

LA REVISTA PARA LOS QUE SE TOMAN LA BICI CON CALMA

[illegible]

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

- *C.C.Pedalibre
C/Campomanes, 13, 2º Izq.
28013 MADRID
- *Amics de la Bici
Apdo. 10.012. 08080 BARCELONA
- *C.C.Amigos de la Bici
Apdo. 2.116. 37080 SALAMANCA
- *Grupo Cicloturista La Farinera
C/Ter, 10. 08026 BARCELONA
- *Colectivo Pedalea
Edificio Interfacultades
Pza. San Francisco s/n
50009 ZARAGOZA
- *E.T.E.S.(Sección Cicloturismo)
Apdo. 7.131. 41080 SEVILLA
- *Kalapie
Apdo. 1.872
20080 DONOSTIA (GUIPUZKOA)
- *G.O.B. (Pedal Verd)
C/Verí, 1, 3º
07001 PALMA DE MALLORCA
- *A Contramano. Asamblea Ciclista.
C/Moratin, 7. 41001 SEVILLA
- *Valencia en Bici
C/Portal de Valldigna, 15-baix
46003 VALENCIA
- *Aedenat-Córdoba en Bici
Apdo. 416. 14080 CORDOBA
- *La Tortuga Perezosa
Navarrería Kalea, 6, 1º
31001 IRUÑA
- *Xevale
Apdo. 22. 27400 MONFORTE DE LEMOS
- *Txirrin Taldea
Apdo. 132. 48970 BASAURI (BIZKAIA)
- *ANVA
Apdo. 4092. 47080 VALLADOLID
- *Piñón Fijo
Apdo. 1012. 21080 HUELVA
- *Pedapié
39586 ARGÜEBANES (CANTABRIA)
- *Sense Presses
C/Antoni Torrella 146, bx.1
08224 TERRASSA
- *Amics de la Bici
C/St. Pere Claver, 5, 25005 LLEIDA.
- *ICIBI
C/Andreu Feliu, 41 (Casal de Joves)
07010 PALMA DE MALLORCA

HAN ELABORADO ESTA REVISTA
Alejandro Vivar(Coordinador), Angel Yagüe
(Composición), Carlos Gamo, Lucía López,
Rosa Entrena y Miguel Fortea (Dibujos), Al-
fonso Sanz y Fernando Barrios.

EDITA:
PEDALIBRE
C/Campomanes, 13 2º Izq.
28013 MADRID. Tlf (91) 311 53 95

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

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

LA BICICLETA. EL MEDIO DE TRANSPORTE MAS POPULAR

Según un reciente informe del presti-
gioso Worldwatch Institute, elaborado
por Lester Brown y Ed Ayres, menos
del 10% de la población mundial, pue-
de permitirse económicamente un co-
che, mientras que a una bicicleta pue-
de acceder un 80%. Mientras la pro-
ducción de automóviles se ha
estabilizado en los últimos años, la de
bicicletas se ha triplicado pasando de
11 millones en 1950 a 36 en 1970 y 95
en 1990. El número de propietarios de
bicicletas en el mundo es de 800 millo-
nes frente a 460 millones de propieta-
rios de automóviles.

CIRCUITO DE BICICLETAS

El pasado 7 de junio se inauguró en
la Casa de Campo de Madrid, el circui-
to para bicicletas "Enrique Otero" con
un perímetro de 6.400 m. y doble sen-
tido.

El circuito fue presentado como
una alternativa segura a las carrete-
ras, después de que se produjeran
varios accidentes mortales de ciclis-
tas. A pesar de lo agradable que resul-
ta pedalear por la Casa de Campo, los
fin de semana las carreteras cerca-
nas a Madrid siguen siendo frecuenta-
das por ciclistas y, claro está, los acci-
dentes continúan. Y es que el proble-
ma de la seguridad de los ciclistas no
puede abordarse considerándonos un
peligro y una molestia para el tráfico e

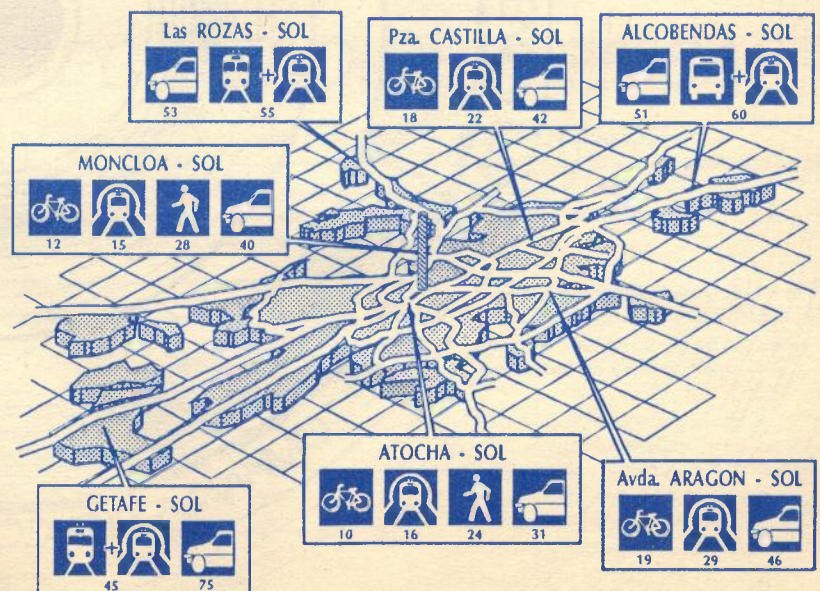
intentándonos, consecuentemente,
confinarnos en "reservas indias".

MADRID, EL COCHE EL MAS LENTO

Con la finalidad de poner a prueba
la eficacia real de diferentes medios de
transporte en Madrid y su área metro-
politana, la Coordinadora Madrileña de
Defensa de la Naturaleza (Comaden) y
Pedalibre organizaron una peculiar
competición. La prueba, que en oca-
siones anteriores se había realizado
en Londres, Berlín y Barcelona, con-
sistió en el recorrido de siete itinerarios
utilizando diversos medios de locomo-
ción. En las tres rutas de "largo recorri-
do" -desde Getafe, Alcorcón y las Ro-
zas, ciudades dormitorio de la capital a
unos 15 km. de ella- compitieron el
coche privado y el transporte colectivo;
mientras que en las de "medio recorri-
do" -desde Plaza de Castilla y Avda. de
Aragón, unos 6 km.- se sumó la bicicle-
ta. En los dos trayectos cortos -Moncloa
y Atocha, unos 2 km.- además de en
los medios citados el recorrido se hizo
también a pie.

Todos los itinerarios finalizaban en
la Puerta del Sol, en pleno centro de
Madrid, donde los organizadores ha-
bían montado paneles informativos
sobre diversos aspectos del sistema
de transporte y donde se recogían los
tiempos empleados en efectuar los
recorridos. En la competición partici-
paron el presidente de la Federación
Regional de Asociaciones de Vecinos,

CRONOMETRAJE DE LOS RECORRIDOS EN DIFERENTES MEDIOS DE TRANSPORTE



Se acaba el 92 con sus fastos y sus grandes mentiras. Ahora hablan de crisis coyuntural, de periodo de recesión... como si no fueran las mismas bases del sistema, por su falta de equidad y por la degradación del Planeta que produce, las que están en crisis.

En medio del marasmo, CON BICI -la Coordinadora de Usuarios de la Bici- intenta hacer oír su voz: difundir sus propuestas para que la bicicleta -junto a los peatones y al transporte colectivo- pase a ser el centro del sistema de transporte en detrimento del ahora endiosado automóvil y luchar por los intereses de los usuarios de esta pequeña máquina igualitaria.

