría disminuir la velocidad de los coches y el volumen del tráfico motorizado, y promulgar nuevas leyes que otorguen una mayor responsabilidad a quienes más daño hacen: conductores de vehículos a motor.

Ya hay políticos que actúan en esta línea. La Unión Europea está promoviendo el uso de la bicicleta como parte de un sistema de transporte mas equitativo y sostenible.



Dinamarca se propone reducir a la mitad el número de accidentes hasta el año 2005 mediante estas medidas:

- Límites de velocidad más bajos en áreas urbanas.
- Terapias para las personas condenadas por este delito.
- Campañas dirigidas a los conductores jóvenes y campañas contra la conducción bajo los efectos del alcohol.
- Educación vial mejorada para jóvenes entre 15 y 19 años.
- Investigación y supresión de los puntos negros de accidentes.
- Endurecimiento general de los requisitos de diseño y equipamiento de los grandes vehículos de transporte.
- Mayor control del tráfico motorizado.
- Nuevos carriles-bici y pistas-bici.

No se incluye el uso obligatorio del casco para ciclistas entre las medidas para fomentar la seguridad vial.

En los Países Bajos, la práctica que se aplica es segregar la circulación de bicicletas cuando el tráfico motorizado es rápido o de gran volumen. Cuando ello no es posible o deseable, las velocidades de todos los vehículos se limitan a 30 km/h.

Los Países Bajos ya poseen un récord en la mejora de la seguridad vial: redujeron la mortalidad de ciclistas a menos de la mitad en los últimos 26 años, mientras crecía tanto el número de bicicletas como el de coches. Y el número de ciclistas llevando casco sigue siendo próximo a cero.

Gran Bretaña también está cambiando su política de tráfico, poniendo en práctica una ambiciosa Estrategia Nacional de la Bicicleta que pretende duplicar el número de ciclistas para el año 2002, y duplicarlo otra vez para el 2012.

En conclusión, resulta que países con los mayores niveles de uso de la bicicleta y con los menores riesgos por Km. recorrido han escogido crear un entorno viario todavía más seguro, en vez de promover el casco ciclista. Han considerado que protegerse contra un sistema de tráfico inhumano.

Nosotros compartimos esta apreciación, y deseamos que esta publicación ayude a brindar un ambiente vital más seguro y saludable a la población de todos los países de Europa.

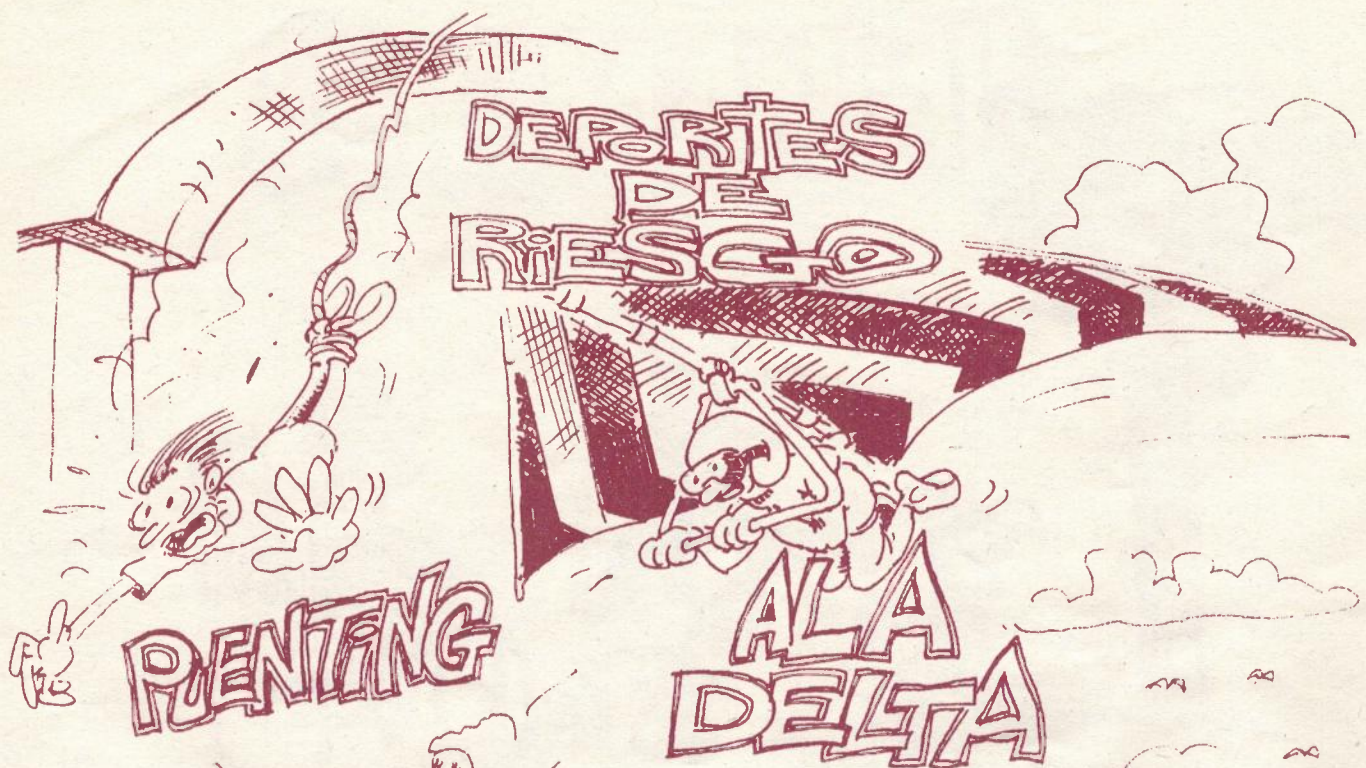
8. RECOMENDACIONES (DIRIGIDAS A LOS POLÍTICOS).

Desde su posición de responsabilidad política y ciudadana, Vd. puede

contribuir a mejorar la seguridad vial ciclista:

- Reduzca la velocidad y el volumen del tráfico motorizado.
- Apoye todas las medidas que fomenten el uso de la bicicleta.
- Cree condiciones de tráfico que minimicen el riesgo de colisiones fatales entre vehículos a motor y bicicletas.
- Segregue la circulación de bicicletas cuando la intensidad o velocidad del tráfico sea alta y reduzca la velocidad e intensidad donde la segregación no sea posible.
- Evite situaciones complejas e incomprensibles para los ciclistas en las intersecciones.
- Tome serias medidas contra la conducción bajo el efecto del alcohol y otras drogas.
- Evite legislar el uso obligatorio del casco. Es contraproducente.

La E.C.F. fomenta el uso de la bicicleta como medio de transporte eficaz, sano y no contaminante. No se opone al uso del casco para ciclistas, pero cree firmemente que esta decisión debe ser tomada por cada persona individualmente.



Las bicicletas y el final de siglo

Victor Guerra

Parece como que el final del siglo no augurara buenas intenciones para con los países más pobres del planeta, pues cuando no salen de un terremoto se les viene encima la riada o el tifón de turno. Los perros también parecen acusar un maléfico virus que les lleva a morder la mano que los alimenta, para desgracia de unos y demonización de los otros... y en esa negativa cuenta de resultados están también incluidos otro colectivo, los ciclistas, que empiezan como por un maléfico encantamiento a caer bajo las ruedas de esa modernidad llamada automóvil, que apenas hace dos semanas acababa con la vida de un compañero ciclista en Gijón, y otro más en Mallorca, etc.