Durante este año, además de diversas acciones reivindicativas de sus grupos (en el interior de la revista se recogen algunas de ellas), hemos celebrado los IV Encuentros de Cicloturistas y Ciclistas Urbanos que ojalá sirvan para fortalecer la Coordinadora y para que sus miembros se sientan más comprometidos con ella.

Por su parte SIN PRISAS, la revista de CON BICI, no ha podido cumplir su compromiso de tres números anuales. Las limitaciones del grupo que la elaboramos y dificultades de última hora en el monográfico sobre la bici y el transporte colectivo lo han impedido. Para suplirlo, en parte, este número consta de más páginas de lo habitual en las que se recogen muchas noticias del mundo de la bici.

Y como siempre al finalizar el año os rogamos que renovéis vuestra suscripción con lo que, además de recibir la revista, formáis parte de CON BICI, colaborando en su mantenimiento. Esperamos que en un plazo no muy lejano CON BICI, además de ser un lugar de encuentro de los grupos de defensa de la bici, pueda brindar más servicios a los usuarios de la bici -seguro, asesoría jurídica,...-. En la última página encontraréis el boletín de suscripción.

¡Ah!, y a ver si mandáis artículos, dibujos, noticias, etc. Los dibujantes tenéis tarea: diseñar un buen logotipo para CON BICI. Esperamos los dibujos.

concejales del PSOE e IU en el Ayuntamiento, conocidos sindicalistas y expertos en temas de transporte.

La bicicleta ganó en todos los recorridos en que participó, demostrando que, en trayectos cortos y medios es el vehículo más veloz. Los peatones en recorridos cortos son más rápidos que los coches. Por último el transporte público puede competir ventajosamente en rapidez, comodidad y precio con el coche privado.

Según los últimos datos facilitados por el Ayuntamiento de Madrid, la velocidad media en el centro de la ciudad durante el pasado mes de junio fue de 12,4 km/h, mientras que en julio (el mes más rápido del año) se alcanzaron los 16 km/h. ¡volviendo a descender en agosto. Fuera de los meses de verano la velocidad media fue inferior a los 12 km/h. Los resultados pues eran previsibles.

BORREL DIXIT

Recogemos unos párrafos de la entrevista efectuada por el periodista Manuel Torreiglesia al ministro de Obras Públicas y Transporte José Borrell, aparecida en el nº 111 de la revista Natura:

- En el Club Siglo XXI, dijo usted que el actual sistema de transporte urbano es ecológicamente inviable.

- Me referí al basado fundamentalmente en el coche privado y no sólo lo pienso refiriéndome al bienestar y a la calidad de vida, sino por potentes

motivos económicos. Debido a la energía consumida, y al tiempo perdido en los atascos, la congestión del tráfico genera un coste anual de 50.000 millones de pesetas en una ciudad como Madrid. El actual sistema de transporte produce un valor añadido del 7% en el Producto Interior Bruto (PIB). A esta cantidad hay que sumarle otro 5% en concepto de los efectos adversos que genera este mismo transporte. Todo eso no es ecológico, ni financiable.

- ¿Qué cirugía le van a aplicar?

- Tendría que ser urgente y drástica. En algunos sitios prohibieron la circulación diaria de todo el parque móvil, y lo repartieron por días. Pero esto no es la solución. Se benefician las familias con varios coches y el colapso sigue.

Increíble pero cierto. Esperamos las medidas urgentes y drásticas. ¿Harán la entrevista el 28 de diciembre?

BICIS PARA LA PAZ

Un grupo de personas que desde hace dos años venía enviando mediante la campaña "Bicis si, bombas non" bicicletas a diversos puntos de Asia, Africa y América latina, acaban de crear una organización no gubernamental para el desarrollo de nombre "Bicis para la Paz".

Han enviado ya cerca de 300 bicicletas a proyectos de cooperación. Las últimas han salido hacia Guatemala (a través de Vetermon, asociación de veterinarios para el tercer mundo, de cuyos miembros algunos se moveran

a partir de ahora pedaleando por la zona), El Salvador (para el desplazamiento de miembros de la Comunidad Segundo Montes, de Morazán, en proyectos educativos desarrollados por mujeres), Colombia y la India (a Magudupatti a través de la ONGD Manos Unidas).

Si queréis colaborar en esta iniciativa, haciendos socios de la organización o participando en sus programas, podéis escribir a "Bicis para la Paz", Avda. Portugal, 16. 27500 Chantada (Lugo).

BICIS POLA PAZ



RODAS PARA UN MUNDO SOLIDARIO
Aptdo. 35 - CHANTADA

DIEZ MILLONES DE ANIMALES MUERTOS EN LAS CARRETERAS

La CODA (Coordinadora de Organizaciones de Defensa Ambiental) concluyó en un reciente estudio que más de diez millones de animales (vertebrados) mueren cada año en los algo más de trescientos mil kilómetros de red vial estatal. Y no son sólo perros, gatos o ratas: estas especies suponen sólo el 10% de los atropellos; son otros pequeños animales -pája-

ros, erizos, conejos, murciélagos, anfibios...- los que se llevan la peor parte. Los puntos negros localizados -donde el número de animales atropellados es mucho más alto- suelen coincidir con las carreteras que atraviesan espacios naturales bien conservados (salinas de Santa Pola, Doñana, Cova-donga,...). También han demostrado que son aquellos vehículos que circulan a velocidad excesiva los que provocan mayor número de atropellos (¿por qué no se prohibirá fabricar automóviles que puedan superar las velocidades máximas permitidas?). La CODA denuncia también la contradicción existente entre los millones de animales atropellados cada año y la publicidad engañosa de algunas marcas de automóviles que bajo la moda del "reclamo ecológico" exhiben en sus anuncios coches circulando -a menudo a altas velocidades- por carreteras que discurren por espacios naturales sobresalientes.

CICLISMO URBANO: UNA CUESTION DE SALUD PUBLICA

La asociación médica inglesa más importante, la BMA (British Medical Association), ha publicado un informe recomendando el uso de la bici. En él confirma los innegables beneficios que aporta el ciclismo: mejora la salud mental, protege contra enfermedades cardiovasculares y la mortalidad que conllevan gracias a numerosos mecanismos tales como la reducción de la materia grasa y de la presión arterial y el aumento de lípidos sanguíneos beneficiosos. Los ciclistas cotidianos presentan la mitad de problemas cardíacos que la población general, y entre las personas de más de 75 años el riesgo es 10 veces menor, especialmente si se ha practicado este deporte durante toda la vida.

Pero a pesar de todos estos beneficios, sólo el 1% de la población inglesa usa la bici frente al 10% que la utilizaba para ir diariamente al trabajo en 1950. Aunque actualmente se venden en Gran Bretaña tantas bicis como autos, el 94% de estos se utilizan habitualmente frente a sólo un 25% de bicicletas que se usan al menos una vez por semana. Entre 1952 y 1987 el número de ciclistas muertos por kilómetro recorrido se ha duplicado. ¿Para qué preocuparse de estar en excelente forma física y mental si puedes ser arrollado en cualquier momento por un coche?. Restricciones al tráfico automovilístico, dando prioridad al peatón y al ciclista se hacen necesarias. El mencionado informe finaliza sorpren-

diéndose de la ignorancia reiterada por parte de los políticos ingleses de los efectos positivos de promocionar el uso de la bici como transporte. A veces lo más difícil es convencer de lo obvio.

ROBOS DE BICICLETAS EN GRONINGEN

Según el Worldwatch Institute, tras dos grandes ciudades chinas, la holandesa Groningen ocupa el tercer lugar mundial en cuanto a utilización de la bicicleta. Sus habitantes se sienten orgullosos de que el 50% de sus desplazamientos se realicen pedaleando e incluso han elegido como lema propagandístico: "Groningen la ciudad de las bicis".