Si bien la muerte de ciclistas es algo que se debe lamentar y a veces difícil de evitar, en los llamados países occidentales europeos la inquietud por los temas ciclistas y de movilidad ha hecho aflorar de nuevo la preocupación en diversos estamentos y organismos implicados en los temas de movilidad, que en su lógica preocupación no sólo están prometiendo estudios del tipo "En bici, hacia una ciudad sin humos", un amplio dossier del Comisario del Medio Ambiente Europeo donde se invita a los responsables municipales de la UE a dejar de lado los prejuicios contra las bicicletas y promover de forma eficaz el uso de este medio de transporte; también la Iglesia Evangélica, a través del Consejo Ecueménico de las Iglesias, está promoviendo estudios sobre la "Movilidad para dar una alternativa sostenible en el ámbito de las medianas y grandes urbes

europeas" de cara a ir más, si cabe, a su humanización y pacificación.

Pero no todo se queda en el papel, que todo lo aguanta, sino que desde hace años, y desde distintas concepciones y perspectivas, se llevan a cabo proyectos en pro de lograr los objetivos antes expuestos sobre movilidad en las grandes urbes. Entre estos proyectos, por ser más conocidos, están "Car free cities"; "Club de las Villas Ciclables Europeas", éstos en el ámbito urbano y de movilidad, y el proyecto Eurovelo, de la Federación Europea de Ciclistas en el ámbito cicloturista.

España, una vez más, da la espalda al problema

Y frente a esto ¿qué hacemos en España?

Amén de algunas puntuales actuaciones, con más o menos éxito, que se han llevado más bien antaño en distintas ciudades españolas como Valencia o Vitoria, y más actualmente lo diseñado en Barcelona o A Coruña, pocas más actuaciones se pueden contar en pro de evitar no sólo esas muertes o mejorar la movilidad urbana.

Han llegado sus señorías en el Parlamento español a preocuparse de la cuestión ciclista de tal modo que en el ya largo proyecto de ley "sobre adaptación de las normas de circulación a la práctica del ciclismo" se fija la obligación de elementos

o prendas reflectantes, perdiendo la prioridad de paso los peatones y ciclistas frente al vehículo salvo en aquellos lugares en que específicamente se exprese como tal, y se impone la obligatoriedad del casco. Eso sí, previamente los ciclistas profesionales están exentos de dicha obligatoriedad. De este modo se coloca una tachuela más, una losa de penosidad y marginación al ciclista. España junto con Australia son los dos únicos países que reglamentan la utilización del casco...

Mientras los europeos se devanan los sesos en pro de una política de transporte más humana, solidaria y sostenible, dedicando esfuerzos intelectuales y económicos para lograrlo, España, una vez más, da la espalda al problema y deja pasar la ocasión de engancharse a la corriente europea de la lógica y la razón y opta por una solución de innovación y pandereta, sin afrontar la problemática ciclista en serio ni tener en cuenta las directrices europeas; es más, actuando de modo y manera que la bicicleta y la práctica ciclista en este país pase a ser un acto pasivo de contemplación y de reliquia para los museos, mientras los ciclistas caen bajo el peso de la modernidad y las ciudades se pueblan de más coches y más rápidos.

Esperemos que en Asturias se opte por la racionalidad de afrontar el próximo milenio con más ímpetu y concepción ciclista que conlleve la mejora de calidad de nuestras ciudades y evitemos en lo posible las lamentables muertes de compañeros ciclistas.



MBK

TREK

PINARELLO

TIOGA FACTORY

Calmera

BICICLETAS

Extensa gama en montaña e híbridas
Todo tipo de complementos y repuestos

c/ATOCHA, 98

Teléf. 91 527 75 74 • Fax 91 527 15 96

Sinopsis

PUCELA 2000

VIII Encuentros Cicloturistas y de Ciclistas Urbanos

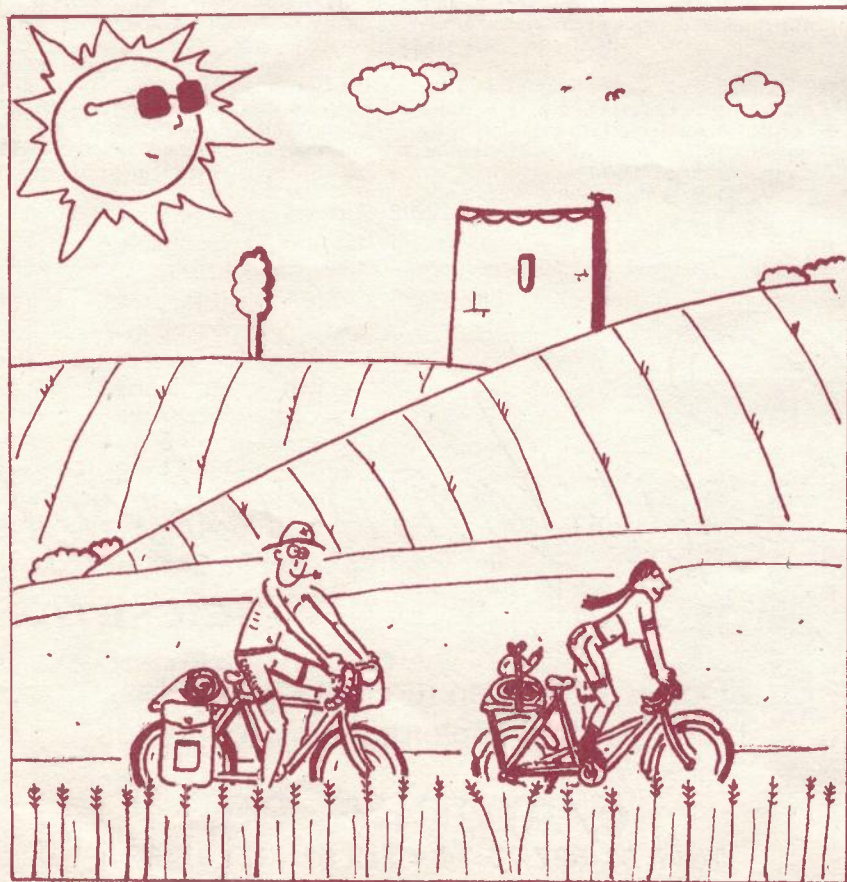
VALLADOLID EN BICI



Favorecer el conocimiento de la riqueza y diversidad que nos ofrece nuestra provincia, a través de la práctica del cicloturismo es sin más, el objetivo primordial que anima a realizar los VIII Encuentros Cicloturistas y Ciclistas Urbanos.

No es necesario, por su obviedad, extenderse en consideraciones a cerca de las virtudes inherentes a la práctica del ciclismo en todas sus variantes, para el disfrute de una vida sana y de un ocio estimulante. Tampoco lo es detallar pormenorizadamente los múltiples atractivos que atesoran las tierras de Valladolid. Son evidencias por todos conocidas, realidades por todos compartidas. Más allá aún, estos Encuentros nacen con la intención de reunir ambas facetas

la turística y la deportiva. Si bien la práctica del cicloturismo no está condicionada por carácter físico, ni de edad.



Las rutas establecidas descubren las posibilidades paisajistas naturales de estas tierras, con sus tradiciones, costumbres que han dejado huella en sus monumentos. Todo un atractivo complemento a la de por sí satisfactoria de la práctica del cicloturismo.

En definitiva, los presentes Encuentros intentan ser un instrumento útil y práctico, de convivencia sana, atrayente y asequible para enriquecer a cada uno de nosotros con nuestra propia presencia y de acrecentar el conocimiento de las Tierras de Valladolid

San pascual

AVISOS E INSCRIPCIONES



Las inscripciones las coordina la Asamblea Ciclista de Valladolid.

La Información la proporcionamos desde Valladolid

Manuel 619-242586

Jose Luis 983-296562

Estad preparados mentalmente: se pasara calor y mucho sol, traer tienda de campaña, linterna, recipientes para llevar agua, cremas protectoras para el sol y repelente de mosquitos.

Hazte responsable de las basuras que generes y dejalas en lugares adecuados.

Si quieres realizar alguna actividad, ponte en contacto con la organización. Las zonas de baño tanto en rios, como en pantanos o canales, serán indicadas por la organización.

¿POR QUÉ NO?

22, SABADO Valladolid-Canal—Cubillas S.M.

23, DOMINGO Cubillas-Esguevillas- Encinas .Esg

24, LUNES Encinas-Peñafle-Viloria Henar

25, MARTES Viloria-Portillo-Iscar

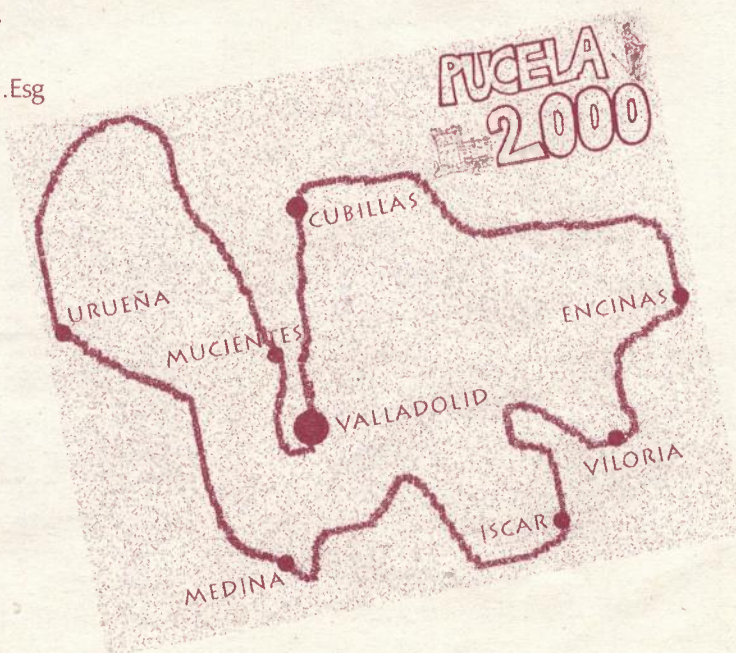
26, MIERCOLES Iscar- Olmedo-M.Campo

27, JUEVES M.Campo-Tordesillas-Urueña

28, VIERNES Urueña- M.Rioseco-Mucientes

29, SABADO Mucientes-Simancas-Valladolid

30, DOMINGO, Valladolid



San pascas

LA TIENDA VERDE

PLANOS • GUIAS DE MONTAÑA Y TURISMO



Libros turísticos, de arte, costumbres y tradiciones.

Guías turísticas de diversos países.

Mapas de carreteras de todo el mundo.

Planos y guías de todos los macizos de España, Alpes, Pirineo, Atlas, Dolomitas, Himalaya, etc...

DOS TIENDAS EN MADRID:

LA TIENDA VERDE- *Maudes, 23* (TEL. 91 5353810
FAX 91 5342639)

Guías de viaje - Turismo de Naturaleza - Cartas Náuticas - Náutica - Música Relajación - Vídeos Naturaleza - Folklore y Tradiciones - Medicina Natural - Arte - Arqueología - Geología - Astronomía - Meteorología - Atlas del Mundo - Postales.

LA TIENDA VERDE - *Maudes, 38*
(TEL. 91 5343257 FAX 91 5336454)

Aire libre - Escultismo - Brújulas - Altímetros - Esquí - Cartografía - Temática Deporte - Puramente - Espeleología - Mapas Carreteras - Foto Aérea - Montaña - Submarinismo - Planos Ciudades - Senderismo - Topografía - Orientación - Mountain Bike - Papel Reciclado.

**VENTA POR CORREO Y
EN LAS PROPIAS TIENDAS**

**SOLICITE CATÁLOGO A:
LA TIENDA VERDE**
c/ Maudes, 23 y 38
28003 - MADRID



VEGETACIÓN IBÉRICA

Carlos Gamo

EL ENEBRO (JUNÍPERUS OXYCEDRUS)

(El árbol resulta uno de los mejores símbolos de lo que debe ser siempre la cultura: hunde sus raíces en la tierra -sostén y soporte de todo- Luego levanta casi el vuelo con sus ramas últimas y escala, peldaño a peldaño, los aires más bajos. No deja, por tanto, de progresar. Síntesis de idealismo y practicidad, de búsqueda de lo desconocido en las alturas y de respeto al pasado en los suelos. Cada día parece más necesario no solo plantar árboles, también parecerse a ellos).

Los Enebro son junto a las sabinas -que ya veremos en otra ocasión-, especies importantes del paisaje vegetal ibérico. Por su temperamento "austero", muy



resistente al frío y la aridez, actúan como sustitutos de la encina y en ocasiones del quejigo, en aquellas zonas donde las condiciones climáticas revisten especial dureza.

Puede considerarse como especie relictica que nos informa sobre las condiciones climáticas que fueron dominantes a finales del Terciario y durante los períodos glaciares. En esas épocas, los pinos, los enebros y las sabinas eran probablemente las especies arbóreas más importantes de nuestro país.

Este enebro en cuestión alcanza los ocho metros de altura. Se distingue bien del enebro común por presentar dos líneas blancas en el envés de las hojas. Suele ramificarse desde la base, lo que le da un aspecto arbustivo.

Como ya hemos dicho, es una especie mediterránea, resistente al frío y a las sequías. Es natural en casi toda España y es muy frecuente sobre todo en el centro y la región levantina. Vive generalmente en llanuras y montañas bajas; en España desde el nivel del mar hasta los 1000 m.

Se pueden encontrar en Guadarrama, Ayllón, Gredos. En la Sierra de la Demanda, Urbión, Cebolera y Neila. También lo podemos encontrar en el Bierzo, Sanabria y el Teleno. En algunos sistemas dunares litorales también viven, como por ejemplo en Doñana, Almería y Valencia.



¡BICIMANÍA!



siempre tuve problemas con mis mecánicos

que si no cambia bien...

que no frena...

una biela que se afloja...



¡hasta que conocí el taller mecánico de Bicimania!

desde ese momento mi vida cambió

ahora frena a las mil maravillas

¡tengo un cambio de precisión suiza

para pintarme las uñas!

y además... ¡tengo tiempo



Ven al mejor Taller



Aparaguado de una rueda o centrado tangencial del buje trasero

Cálculo y comprobación de la **línea de la cadena**

Escariado y terrajado de la **caja de pedalier** para el montaje de un cartucho

Escariado de la **pipa** para el montaje de una **dirección sellada**

Sincronizado y **ajuste de un cambio STI Shimano**

Conversión de sistemas de **transmisión Shimano de 7v y 8v a 9v.**

Enderezado de una patilla para el montaje de un cambio Shimano



Todo esto y mucho más! Pero lo importante es la experiencia y el mimo que le dedicamos a tu bici. Porque nuestra ilusión, al igual que la tuya; es montar, y montar con ilusión. Esto nos mueve a estudiar hasta el último detalle de la bici: desde cómo montar correctamente unas zapatas de freno hasta el ajuste más meticuloso de una doble suspensión. Todo esto para que disfrutes al máximo de tu bici.