La otra cara de la moneda es el gran número de robos de bicis que se producen. Hasta 1990, 15.000 ciudadanos los padecían cada año. Un porcentaje inadmisiblemente casi el 9% sobre



una población de 168.000 habitantes. El Ayuntamiento decidió abordar el problema de una forma integral involucrando a distintos Servicios Municipales. Se trataba no de un proyecto temporal sino de incorporar un conjunto de medidas a la política regular de los distintos Departamentos involucrados.

El balance tras la aplicación de las medidas adoptadas ha sido positivo y el número de víctimas de robo se redujo, en un año, un 30%-unos 5.000 robos menos-, lo que representa un millón de florines (unos 60 millones de pesetas). Las medidas se repartieron en cuatro apartados:

- 1.- Mejoras en los aparcamientos para bicis. Tras un inventario de los existentes en el centro de la ciudad, el 98% de ellos fueron reemplazados y/o desplazados. Se instaló un segundo gran cicloparaje y otros garajes menores junto a algunos colegios y, en verano, en algunas piscinas. Incluso se dotó a la Fundación que gestiona los garajes de uno desmontable y transportable para acontecimientos excepcionales.
- 2.- Información al público. Se realizaron campañas para el uso de sólidos

antirrobo y para que los ciudadanos conocieran el número del cuadro de su bici y grabaran en ella su código postal. Los vendedores de bicicletas se ofrecieron a grabar el código postal en el cuadro y registrar la bici en el NFR (Registro Nacional de Bicicletas) al precio de 5 florines (unas 300 pts.), oferta que fue aprovechada por unos 3.000 ciclistas. Se repartieron folletos explicativos a los 11.000 estudiantes de primer curso de Universidad en el momento de inscribirse.

3.- Asistencia a las víctimas. Las bicis recuperadas, cuyos propietarios no fueran encontrados, se ofrecieron a un bajo precio a las víctimas de robo que hubieran registrado su bicicleta.

4.- Control y búsqueda. Para las víctimas que conocieran el número de su cuadro y código postal se creó un nuevo procedimiento de denuncia, con una mejor asistencia y mejorándose la búsqueda y control policial.

LA CICLOPISTA DEL SOL. ITALIA DE NORTE A SUR EN BICI

La ciclopiستا del Sol, alternativa a la famosa autopista del Sol que recorre Italia, es una propuesta de la FIAB (Federación Italiana de Amigos de la Bicicleta) para promover el cicloturismo.

Aunque el sueño originario era una pista ciclable que atravesara la península Itálica, la FIAB decidió finalmente proponer un recorrido preferentemente por carreteras ya existentes. Dicho recorrido abarca desde el Paso de Brennero en los Alpes hasta la ciudad de Nápoles, pasando a lo largo de un eje Norte-Sur por ciudades como Trento, Verona, Mantua, Bolonia, Florencia, Siena y Roma. Existe una variante, para las personas particularmente alérgicas a las subidas, que se



vifurca en Mantua dirigiéndose hacia el Sur-Oeste, pasando por Reggio-Emilia, Parma, Lucca, Pisa y reuniéndose en Roma con el itinerario principal.

Los distintos grupos de la FIAB han trabajado en los tramos de sus respectivos territorios. Se ha dado prioridad a las pistas para bicis ya existentes y a las carreteras interesantes desde el punto de vista cicloturista (poco tráfico, pendientes no excesivas, arcones en buen estado, costados arbolados, valor paisajístico,...) aunque aumentasen -dentro de ciertos márgenes- los kilómetros respecto, al recorrido más corto. Han sido censados los servicios interesantes para el cicloturista, como camping, hostales, albergues, tiendas de alimentación, restaurantes, etc., así como los lugares relevantes desde el punto de vista cultural y naturalista en un radio de 15-20 km desde el eje del itinerario. Donde ha sido posible se ha indicado la forma más cómoda de atravesar las ciudades.

Antes de difundir este proyecto, que aun sólo existe sobre el papel, habrá que completar la parte gráfica, buscando un logotipo adecuado que acompañe a toda publicación referen-

te a la ciclista del Sol y que sirva también para la señalización de la misma. Habrá que asumir también un formato definitivo en la cartografía con una simbología clara de los servicios y atractivos de la ruta. Esperamos en cualquier caso que esta buena idea llegue a buen fin.

VIAJE A AFRICA

Tengo proyectado atravesar África en bici; por el momento no he encontrado ningún compañero con el que realizar el viaje. Si alguien está interesado puede ponerse en contacto con: Sergi Massanés i Borrós. c/Sant Joan, 43. 08221 Terrassa.

BICIS PUBLICAS, LA ALTERNATIVA

"Véloce", servicio rápido de mensajería en bici en Viena (Austria), va a instalar un sistema de alquiler de bicicletas por toda la ciudad. Las bicis podrán alquilarse en distintas estaciones que funcionarán de una manera automatizada, sin personal, con diversas tarjetas de crédito. Una vez usadas, las bicis podrán devolverse en cualquiera de las estaciones de la red. El precio por la primera hora es de 20

chelines (unas 200 pts.) y por cada hora adicional 10 chelines más hasta un máximo de 100 chelines día. Cada bicicleta posee un sistema integrado antirrobo, componentes antidesmontables y un diseño fácilmente reconocible con colores llamativos para disuadir a los ladrones; ruedas anchas, cesta delantera y cartera portabultos.

En la fase piloto, que ahora comienza, funcionarán 5 estaciones y 180 bicicletas y está previsto que en 1995 sean 100 las estaciones y 4.000 las bicicletas. La inversión inicial es de 5 millones de chelines (más de 50 millones de pesetas) y la empresa espera que en dos años el proyecto "Public Vélo", que así se denomina, se autofinancie.

EN BICI A TRABAJAR

El Ayuntamiento de San Luis Obispo (California) aprobó, dentro del "Plan para un aire limpio", un programa que ofrece a sus empleados bicicletas a cambio de que acudan al trabajo pedalando al menos dos veces por semana. Algunas de las bicis, que al cabo de un año pasan a propiedad de los em-



PUNTO DE VENTA AUTORIZADO. GAMA 1993

- * MERLIN TITANIUM
- * TREK
- * MARIN
- * DIAMON BACK
- * ESPECIALIZED
- * SHIMANO
- * SUNTOUR
- * PROFILE
- * BELL

CICLOS DELICIAS

Pº de las Delicias, 65 bis

tlf. 5 30 77 87 - 5 28 60 59

fax. 5 28 60 59



LA BICICLETA Y EL TRANSPORTE COLECTIVO

Con retraso respecto a nuestros originarios planes os llegará a principios de 1993 un monográfico de SIN PRISAS sobre la bicicleta y el transporte colectivo. En él trataremos el tema en profundidad tanto desde puntos de vista prácticos como teóricos.

Entre tanto os recordamos que tras sendas circulares internas de Renfe (14 de abril y 1 de junio) la bicicleta sólo puede ser facturada como equipaje (al amparo del billete de largo recorrido correspondiente que da derecho a una franquicia de 15 kg.) cuando la facturación tenga lugar entre alguna de las siguientes estaciones:

A Coruña, Albacete, Alcázar de San Juan, Algeciras, Alicante, Almería, Badajoz, Barcelona, Bilbao, Burgos, Cáceres, Cádiz, Cartagena, Castejón de Ebro, Ciudad Real, Córdoba, Ferrol, Gerona, Gijón, Granada, Huelva, Irún, León, Lérida, Linares-Baeza, Lugo, Madrid, Málaga, Medina del Campo, Mérida, Miranda, Monforte de Lemos, Murcia, Orense, Oviedo, Palencia, Pamplona, Port Bou, Reus, Salamanca, San Sebastián, Santander, Santiago de Compostela, Sevilla, Tarragona, Valencia, Valladolid, Vigo, Zaragoza

Por otra parte, tras circular de octubre pasado, todos los trenes regionales con material UT/440 (con furgón) y Autopropulsados 592.0 y 593.0 con furgón ampliado admiten bicicletas. Se identificarán con el pictograma de una bicicleta los furgones que admitan las bicis, cuya carga y descarga será a cargo del propio viajero que no deberá pagar ninguna cantidad adicional por este transporte.