Bicimania y su taller han sido seleccionados por Shimano como:

SHIMANO
SERVICE
CENTER

Palencia 20, 28020 Madrid. Tel.: 91 533 11 89. www.bicimania.com

Masa Crítica

Usa la bici cada día y celébralo una vez al mes. Con esta frase se puede resumir la filosofía de este movimiento que vio la luz en San Francisco (California) en septiembre de 1992. Un buen día, un grupo de ciclistas se reunió en la ciudad para protestar de las condiciones del tráfico, causando un montón de problemas a los automóviles. A unos cuantos le gustó la experiencia y decidieron que se convirtiera en una costumbre. Así, desde entonces y una vez al mes, se reúnen en el mismo lugar a la misma hora.

Se llamó Masa Crítica porque cuando la gente se reúne con sus bicicletas, pueden llegar tomar el control de las calles de una ciudad si su número es suficientemente grande. De pronto, la relación de poder con los conductores de automóviles cambia: un/a ciclista puede ser atropellado/a, cinco pueden ser intimidados/as, pero cincuenta o cien ciclistas ¡reclaman la calle!.

La Masa Crítica es pues un paseo en bicicleta que se lleva a cabo una vez al mes

en diferentes ciudades del mundo. A algunos les gusta verla como una protesta contra los automóviles, otros simplemente van para dar un paseo divertido. Después de ser amenazados/as cada día por los automóviles, resulta gratificante pasear con otros/as decenas o centenares de ciclistas (el número es muy diferente de unas ciudades a otras) en una atmósfera divertida y de apoyo mutuo. La Masa Crítica tiene diferente "aroma" de una ciudad a otra. Existe una gran variedad en tamaño, respeto a las leyes de tráfico (o falta de respeto), interacción con los conductores de automóviles e intervención de la policía.

En Barcelona, la Masa Crítica como tal empezó en febrero de 2000. El número de participantes es todavía muy bajo, 4 en febrero, 15 en marzo, 9 en abril y 15 en mayo. Las actitudes de aquellos que nos ven o nos "sufren" son muy diversas, pero nosotros no perdemos el buen humor y el ambiente festivo.

Recientemente, hemos decidido dar un

impulso a este movimiento a través de internet. La página web que hemos creado se encuentra eventualmente en <http://www.upc.es/sensefums/CritMass/>. También hemos creado una lista de discusión para poder intercambiar información y opiniones sobre este tema y temas colaterales relacionados siempre con el uso de cotidiano de la bici. Para subscribirte envía un mensaje a masacritica-subscribe@egroups.com

La lista de correo cuenta con un banco de archivos con información que puedes descargar en tu ordenador. Además, permite, a través de la agenda, avisar con suficiente antelación a los/las subscriptores/as de los acontecimientos y encuentros que van a celebrarse. Aunque no estés suscrito/a, puedes conectarte a: <http://www.egroups.com/group/masacritica> para leer los mensajes. Si quieres conocer más detalles sobre la lista de la Masa Crítica, consulta los consejos y orientaciones en <http://www.upc.es/sensefums/CritMass/lista/normas/lista.html>

CHAPINAL

bicicletas y accesorios



**TALLER
ESPECIALIZADO**

**Gran variedad
de productos
para tí**

**Todo tipo
de bicicletas
(montaña, híbrida, paseo...)**



**ALCALA, 242
TELF.: 91-4041853
FAX: 91-4045012
MADRID 28027**

Mírales las piernas y las nalgas

Ángel "Llonatan" Fernández

Como siempre, no hay más pretensiones que buscar alguna referencia interesante acerca de posibles excursiones en bici en Sudamérica. Ni más ni menos. Más aún cuando la bicicleta es legión en muchos de estos países (el grupo de rock chileno con mayor proyección en la actualidad se llama La Bicicleta).

La Asociación de Cicloamig@s Cali, Colombia, informaba recientemente del día del "no carro" celebrado en Bogotá, un decreto que prohibía la circulación de vehículos en el casco urbano de la Capital de la República de Colombia, constatando la importancia del hecho "sucedido esto en este país, en esta ciudad, donde sólo suele hablarse de explosiones, de robos y de miedos". Y la realidad del SUR se hace patente en la red como en ningún sitio. Por un lado destaca poderosamente la realidad antes citada y por otro, las cientos de páginas que ofrecen un turismo "ideal", por empresas que tienen que vender exotismo y aventura.

Venezuela: <http://www.geocities.com/~venaventura/edit01.html> Cuando el turismo que le gusta a Dagoberto Salazar no pasa por la piscina de un lujoso hotel, en un viaje organizado, trata de responder a preguntas como ¿Qué equipo necesito para ir donde yo quiero? ¿Cuánto tiempo tardaré? Estoy corto de dinero... ¿podré ir? En esta intersección: ¿A la izquierda o a la derecha? ¿Cuál es el sitio más seguro para dormir? Sus respuestas están en esta página, amén de otras curiosidades, como sus máximas "L@s excursionistas son l@s mejores amantes porque el excursionismo y el sexo son excelentes ejercicios aeróbicos. Les gustan las cosas naturales. Llevan su motel en la espalda. Son salvajes de corazón. Nunca quedan satisfechos, y siempre quieren llegar más allá. Pueden hacerlo solos, pero prefieren hacerlo en grupo. Continuamente prueban rutas nuevas. Son muy colaboradores. ¡Mírales las piernas y las nalgas!". Pues eso.

En esta página, su autor pide perdón porque para él es un trabajo ímprobo el mantener su página en condiciones. Nada más cierto. Si no hemos de ir muy lejos para ver la "desidia" de muchos responsables de páginas (Pedalibre), en las páginas consultadas acerca de Sudamérica, esta realidad se multiplica, resultando impresionante la cantidad de enlaces ya

inexistentes y páginas sin actualizar sobre el tema.

<http://www.geocities.com/Colosseum/Loge/5496/> Información venezolana de las Cosas que Rodean el Mundo de la Bicicleta de Montaña, página personal similar a la anterior, con consejos y técnicas. Pintoresca como la anterior ¿Es mejor tu bici que tu novia?, se pregunta Carlos José, el autor, para más señas.

<http://www.fontur.gov.ve/eventos.htm> En esta magnífica página venezolana, radicalmente distinta a las anteriores, nos encontramos con el impresionante Calendario de Eventos en Transporte 2000 que por 3er. año consecutivo realiza la Fundación Fondo Nacional de Transporte Urbano. Su objetivo es proveer información acerca de congresos, seminarios, conferencias, cursos y talleres en materias de transporte, tránsito y vialidad, a nivel mundial. Destaca el III Congreso Ibérico «La Bicicleta en la Ciudad» del 29 Abril-1 Mayo (Portugal), organizado por la Federación Portuguesa de Cicloturismo y Usuarios de Bicicleta, o el VeloMundial 2000, del 18 al 21 de junio (Holanda), Conferencia Mundial sobre Bicicletas. En Estados Unidos, la «11ª Conferencia sobre Ciclista y Peatones», del 5 al 9 de Septiembre, en Philadelphia, organizada por The National Center for Bicycling and Walking.

209.27.24.169/v_vuelta_azulita/comite_organizador.htm. "La Espuela" se define como un movimiento comunitario con más de 12 años de trabajo en el terruño andino de Venezuela, nacidos de la inquietud universitaria en busca del bienestar colectivo, de la conciencia ecológica

y de la educación para la paz. Entre sus logros destacan un pequeño periódico y una emisora de radio popular. Con éstos y otros recursos han generado diversos eventos de carácter deportivo y cultural, como la Vuelta a la Azulita. La prueba acabó por convertirse en competición deportiva de primer nivel. Pese a ese carácter de alta competición, a los corredores les acompañan vuelos de parapentes; y por las noches, actores del pueblo dan pantomimas, teatro y música. Diferente.

<http://www.ciudad.com.ar/publico/home/intsurf/970818/970818is.htm> A priori, tremendamente interesante en cuanto a contenidos, ya que en la misma página se hace referencia a biciesendas en Buenos Aires, a la International Bicycle Found, organización que promueve el uso de la bicicleta "urbana", políticas asiáticas que integran la bicicleta en el transporte cotidiano o la estadística USA sobre la cantidad de accidentes de ciclistas. Sería estupendo que estuviera actualizada.

Guatemala: <http://otur.guatemala.org/Operadores%20Region%20I.htm> Página muy extensa, pues detalla la inmensa oferta de varios tour-operadores pero extendidos por toda Sudamérica, abarcando infinitas posibilidades y lugares.

México: <http://www.meb.com.mx/> En general, las abundantes páginas mexicanas son completas y descriptivas. Esta no es excepción, cuenta con todo tipo de excursiones, duración y actividades, índice de rutas de ciclismo de montaña, cuaderno de visitantes, calendario de eventos ciclistas, historias sobre ruedas, novedades, suscripción a revista electrónica, cam-



San pisan

pañá de financiación, enlaces y tutorial sobre navegación.

<http://www.geocities.com/Yosemite/Geyser/9123/cemac/programafababr.html>

El CEMAC o Club de Exploraciones de México es el decano del excursionismo organizado en México, estando integrado por Socios Activos, Honorarios y Honorarios por Mérito; existiendo Patronato Vitalicio y Mesa Directiva Anual

No acepta distinciones políticas, religiosas, académicas, sociales, de nacionalidad, posición económica, edad o sexo, exigiendo moralidad, buenos modales y respeto mutuo. Cuentan con una programación casi infinita de todo tipo de excursiones, todas al detalle: transporte, comida, detalles geográficos, guía responsable y precios desglosado de transporte, alojamiento y manutención, preinscripciones, teléfonos de contacto, etc.,

Brasil: <http://www.copabi.org/> La Confederación brasileña de Biccross - CBBx, (integrada en la Comisión Panamericana de Biccross) es una sociedad civil, sin fines lucrativos, para la práctica deportiva. Figuran hasta sus teléfonos móviles. Está estupendamente organizada, o así lo parece, con excelentes programas por edades. Cuenta con enlaces a otras Federaciones, ya sea la Argentina o la de Japón.

Costa Rica: <http://www.mountainbike.fantasy.co.cr/espanol/routes.html> Esta página detalla el país dividido en zonas. Es distinta a las otras páginas costarricenses, que son propaganda de viajes organizados, hoteles confortables, la mayoría con piscina para relajarse después de un largo viaje en bicicleta. Cascos y guantes obligatorios.

<http://www.adc.or.cr/revista/971201re/art17.shtml> La Asociación Demográfica Costarricense es una institución sin fines de lucro dedicada al mejoramiento de la salud sexual y reproductiva en Costa Rica, como derecho de toda mujer, hombre y joven, que trata de que los niños respeten las reglas del "tránsito", ya que tienen tanta responsabilidad como el chofer del autobús o del taxi, solo estando permitido el uso de la bicicleta a personas mayores de 10 años.

Argentina: <http://www.fugaz.giga.com.ar/> Curiosa página en la que su autor nos narra el viaje a través de toda Sudamérica en bicicleta. De casi todo extrae una experiencia, una foto incorporando a sus páginas tanto las gentes o los sitios por donde pasa.

<http://www.clarin.com.ar/diario/97-08-14/e-03601d.htm> Construcción de biccisendas, cuando existían en Buenos Aires 15 kms., estando prevista la construcción de otras 3 biccisendas, que incluyen una pintura, señalización y equipamiento adecuado de las áreas de descanso.

Perú: <http://www.hys.com.pe/page/pachacamac/presentacion.htm#somos> La antigua Casa Hacienda de San Fernando, mirador privilegiado, se ha convertido en el punto de partida de paseos y aventuras organizadas, ya que cuenta con 20 habitaciones y una flota de bicicletas con sus respectivos equipos, guías expertos, omnibus con radio, oxígeno y aire acondicionado, excursiones que suelen durar uno o dos días.

<http://www.peru-expeditions.com/ruta-mtb-1.htm>

Por 1530 dólares podemos estar 9 días paseando en bicicleta por el MachuPichu, o pedaleando por las líneas de Nazca, siempre respaldados por los vehículos 4 x 4.

Chile: <http://usuarios.itn.cl/ciclomania/>

Ciclismo Montañés en el grandioso paisaje de los Andes y el desierto del Norte de Chile, es el lema de la agencia de viajes organizadora. En pequeños grupos.

Cuba <http://www.cubanel.org/CNews/y98/sep98/14a5>. Manuel David Orrio, de la Cooperativa de Periodistas Independientes, se siente impotente ante la ineficiencia del Ministerio del Interior y la de la policía habanera en particular, si se trata de la seguridad ciudadana y la prevención y represión del delito. "Almuerza su hígado a

la vinagreta" debido al robo de su sexta bicicleta, las anteriores también hurtadas.

<http://cubafreepress.org/art1/cubap990806dd.html> En el primer semestre de 1999, 143 ciclistas fallecieron en Cuba por accidentes de tránsito. Más de 1200 han tenido lesiones graves. Pero hay un dato que se desconoce y es la cantidad de asaltos con violencias que han llegado a provocar la muerte. A raíz de la aguda crisis económica que encara Cuba desde 1989 y como consecuencia de la carencia de transporte el gobierno fomentó el uso de ciclos. Se puso como ejemplo desde el gobierno a Holanda y China. Pero cuando el hambre aprieta, muchos cubanos vendieron o cambiaron la bicicleta que se les había entregado en su centro de trabajo. En la actualidad, la realidad ha cambiado poco.