En Cercanías existen en algunas zonas (Barcelona, Valencia, Donosti) facilidades para el traslado de la bici, pero en general no existe regulación.

En el monográfico os detallaremos y completaremos la información tanto en los referente al ferrocarril (Renfe y Feve) como a otros medios de transporte (autobuses, barcos y aviones). Procuraremos incluir la nueva situación de Renfe que tras el 18 de enero próximo eliminará aun más servicios (mientras sigue pensando en nuevas líneas de Alta Velocidad).

pleados, proceden de la oficina de objetos perdidos, ¡es como adoptar una huerfanita!. El Ayuntamiento ha instalado carriles-bici y aparcamientos y taquillas individuales en su edificio para dar facilidades a los ciclistas.

PORTABICIS PROHIBIDOS

En el nº 77, mayo 1992, de la revista Tráfico, publicada por la Dirección General de Tráfico, aparece la respuesta a una carta de un lector interesándose por los rumores sobre la prohibición de ciertos soportes para transportar bicicletas que se instalan en el portón trasero o el maletero del automóvil. Reproducimos aquí la contestación dada, bajo el título "Para la bici la boca", por la redacción de dicha revista.

"Respuesta: Entendemos que la colocación de dicho soporte en la parte posterior de los automóviles infringe lo dispuesto en el artículo 59 del Código de la Circulación, que prohíbe expresamente colgar, sobresaliendo alrededor de la caja del vehículo, utensilios, embalajes u otros objetos. El citado precepto sólo permite el transporte de carga en la parte superior del vehículo, siempre que no sobresalga de sus

extremidades anterior y posterior, salvo cuando se trate de ciertas cargas de utilidad pública, en cuyo caso pueden sobresalir hasta unos límites taxativamente fijados."

BICICLETAS DE MONTAÑA PARA NIÑOS

La revista OCU-Compra Maestra en su nº147, noviembre 1992, analiza diversos modelos de bicis de montaña para niños. Aunque resulte extraño sus pesos son similares a sus análogos para adultos, analizadas en el nº 142 de la citada revista. Y es que, con el fin de reducir los gastos al máximo, el cuadro es generalmente de acero y los elementos muy simples. Los reflectores y faros, elementos de seguridad muy importantes especialmente en bicicletas infantiles, dejan, según la revista, mucho que desear. Importante también es comprobar la longitud de la tija del sillín pues permitirá que la bici pueda ser utilizada por el niño durante más tiempo. En-

tre los diez modelos con ruedas de 24 pulgadas (dirigidos especialmente a ciclistas entre 8 y 13 años) la revista elige por su relación calidad/precio: Giant Flash City (37.700 pts), Bianchi Ragno Junior (35.950 pts) y Conor Mtb 6 (33.500-37.000 pts).

BICICLETAS EN TURIN

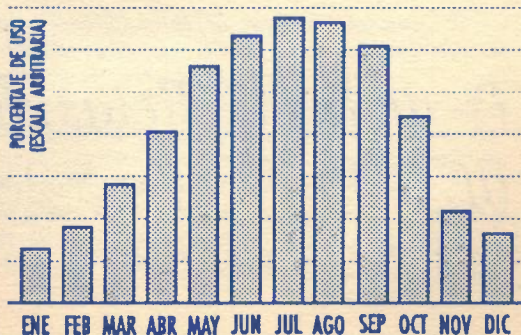
Calcular el porcentaje de uso de la bici en los desplazamientos urbanos no es tarea fácil, especialmente en ciudades con bajo nivel de utilización. Quizás por ello los datos escasean y son de dudosa precisión. El grupo turinés Bici & Dintorni viene efectuando diversas mediciones cuyos resultados -recogidos del nº 0 de la revista FIAB (Federación Italiana de Amigos de la Bicicleta)- se resumen en la siguiente tabla:

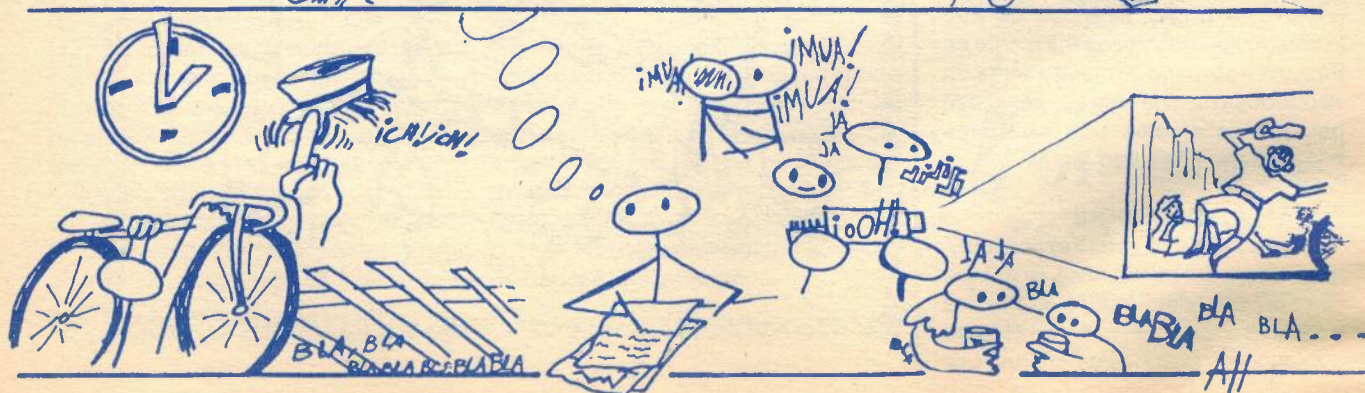
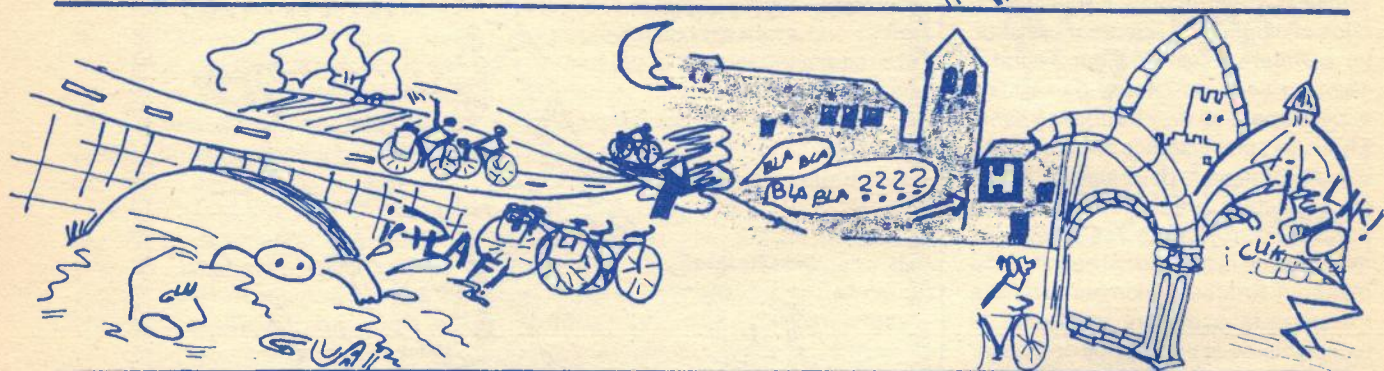
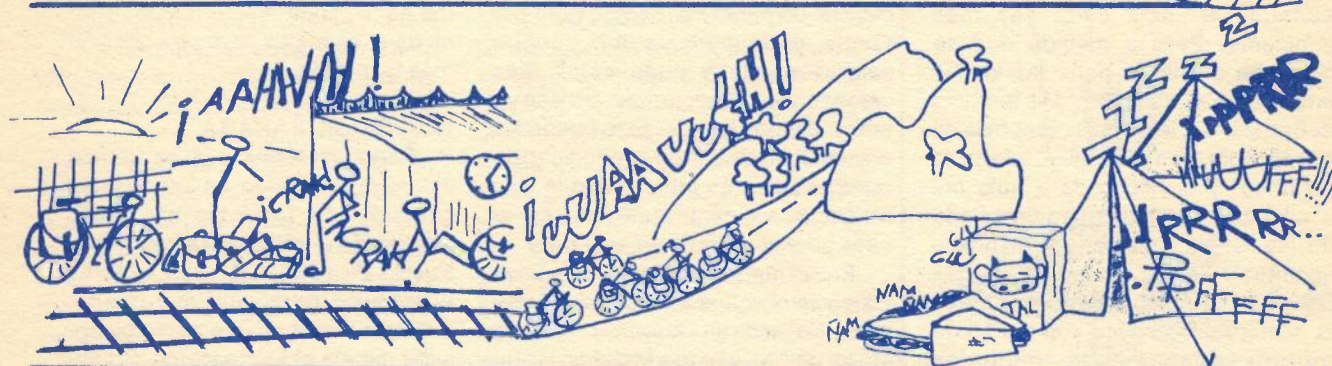
Fecha	1	2
enero-febrero 1988	6,0	128,2
marzo-abril 1990	14,7	52,3
junio 1991	24	32,1
noviembre 1991	7	109,9
diciembre 1991	4,3	178,9
1 Ciclistas/1.000 automovilistas		
2 Automóviles/ciclistas		