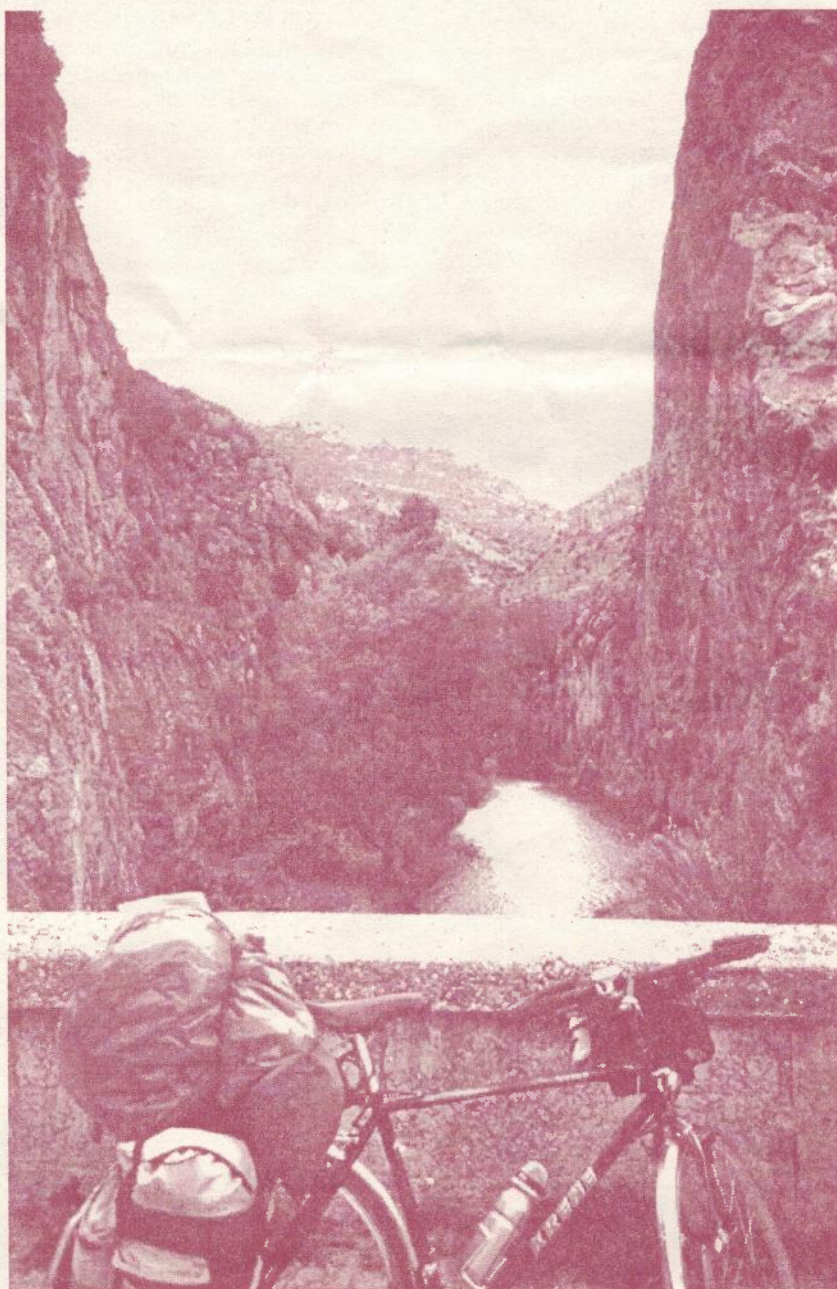
http://www.geocities.com/micha_merz/index.html Estupenda página. Excursiones perfectamente detalladas de gente que realizó o realiza esas excursiones. Abarca Chile, Argentina, Uruguay, Paraguay, Perú, Bolivia, Ecuador, Colombia, Venezuela, Brasil y enlaces interesantes. Lo habitual es encontrarse éstas en inglés o alemán, pero es posible la traducción. Recalca al principio que no es comercial, debido al abultado número de las agencias y operadores de turismo que se anuncian.



Rincón de Ademuz

Juan Merallo

EL RINCÓN DE ADEMUZ ES UN ENCLAVE SITUADO FÍSICAMENTE ENTRE LAS PROVINCIAS DE TERUEL Y CUENCA, PERO PERTENECIENTE ADMINISTRATIVAMENTE A LA PROVINCIA DE VALENCIA POR RAZONES HISTÓRICAS DE LA ÉPOCA DE JAIME I EL CONQUISTADOR. POR ELLO, SIN REALIZAR UN GRAN NÚMERO DE KMS. PASAREMOS POR LAS TRES PROVINCIAS.



Comenzamos una obligada visita a la parte antigua de Ademuz, que nos transporta a épocas remotas y nos envuelve con sus calles estrechas y empedradas.

Después iremos por la carretera-pista que sigue el Turia por su margen izquierdo, hasta Casas Bajas. Esta se inicia en la carretera que va hacia Puebla de San Miguel y, nada más cruzar el Turia, tomaremos a la izquierda, dirección Casas Altas. Al cabo de un par de kilómetros se convierte en pista y es entonces cuando se integra profundamente en el entorno, curvándose caprichosamente, a la par que el río. En ocasiones la pista abandona el margen del río, ascendiendo, para luego retomarlo inmediatamente.

Tras ocho kilómetros llegamos a Casas Bajas, en donde cruzaremos el río por el puente para tomar la carretera dirección Sta. Cruz de Moya, pues aunque la pista sigue, muere algo más adelante.

Al principio la carretera baja agradablemente por el lateral derecho del Turia durante cinco kilómetros, tras los cuales comienza a ascender sobrecogedoramente durante otros cuatro, con vistas tremendas.

Una vez acometiendo la bajada a Santa Cruz, y antes de llegar a este pueblo, nos desviamos a la izquierda, dirección La Olmeda, pues vamos a seguir de nuevo por pistas, pegados al Turia por su franja izquierda, para sentir de cerca la respiración de este amable río que nos guía durante buena parte del recorrido.

Antes de entrar a La Olmeda pasamos por un puente. Desde él tenemos una visión muy bonita, con las montañas, el río, las enormes piedras, las huertas..., todo en una armonía de siglos que lo hace parecer natural.

Cogemos la pista que sigue el río, entre las huertas. Ojo al llegar al primer puente que cruza el río, pues seguiremos de frente, sin cruzarlo, por una empinada cuesta que nos llevará al pueblo de Las Rinconadas, un pueblo estrecho y largo. En La Olmeda las calles se llamaban Olmeda 1, Olmeda 2, Olmeda 3...; en Las Rinconadas se llaman Rinconadas A, Rinconadas B...



Croquis de la ruta

Tras pasar el pueblo seguiremos la carretera que, ahora sí, cruza el río y nos sube a la carretera que va dirección Titaguas.

Al pasar un enorme puente que nos vuelve a cruzar el Turia comienza una larga subida. Si bien, como ya he dicho, esta carretera nos lleva directamente a Titaguas, nuestra ruta toma una pista que, tras dos kilómetros desde el puente, sale a la derecha (pone el letrero "Los Rubiales", que es un campamento juvenil). Esta pista nos baja de nuevo hasta el Turia, para seguirlo encajonado en un recorrido sinpar de belleza (y dureza), para piernas fuertes y corazones despiertos. Además hay múltiples refugios con agua en su primera parte. Sin embargo, una vez que se deja el Turia, conviene reponer el líquido elemento en la pintoresca *Fuente de la Juncamilla*, inicio de la gloriosa subida al alto de Titaguas, duro pero bello tramo en el que a nadie se le deben caer los anillos por andar empujando la bici algún que otro rato. Esta alternativa por pista es fácil de seguir con el mapa 1:50.000, además de haber múltiples indicaciones.

De Titaguas a Losilla son 28 kilómetros en los que el paisaje no es, en general, tan espectacular. Sin embargo hay pinceladas de preciosismo aquí y allá. Uno de ellos es sin duda el pueblo de Alpuente, situado entre un desfiladero y una montaña, con múltiples vestigios árabes, como las ruinas de un castillo de formas imposibles, que se encuentra sobre un conjunto de enormes rocas que guardan al pueblo del sol durante buena parte de la mañana. Hay un sendero habilitado para rodearlas, desde la que hay una buena vista del desfiladero. Al salir del pueblo conviene echar un vistazo atrás, para ver todo el conjunto en su inmensidad.

Un km. después veremos un acueducto antiquísimo y en bastante buen estado y cuatro kilómetros después de este punto, a la derecha, hay otro pequeño desfiladero que sale de la nada, con una casa difícilmente accesible en su interior. Parece un lugar de encantamientos, con su poza, sus árboles colgados y sus piedras que parecen cortadas a propósito: Ideal para sentarse, con los pies colgando al vacío, a comer los dulces que vende el *Horno Mariano* en Alpuente.

Desde Losilla hay 18 kms. a Puebla de San Miguel. Los 4 primeros son una bajada repleta de zetas hasta el río Arcos... "para gosar". Otros ocho de subida nos llevan al Collado Calderón, el punto más alto de la ruta, con la Puebla de San Miguel ya a tiro de piedra, un pueblo para pasearlo y visitar sus dos museos, el Etnológico y el Archivo Histórico.

Tres kms. más adelante, nada más pasar el refugio de *La Tejería*, está la fuente

Cartografía. Mapas 1:50.000 del Servicio Geográfico del Ejército: Hojas 612, 613, 637 y 638

PARA PASAR LA NOCHE

Hostales: Hay hostel en Ademuz y en Titaguas (el *Fuente Vieja*, barato y con facilidades para dejar las bicis)

Acampada: No está permitida, en principio, la acampada libre, pero hay Zonas de acampada:

- en Casas Bajas, al lado del molino restaurado.
- en La Olmeda, al lado del puente
- varias en el tramo Los Rubiales-Titaguas, al lado de los refugios señalizados.
- en Titaguas, al lado del polideportivo.
- tres kms. antes de llegar a Puebla S. Miguel (*Fte Don Guillén*), con agua y techado con chimenea y leña, en un entorno precioso.

Refugios:

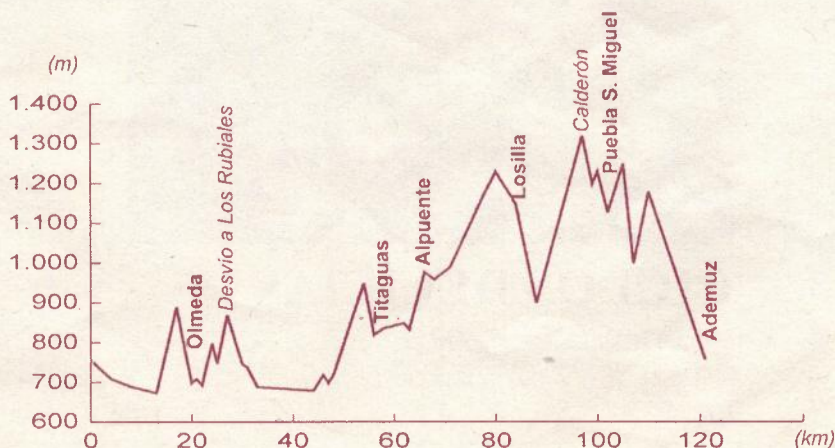
- *Fuente La Araña* (entorno muy bonito, pero apartado 1 km. del camino), justo antes de *Los Rubiales*
- varios en todo el tramo Los Rubiales-Titaguas (*Los Mangranos*, *Los Antolines*, etc.)
- *El Molinero*, tres kms. antes de Puebla S. Miguel.
- *La Tejería*, tres kms. después de Puebla S. Miguel.

Ermitas con porche:

- Una a la entrada y otra a la salida de Puebla S. Miguel
- *Ermita de Sta. Quiteria*, en Hoya de la Carrasca, 4 kms. después del río Arcos.

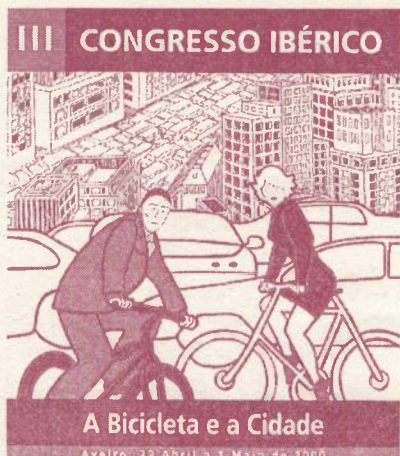
de Castello, que en realidad es una estrecha gruta al lado de la carretera.

Los entornos del siguiente pueblo, Mas del Olmo, están dominados por los árboles frutales, que nos acompañan en la última subida de la ruta, antes de la bajada, larga y bonita, que pasa por Val de Sabina y nos lleva a Ademuz, en el que entramos por el cruce que tomamos al principio para coger la pista a Casas Altas.



Sanpisan

GRUPOS



III CONGRESO IBÉRICO "LA BICICLETA Y LA CIUDAD".

La BUGA (Bicicleta de Utilización Gratuita de Aveiro) fue la estrella invitada al III Congreso Ibérico "La Bicicleta y la Ciudad" que se celebró los días 29 y 30 de abril y 1 de mayo de 2000 en la ciudad portuguesa de Aveiro. Los congresistas oímos la filosofía que inspiró tal proyecto, así como las características técnicas del

mismo por parte de un Concejal y un ingeniero del Ayuntamiento de Aveiro, pero luego pudimos utilizarlas recorriendo sus calles. Pudimos disfrutar las ventajas de un sistema gratuito de bicicletas de utilización pública que funciona como los carritos de los supermercados, en que hay que introducir una moneda que se recupera al devolver la bicicleta.

Al Congreso asistimos representantes de 16 grupos ciclistas pertenecientes a ConBici, por parte de España y miembros de la entidad organizadora, la FPCUB (Federação Portuguesa de Cicloturismo e Utilizadores de Bicicleta), por parte de Portugal, aparte de técnicos y políticos. Estuvo presente también el presidente de ECF, que mostró su interés por el desarrollo ciclista en los países del sur de Europa, que van por detrás de los del resto del continente.

Antes de empezar las sesiones, en la mañana del sábado 29, se celebró la Asamblea General de la Coordinadora, que como puntos más destacados hay que señalar la admisión de dos grupos nuevos y el acuerdo de celebración del IV Congreso en Gijón en el año 2002, organizado por La Luna.

Las jornadas del Congreso se desarrollaron en portugués, en español y en "portuñol", pues por parte de todos se hizo el mayor esfuerzo para conseguir un entendimiento. Hay que destacar, además de la información sobre la "BUGA", que merecerá un tratamiento especial en otra ocasión, que en Lisboa ya está en marcha un ambicioso proyecto de ciclovías y que, también en Portugal, se han construido varias vías ciclistas de carácter interurbano que, aunque no tienen el kilometraje de las "vías verdes españolas", supone un esperanzador comienzo. Además de constatar que todavía se siguen utilizando viejas bicicletas por parte de habitantes de núcleos rurales, a pesar de circular por carreteras adoquinadas, se lamentó la desaparición de antiguos carriles bici a partir de los años 60 para ensanchar las carreteras, sobre todo en la zona de Oporto.

Por parte española se expusieron experiencias en Barcelona, La Coruña y Chantada (Lugo), así como la postura de ConBici ante la obligatoriedad del uso del casco ciclista.

Joaquín Vilas de Escauriaza



CICLOS DELICIAS

Pº de las Delicias, 65 bis.
 telef.: 530 77 87 - 528 60 59
 fax: 528 60 59

CICLOTURISMO BTT CARRETERA



CICLOS DELICIAS

KALAPIÉ

El Ayuntamiento de Donostia va a encargar próximamente la elaboración de un Plan de vías ciclistas que permita abordar integralmente los distintos elementos infraestructurales, urbanísticos, pedagógicos, de seguridad vial, y de seguimiento técnico, que potencien el uso urbano de la bicicleta. Este plan desde hace años solicitado por KALAPIÉ, servirá para establecer las bases del compromiso y la estrategia a adoptar por parte del Ayuntamiento de Donostia para la promoción de este medio de transporte durante, al menos, el presente mandato municipal (periodo 2000-2003). Está previsto que la elaboración del plan finalice antes de julio de este año y que posteriormente se exponga públicamente antes de ser sometido a aprobación por parte del pleno municipal.