La segunda columna está calculada dividiendo el nº de ciclistas observados por el nº de coches multiplicado por la media de ocupantes por vehículo (1,3 en este caso) y por mil y representa el número de ciclistas por cada mil personas que se desplazan en automóvil. La tercera columna indica el número de coches a que "toca" cada ciclista en Turín.

Se aprecia la gran diferencia de utilización entre los meses fríos y los de temperatura más calurosa; y parece confirmarse que el uso a lo largo del año varía según la gráfica adjunta (aplicable a ciudades de similares características climatológicas que Turín).

VARIACIÓN ANUAL DEL USO DE LA BICI EN TURÍN





Marruecos

"RUMBO A MARRUECOS"

La idea de ir a Marruecos en bicicleta hacia tiempo que me rondaba por la cabeza. Fueron pasando los días y aquella aventura que tanto había soñado se hacía cada vez más inminente. Pero a medida que se acercaba el día de partir las dudas empezaron a aparecer. Mil temores derivados de las ideas xenofóbicas que siempre me habían inculcado hacia "lo moro" y el hecho de ir solo me asaltaban y me sumían en un estado de inquietud, traducido en insomnio nocturno y un efecto laxante de lo más pertinaz. Pero de todas maneras me lié la manata a la cabeza y el día 15 de febrero después de múltiples contratiempos derivados de confiar ingenuamente mi suerte en las manos de RENFE, me planto en Melilla.

"PEDALEANDO HACIA EL ATLAS"

Mi objetivo inicial era desarrollar el viaje a lo largo de las montañas del Atlas Marroquí, pero antes había que llegar a Fez. Opté por la ruta de Melilla para evitar problemas, la costa atlántica no tenía ningún interés y atravesar el Riff por Tetuán y Chefchaouen significaba enfrentarse a multitud de críos aficionados a apedrear ciclistas. La carretera hacia Fez por Taourirt y Taza no tiene un interés paisajístico especial pero es muy tranquila y llana. El paisaje semidesértico me acompañó durante gran parte del recorrido. En los pocos pueblos que crucé por el camino pude experimentar las primeras muestras de la tradicional hospitalidad marroquí. En Mecha-Homadi un ciclista me pagó la comida y en Taourirt el recepcionista de un hotel me dejó pasar una noche gratis. Después de 360 kilómetros introductorios me planto en Fez, y me sumerjo por horas en su bulliciosa medina en la que paseando por sus callejuelas uno se siente transportado a la Edad Media.

"EL ATLAS MARROQUÍ"

A pocos kilómetros de Fez comienza la cordillera del medio Atlas, el paisaje cambia paulatinamente de los campos y olivares a los encinares y finalmente a magníficos bosques de cedros. Los

pueblecitos Bereberes acentúan el colorido y el tipismo de esta zona. El tiempo también cambia y unas fuertes nevadas me obligan a cambiar de planes. Pero cuatro días en Ifrane bloqueado por el mal tiempo pero por suerte unos policías me acogen calurosamente y paso estos días conviviendo con ellos como si fuese un amigo de toda la vida. Este fantástico encuentro me brinda la oportunidad de conocer con más profundidad la vida cotidiana de la gente marroquí y hacer unos buenos amigos en este país.

En las montañas hay mucha nieve y me veo obligado a modificar mi ruta inicial. Pasando un frío terrible asciendo al "Col de Zad" y llego a Midelt en la otra vertiente del Atlas, con la intención de ascender al circo de Jaffar "off-road" para poder llegar a las gargantas del Todra. Otra vez me veo obligado a cambiar de planes, el mal tiempo persiste y los 350 kilómetros que me

separan de las gargantas son empresa demasiado arriesgada. Cubrir esta distancia por pistas de montaña, ascendiendo a más de 2.800 metros solo y con mal tiempo me hacen comprender que lo mejor es dejar esta idea para otra ocasión más favorable.

"RUMBO AL SAHARA"

Parto de Midelt con un tiempo indeciso, pensando en llegar a las gargantas del Todra lo más rápido posible. En el inicio de la ascensión al Puerto de "Tagalm" unos ciclistas marroquíes me recomiendan que me vuelva a Midelt ya que no se puede subir debido al fuerte viento. Pronto lo compruebo. Mientras empujo la bici intentando no caer debido al viento huracanado que se ha desatado con la tormenta tengo un debate interno sobre la decisión que debo tomar. Volver a Midelt no me apetece en



absoluto y llegar a Errachidia en estas condiciones me parece imposible. Decido continuar a la espera de que el alma caritativa de algún conductor se apiade de mí. Debo dar mucha pena porque al poco tiempo un Wolsswagen Golf y partimos hacia Errachidia. Los golpes de viento son tan fuertes que llegan a desplazar el coche peligrosamente hacia los precipicios del puerto. Uno de los ocupantes me invita a pasar el resto del día en su casa y el otro me da su dirección de Quarzazate para que vaya a visitarlo. Después de las recomendaciones de mi anfitrión para que visitara las dunas de Merzouga parto hacia Erfoud bajo la lluvia. Me detengo en la "Source Bleu de Mesqui" a contemplar el magnífico paisaje del Oued y sus oasis. El valle del Ziz o Tafilalt me deja profundamente impresionado. Desciendo rápidamente por magníficos palmerales y pueblos que parecen sacados de un cuento.

Antes del Erfoud me encuentro un cicloturista de Manchester, nuestra alegría por el encuentro es mutua y hablamos largo rato de las vicisitudes del viaje antes de despedirnos. La ruta hacia Merzouga no es fácil, la gran cantidad de pistas que encuentro me sumen en la duda. Un lugareño que aparece por casualidad me indica que debo seguir la línea telefónica. Después de varias horas de pedaleo en pleno desierto me empiezo a mosquear; el pueblo no aparece y es de noche. Un Renault 4, se dirige hacia mí en la oscuridad y se para a mi lado, sus ocupantes me preguntan hacia donde voy y ante la respuesta -que me dirijo a Merzouga siguiendo la línea telefónica- se sorprenden y me informan que me he pasado de largo. Por poco me voy hasta Argelia. en Taouz me hubiesen retenido al menos dos días si llego a continuar. Cargan la bici en el coche y me llevan al pueblo que está totalmente a oscuras. Por la mañana tengo la ocasión por primera vez en mi vida de andar por las dunas del Erg de Chevi en pleno Sahara. La sensación es indescriptible y el paisaje con su juego de formas y colores totalmente sorprendente.