Hay que reseñar que el equipo redactor del plan contará con la asesoría técnica de KALAPIÉ, quién suscribirá en breve un convenio con el Ayuntamiento de Donostia en tal sentido.



LA CORUÑA EN BICI

Enviaron una solicitud al Ministerio de Economía y Hacienda para que, entre los negocios a los que les pueda ser rebajado el IVA estén los de reparación de bicicletas. Acuerdo tomado por los ministros de economía de la Unión Europea, optando cada nación entre varias áreas para rebajar el IVA, siendo una de ellas la de reparación de bicicletas.

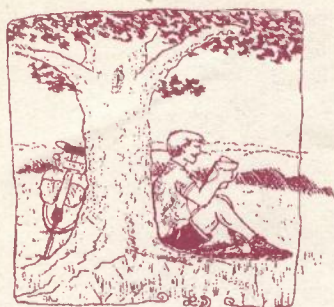
Realizan gestiones ante los concejales de Tráfico y de Obras Públicas del Ayto. de A Coruña para la declaración como "zonas compartidas por peatones y ciclistas" de varias calles de la ciudad. Acordaron con la Concejala de Obras Públicas para que La Coruña en Bici presente un estudio sobre construcción de carriles bici y cicloaparcamientos, delimitando prioridades.

ASOCIACIÓN NATURALISTA ONSO

Ahora se han integrado en *Ecologistas en Acción*, y celebraron unas jornadas, del 22 al 28, para el fomento del uso de la bici en la ciudad. En ellas se ha hablado de Movilidad sostenible incorporada de la bicicleta en Huesca, la nueva ley anticiclista, la experiencia de la bici en San Sebastián, y por último, se celebró el Día de la Bicicleta con recorrido urbano, para reivindicar el uso de la bici, entre otros actos.

PLATAFORMA CARRIL-BICI CÓRDOBA

"El pasado 20 de mayo organizamos aquí, en Córdoba, un paseo en bici que, porque estamos de feria, acabó en el recinto ferial. Resulto estupendo. Creo que algunos se pudieron dar cuenta de lo relajante, divertido, cómodo, irápido! (en relación al coche, debido a la saturación de tráfico), etc., que puede ser ir en bici a la feria."



Rincon literario

MOLLOY SAMUEL BECKETT

Samuel Beckett, premio Nobel de Literatura, es algo más que un escritor social, mucho más que un escritor revolucionario, su literatura sólo puede compararse en violencia destructora, de denuncia radical de la sociedad absurda en la que vivimos, con la de Kafka. Parece que ninguno de los problemas que sus obras plantean tienen respuesta, y Beckett ha planteado los únicos problemas importantes para cualquier hombre.

Así pues, me levanté, ajusté las muletas y bajé hasta el camino, donde encontré mi bicicleta (vaya, esto sí que no me lo esperaba) en el mismo lugar donde debía de haberla dejado. Lo cual me permite hacer notar que, lisiado y todo, en aquel tiempo yo montaba en bicicleta con cierta soltura. Lo hacía del modo siguiente: sujetaba las

muletas en la barra superior del armazón, una a cada lado, apoyaba el pie de mi pierna inválida (no me acuerdo de cuál era, ahora tengo inválidas las dos) en el extremo del eje de la rueda delantera, y con la otra pierna pedaleaba. Era una bicicleta valetudinaria, de rueda libre, si es que existe tal cosa.

Querida bicicleta, no te llamaré bici, estabas pintada de verde, como tantas bicicletas de tu promoción, ignoro por qué causa. Con qué gozo vuelvo a verla. Me gustaría describirla. Tenía una pequeña bocina o trompeta en lugar de esos timbres que ahora os gustan tanto. Hacer sonar esta bocina era para mí un verdadero placer, casi una voluptuosidad. Diré más, si tuviera que establecer la lista de honor de las cosas que no me han dado demasiadas ganas de vomitar en el curso de mi interminable existencia, el bocinazo y trompeteo ocuparían un lugar de preferencia. Y cuando tuve que separarme de mi bicicleta, le quité la bocina y

la guardé. Creo que todavía la conservo en alguna parte, y si ya no me sirvo de ella es porque se me quedó muda. Hoy en día, ni siquiera los automóviles llevan bocina, en el concepto que yo tengo de bocina, o la llevan muy raramente. Cuando yendo por la calle divisé una tras el cristal de un coche aparcado, muchas veces me paro y la hago funcionar. Habría que escribir otra vez todo esto en pluscuamperfecto. Hablar de bicicletas y de bocinas, qué descanso. Por desgracia, no es de esto de lo que tengo que hablar ahora, sino de la que me dio a luz, por el ojo del culo si mal no recuerdo. Primera vaina. Me limitaré, pues, a añadir que aproximadamente cada cien metros me detenía para descansar las piernas, tanto la sana como la enferma, y no sólo las piernas, no sólo las piernas. En rigor, no me bajaba del sillín, me quedaba a horcajadas, apoyando los dos pies en el suelo, los brazos sobre el manillar, la cabeza entre los brazos, y esperaba a encontrarme mejor.

Para seguir recibiendo *Sin prisas*

* SI QUERÉIS RECIBIR LOS PRÓXIMOS NÚMEROS DE LA REVISTA SIN PRISAS, DEBÉIS RENOVAR VUESTRA SUSCRIPCIÓN. OS RECORDAMOS QUE CON LAS 1.000 PTAS. QUE OS SOLICITAMOS COMO APORTACIÓN, CONTRIBUÍS A LA FINANCIACIÓN DE LA REVISTA Y COLABORÁIS CON LA LABOR DE CON BICI (COORDINADORA EN DEFENSA DE LA BICI). ADEMÁS OS PEDIMOS QUE DIFUNDÁIS NUESTRA EXISTENCIA, QUE BUSQUÉIS NUEVOS SUSCRITORES O COLABORADORES PARA LA REVISTA Y QUE PARTICIPÉIS EN SU ELABORACIÓN DE MIL FORMAS: ENVIÁNDONOS NOTICIAS DE VUESTRA ZONA, DIBUJOS, OPINIONES, ETC.

LOS INGRESOS DEBÉIS REALIZARLOS, MEDIANTE INGRASO O TRANSFERENCIA BANCARIA A LA CUENTA DE CON BICI, CAJAMADRID (CÓDIGO DE LA ENTIDAD: 2038), SUSURSAL 1079, C/C Nº 6000434439. C/ MARÍA AUXILIADORA, 1. 28040 MADRID (SI EN VUESTRA LOCALIDAD HAY OFICINA DE CAJAMADRID, HACEDLO ALLÍ, PUES ASÍ NO OS COBRARÁN COMISIÓN. POR FAVOR, NO ENVIÉIS GIROS POSTALES NI TALONES.

NOTA: PARA GRUPOS U ORGANIZACIONES NO INTEGRADAS EN CON BICI PERO QUE QUIERAN RECIBIR UN MAYOR NÚMERO DE EJEMPLARES DE LA REVISTA EL PRECIO SERÁ DE 400 PTS. POR SUSCRIPCIÓN (MÍNIMO 5 SUSCRIPCIONES). PONEROS EN CONTACTO CON NOSOTROS.

NOMBRE Y APELLIDOS
DOMICILIO
LOCALIDAD
PROVINCIA C.P.
TELÉFONO

SOCIO COLABORADOR (1.000 PTS. AÑO NATURAL)

Enviar a Pedalibre, c/Campomanes 13, 2º Izda. 28013 Madrid
Enviar junto a fotocopia del resguardo bancario