Vuelvo hacia Rissani con la ayuda de la brújula siguiendo dirección N-NO.

Para llegar a Tinerhir sigo la pequeña carretera que va hacia Tinedjad. Los pueblos que me cruzo en el camino son muy auténticos. Por esta carretera no pasan turistas y la vida de estos pueblecitos es de lo más típica. En Jorf duermo en casa de unos agricultores. Dormimos todos juntos

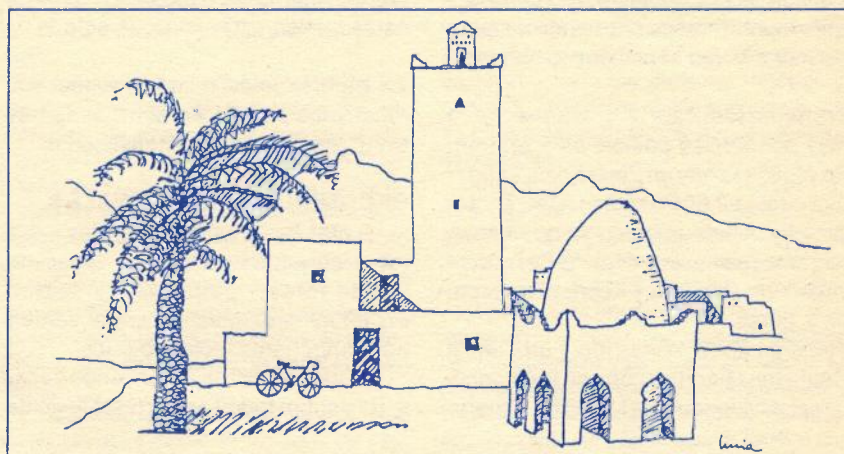
en la misma cama con los animales al lado, sin duda la experiencia fue de lo más curiosa.

"DE TODDRA A MARRAKECH"

En las gargantas del Toddra me detengo unos días para descansar aquí ya empieza a haber demasiado turistas. No encuentro ningún escalador con quien ir al Pilié de Couchant. He cargado con el material inútilmente, en mi interior pienso lo burro que he sido. Me dirijo hacia Zagora, el tiempo vuelve a cambiar y en Quarzazate quedo otra vez bloqueado por el mal tiempo, paso

cada dos horas. El paisaje vuelve a ser montañoso y al fondo se vislumbran las montañas nevadas del alto Atlas. En el camino hacia Tazenakht me encuentro dos cicloturistas alemanes que quedan tan sorprendidos como yo del encuentro en semejante lugar. Son dos hermanos de Colonia, yo llevo ya 1.500 kilómetros, ellos 10.000 y todavía seis meses de viaje por delante. Hablamos largo rato de las maravillas del material para cicloturismo que se pueden encontrar en su país.

Durante la ascensión al Tizi'n Tichka encuentro viento en contra tanto de



unos días en casa de Shamir (el del Wolswagen) el cual me encuentra en el mercado mientras paseo intentando encontrar un batería para la máquina de fotos que no funciona. La ruta hacia Zagora me decepciona, quizás después de haber visto el valle del Ziz el paisaje no me parece gran cosa. Los críos me acosan sin piedad. Ante mi negativa de dar dirhams, bolis o caramelos por la "jeta" a todos los que se cruzan en mi camino en un pueblo por poco me lapidan. El tiempo continúa indeciso, para no volver otra vez hacia Agdz cojo una pista en dirección Tazenakht que resulta ser infernal. Después de pedalear todo el día por este pedregal en el que no había ni Cristo, llego a las minas de cobre de Bleida ya entrada la noche y con las manos heridas debido a una caída que sufrí en el camino. En el pueblo me acogen muy bien, quizás soy el único turista que se ha pasado por aquí en mucho tiempo, rápidamente me ayudan, y finalmente paso unos días en casa de Hassan y Hussein unos jóvenes mineros que junto a sus amigos se obstinan en que pase unos días más en su pueblo. Después de despedirme de mis amigos de Bleida salgo con la intención de llegar a Marrakech en los próximos dos días. En la carretera me cruzo con un coche

subida como de bajada, el paisaje es impresionante y las altas montañas nevadas me acompañan gran parte del trayecto. Finalmente llego a Marrakech un día más tarde de lo previsto, sólo me detengo en la plaza del Kenaa para tomarme dos naranjadas como premio por finalizar mi objetivo. Rápidamente cojo el tren y tras dos días de agotador viaje me planto en casa.

Mientras escribo estas últimas líneas disfruto de las agradables impresiones que ha dejado este país y sus gentes en mi memoria.

CONSEJOS PRACTICOS.

Epoca recomendada: Cualquier época es buena, pero el invierno no es favorable si nos queremos internar en las montañas, ya que hace mucho frío y las nevadas son frecuentes quedando muchas rutas y pistas intransitables. Los meses de abril, mayo, junio y septiembre-octubre, son los más favorables el tiempo es bueno y hay pocos turistas.

Dinero, comida y dormir: La moneda marroquí es el dirham 1DH = 12 ptas. Sólo lo podréis cambiar en Marruecos, lo podréis hacer en la calle o en los bancos, pero por lo general es mejor

hacerlo en estos últimos ya que suele ser más favorable para nosotros.

En cualquier sitio puedes encontrar comida de todo tipo. En los pueblos podéis encontrar pequeños restaurantes en los cuales podréis comer un "Tajine" o "Couscous" por 200 - 300 pesetas. En las grandes ciudades cerca de los mercados se encuentran pequeños restaurantes en los que comer es muy económico.

Hay hoteles en todos los pueblos más o menos grandes en los que por 30-40 DH podéis encontrar habitaciones individuales correctas pero sin lujos. En la montaña se puede hacer camping salvaje o Vivac sin ningún problema.

Transportes: Para ir a Marruecos lo más económico posible es ir en tren. En Algeciras hay un Ferry hacia Tanger que cuesta 2.500 pesetas (Desmontar la bici y subirla al barco ya que hacen pagar lo mismo por ella). El Ferry sale varias veces al día y cubre el trayecto en 2 horas.

También en Algeciras hay Ferry hacia Ceuta más barato y con una frecuencia de salida superior. En Málaga o Almería

puedes coger el Ferry hacia Melilla, sale tres días por semana y cuesta 2.500 pesetas bici incluida.

En Marruecos podéis utilizar el tren, el autobús o el taxi, son muy baratos y no tienen problema para llevaros la bici (en los autobuses hasta suben los animales).

En las carreteras hay muy poco tránsito.

La ruta: El mapa Michelin 969, es muy preciso y es el que he utilizado durante todo el viaje. De los 1700 km realizados sólo 150 han sido por pistas, el resto por carreteras asfaltadas, en general éstas suelen estar en buen estado.

La bici: No hace falta llevar muchos recambios porque en Marruecos hay MTB, aunque no muy sofisticadas.

RECOMENDACIONES FINALES.

Evitar las grandes ciudades y las rutas muy turísticas están llenas de vendedores pesados y crífs impertinentes. Mucha gente vendrá para engañaros; cuidado pues.

Si vais en bici os recomiendo evitar el Rif y sobre todo Tanger (está lleno de

chorizos) si queréis evitar problemas.

Hablar francés es una condición indispensable si se quiere conocer bien el país y sus gentes.

Adentraos en los pueblos y rutas de montaña, así como las rutas poco turísticas del sur del país, es donde vais a encontrar el verdadero Marruecos y la gente más amable.

La gente como he dicho suele ser muy amable y hospitalaria quedaréis sorprendidos de esta cualidad. Yo he pasado prácticamente la mitad del viaje invitado en casas particulares, ahora bien, para esto hay que huir de las zonas muy turísticas y poner algo de vuestra parte. Estar invitado en una casa marroquí es una gran ocasión para conocer mejor el país y hacer nuevos amigos. Excepcionalmente el único problema suele ser los niños en ciertas zonas que además de pedirte cosas continuamente suelen apedrearte cuando los contrarías. En ciertas ciudades son los timadores y los falsos guías ojo pues a chorizos y mangantes, en Tanger, Fez, Marrakech y Mecknes.

Sergi Massanes



ESPECIALISTAS EN MOUNTAIN BIKE Y CICLOTURISMO

- Financiamos tu compra
- Taller
- Alquiler

VARACOL SPORT

MADRID CENTRO.- C/MONTERA 32 1º, 28013 Tel 532 90 73
MADRID SUR.- Pseo. de las DELICIAS 53, 28045 Tel 539 96 33
GETAFE (MADRID) C/ SIERRA 8, Tel. 683 84 25

LIBROS, LIBROS, LIBROS...

Sigue la avalancha de libros sobre la bicicleta. A las dos editoriales hasta ahora más prolíficas, Tutor (dedicada principalmente a la bici de montaña) y Sua (cicloturismo y bici de montaña) parece unirse decididamente Desnivel (prestigiosa editorial sobre montañismo), donde nos alegra ver los buenos libros de dos antiguos colaboradores de esta revista: Pablo Bueno y Victor Guerra.

Seguramente nunca hubo un año tan fértil, en cuanto a la aparición de libros ciclistas, como este que ahora acaba. Sirva de muestra la lista de los publicados por las tres editoriales mencionadas.

DESNIVEL

- * **El libro del mountain bike.** P.Bueno. 158p. 17x22 cm. 1700 pts.
- * **Por los Picos de Europa. Itinerarios para bici de montaña.** V.Guerra. 144 p. 12x17 cm. 1.100 pts.
- * **Mountain-bike. Técnica.** H.Seidl. 128 p. 17x22 cm. 1.700 pts.
- * **El valle del Alberche. Itinerarios para bicis de montaña.** J.Castro. 222 p. 12x17 cm. 1.200 pts.

SUA

- * **Asturias en bici.** J.Arana. 86 p. 12x22 cm. 1.000 pts.
- * **Burgos. Ciclismo de montaña.** L.Markina/R.Alzaga. 128 p. 12x22 cm. 1.400 pts.
- * **Pirineo de Huesca. Ciclismo de montaña.** A.Jaen/A.Escarpa. 176 p. 12x22 cm. 1.750 pts.

TUTOR

Colección Rutas BH de Mountain Bike:

- * **Zona norte 2.** P.Genovés/J.Prieto. 140 p. 13x21 cm. 950 pts.
 - * **Zona centro 3.** J.Antón Blanco. 142 p. 13x21 cm. 950 pts.
 - * **La Rioja y Burgos.** J.Antón Blanco. 134 p. 13x21 cm. 950 pts.
 - * **Granada.** A.Ortega. 156 p. 13x21 cm. 950 pts.
- Otras colecciones:
- * **Mountain bike de la A a la Z.** A.Sassi. 216 p. 17x24 cm. 1750 pts.
 - * **Mountain bike: Reparaciones y conservación.** J.Stevenson. 188 p. 17x22 cm. 1.550 pts.
 - * **Pedaleando por la vida.** P.Konopka. 126 p. 17x22 cm. 1.750 pts.

Además de estos libros, queremos destacar otros dos también aparecidos durante este año:

- * **España en bici.** P.Tortosa/M^a Mar Fornés. Ed. Integral. 194 p. 19x27 cm. 2.400 pts.

Reedición del libro publicado por Tierra de Fuego en 1984 y rápidamente agotado. Se ha ampliado el número de rutas, ahora 29, y la información de cada una de ellas, y mejorado la presentación con gran número de fotos en color. Esto último y el nuevo formato le han convertido en libro para consultar en casa y no para llevar en la bici. Sigue siendo con diferencia el mejor y más completo libro de rutas cicloturistas por España.

- * **El gran libro de la bicicleta.** R.Grant/R.Ballantine. Ed. El País-Aguilar. 192 p. 22x28 cm. 4.500 pts.

A pesar del gran número de libros publicados últimamente sobre la bicicleta, hacía tiempo que no aparecía uno con un enfoque global del tema. Este lo tiene y aborda gran cantidad de cuestiones tratadas esquemáticamente para conseguir una lectura ágil en detrimento de la profundidad. Cuenta con gran cantidad de fotografías en color que apoyan los textos, breves pero interesantes. Claro que tanta fotografía y la calidad del papel (no precisamente reciclado) se paga, y si no mirad el precio. Muchos papis lo recibirán de regalo de Reyes.

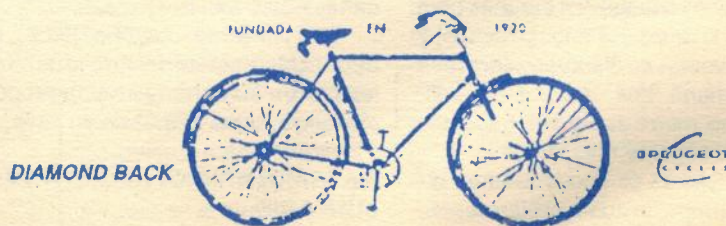
¿Por qué la bici enamora a quien la usa?

- * Das protagonismo al viaje en sí, que importa tanto o más que el destino.
- * El entorno te envuelve durante el desplazamiento.
- * Ves, hueles y oyes, rompiendo el papel de mero espectador ante ventanillas televisivas.
- * Realizas ejercicio físico y sin embargo:
 - Ajustas el esfuerzo, velocidad, ritmo a tus propias posibilidades y pretensiones.
 - Paras tanto como quieres, pero también puedes "sentir" la velocidad.
 - Mantienes la capacidad de sorpresa en tu vivencia.
 - Compartes con otros el esfuerzo, las sensaciones y un espacio abierto.
 - Te integras en el paisaje sin producir contaminación ni despilfarro.

Así comienza el libro **La Sierra Norte en Bici.** F.Heras, F.Rodríguez y A.Miguélez. Comunidad de Madrid. 1992. Pequeña y económica publicación pero muy útil para los que queráis recorrer en bici esta sierra del norte de Madrid. Compagina mapas y perfiles con información sobre temas tales como la arquitectura popular, las fiestas y tradiciones de la zona, la ecología de la región o las huellas para interpretar el paisaje.

EL CABALLO DE ACERO

BICICLETAS Y ACCESORIOS



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

LA BICI EN MONTREAL

En septiembre de 1990, la empresa de investigación LOCUS terminó un estudio sobre los ciclistas de la villa de Montreal encargado por el Ayuntamiento de la misma. El periódico Le Monde a bicyclette obtuvo una copia del estudio a finales de 1991 y recientemente apareció un artículo sobre el tema en la revista Velocite de la Fubicy francesa, del que hemos extraído esta reseña.

METODOLOGIA Y RESULTADOS

En el otoño de 1988, la administración municipal de Montreal se comprometía a promover el uso de la bicicleta -bastante utilizada en la ciudad- dentro del respeto a las normas de seguridad y una cohabitación armoniosa con los otros ocupantes del espacio público. El estudio se inscribe en este contexto y pretende adaptar las intervenciones en la villa en función de las características, comportamiento, esperanzas y necesidades del usuario de la bici.

Los investigadores combinaron tres herramientas metodológicas: un sondeo telefónico a una muestra de 1.361 personas mayores de 15 años, la observación in situ en dos puntos de la ciudad -donde fueron registrados 1.349 ciclistas en un periodo de seis días- y, por último, dos grupos de discusión acerca de los ciclistas.

Se definió al ciclista como toda persona de la muestra que hubiera utilizado la bicicleta en Montreal al menos una vez en el curso del año anterior al momento de la encuesta (abril 89, mayo 90). Esta definición debe ser tenida en cuenta al interpretar los resultados del estudio.

El perfil resultante es el siguiente. Alrededor de la mitad de la población montrealés de más de 15 años se califica de ciclista (638 ciclistas, 46,9%; frente a 723 no ciclistas, 53,1%). Más hombres (59%) que mujeres (41%) practican el ciclismo y lo hacen de un modo más intenso. La observación sobre el terreno señala dos tercios de hombres y un tercio de mujeres. La función utilitaria caracteriza a los usuarios regulares (más de cinco trayectos por semana) que suelen ser más bien hombres jóvenes (35 años o menos) y cuyos trayectos se efectúan sobre todo entre semana. Los usuarios recreativos tienen más edad y sus trayectos son generalmente más largos.

Los ciclistas se encuentran en todos los grupos de edad, si bien cuanto más se avanza en edades la proporción disminuye y se efectúan menos trayectos.

PERCEPCION E IMPORTANCIA DE LA BICICLETA

Aunque la utilización de la bicicleta en medio urbano es calificada de peligrosa, la gran mayoría de los encuestados (86%) considera que debería ser más promocionada. Son sobre todo los usuarios cotidianos quienes juzgan peligrosa su utilización a la vez que se declaran profundamente pro-bici, apoyando más que los demás la bici como solución al transporte urbano.

Cuando los ciclistas no usan la bici su comportamiento (en cuanto a hábitos de transporte urbano) es similar al de los no ciclistas. Señalándose curiosamente que el 57% de los ciclistas eran propietarios de coche frente al 50% entre los no ciclistas. Tanta similitud proviene probablemente de la definición, demasiado global, que los investigadores dan del ciclista.

La población de Montreal reconoce las ventajas ambientales de la utilización de la bici para la calidad de vida en el medio urbano (disminución de la circulación motorizada y la polución a ella debida). En cuanto a las medidas para aumentar el uso de la bici, la mayoría se declara favorable a restringir el uso del coche en el centro.

LA RED DE CARRILES-BICI

Hay división en cuanto a la evaluación de la red para bicis: el 59% de los encuestados juzga que no está suficientemente desarrollada; esta proporción aumenta cuando se pregunta específicamente a los ciclistas. Sin embargo los usuarios intensivos piensan que Montreal está bien provista de carriles-bici.

Una inmensa mayoría (90%) se declara favorable al desarrollo de carriles-bici en su barrio y en una proporción algo menor (72%) en su calle.

MATRICULACION Y REGISTRO VOLUNTARIO

Los ciclistas son reticentes a la idea de matriculación o registro voluntario: la bicicleta proporciona una autonomía que se teme perder si se la regula como al coche.

SEÑALIZACION Y COMPORTAMIENTOS CON RIESGO

El volumen de circulación ciclista en los dos lugares de observación fue importante: alcanzó el 15% del total.

Existe relación entre la densidad motorizada y el respeto a la señalización por parte de los ciclistas: a mayor densidad, mayor observancia de las normas. Los "comportamientos delictivos" más frecuentes son no señalar los giros y no respetar los semáforos en rojo.

En total el 16% de los encuestados declara haber tenido un accidente montando en bici durante el año anterior, aunque los accidentes solitarios (sin implicación de otro vehículo) son los más frecuentes. Los accidentes con otro vehículo implicado son tres veces más numerosos entre los usuarios utilitarios que entre los recreativos. Para el conjunto de los encuestados la causa principal de los accidentes ciclistas es la imprudencia de los propios ciclistas, seguida, ex aequo, por la falta de "cortesía" de los automovilistas y la falta de respeto a las leyes de circulación por parte de los ciclistas. Los ciclistas cotidianos y utilitarios no comparten esta percepción y son muy severos con la conducta de los automovilistas; mientras, los no ciclistas critican el comportamiento de los ciclistas, ¿quién dice la verdad?.

El 13% de los ciclistas observados portan casco protector y el 66% reflectantes reglamentarios.

PROMOCION DE LA BICI

Se desea una dinámica promoción de la bici como medio de transporte urbano en los medios de comunicación. Los aparcamientos para bicis en los lugares de trabajo serían un importante estímulo para su uso entre los empleados.

La encuesta destaca que la mitad de los no ciclistas son potenciales usuarios y que los principales frenos a un mayor uso de la bici son: la seguridad (temor al accidente), la falta de aparcamientos seguros (miedo al robo) y de suficientes carriles-bici.

PONGA UNA BICI EN SU VIDA

En la Edad Media, el espacio donde vivía la gente, dentro de las murallas, se respetaba mucho más que hoy, los caballos y las carrozas se quedaban a las puertas de la ciudad, todos los ciudadanos iban a pie. Y el tener que encontrarse en espacios estrechos favorecía la comunicación y el diálogo. Y como antídoto contra la agresividad que puede desencadenarse cuando los hombres viven juntos y cercanos se desarrolló todo un ritual de educación "¡Pase usted por favor! ¡No, primero usted! ¡Muchas gracias! ¡Oh, perdón! ¡No se preocupe!". Y a los maleducados se les reconocía y se les señalaba con el dedo.

Hoy con el coche es todo lo contrario. Porque el coche está hecho en clave individualista, anónima, donde puedes ser maleducado impunemente, donde o revelas tu impotencia o eres un pobre hombre. Podemos insultar, agredir y escapar sin dar la cara, cosa mucho más difícil y peligrosa si lo hiciéramos a pie.

El coche ha devorado el espacio para la convivencia, de hecho se está comiendo las aceras. Todos nos indignamos cuando estamos sentados en una terraza y nos abrumba el ruido de los coches y motos, que nos impiden hablar con los amigos, o nos pica la garganta con la contaminación, y el enfado sube de tono cuando debemos hacer malabarismos para andar por la calle, porque tenemos que ir esquivando a los coches aparcados hasta en las aceras.

El oxígeno es fundamental para la vida en nuestro planeta (supone un 27% de la atmósfera terrestre), el hecho de que su cantidad se mantenga relativamente

constante en la Tierra es algo que debemos al mundo vegetal. Una sola encina de tamaño medio produce al día el oxígeno para las necesidades vitales de diez personas. Sin embargo, un coche de mediano tamaño consume en una hora la misma cantidad de oxígeno que ochocientas personas durante todo el día.

También en el capítulo de la salud y la higiene posee el automóvil muy malas notas. El ir en coche, incluso en distancias cortísimas ha convertido al hombre en un ser menos elástico que sus antepasados. Dicho anquilosamiento y falta de ejercicio físico, ha sido una de las causas que más ha contribuido al aumento de las enfermedades cardiovasculares.

Por lo tanto, quien realmente quiera contribuir a la mejora del entorno y de su salud tiene que cambiar a menudo el automóvil por la bicicleta. Se puede empezar por viajar en coche más despacio y emitir así menos gases tóxicos, y sobre todo no usarlo en distancias cortas, prefiriendo el paseo a pie o en bici. Según estadísticas recientes de la CEE, la mitad de los viajes que se emprenden con los automóviles son menores de tres kilómetros, una distancia idónea para bicicleta.

Tampoco puede argumentarse que la bici sea lenta en los desplazamientos. Según estudios realizados por ayuntamientos alemanes, en distancias de tres a cinco kilómetros, en plena ciudad, la bicicleta es un transporte más rápido que el automóvil. La razón de esto se halla en los tiempos "muertos" que el coche requiere, tales como aparcamiento, colas en semáforos, atascos, infracciones de

tráfico, reparaciones, repuestos y lavados. Por contra, la bicicleta tiene muchas menos averías (y cuando las tiene son autorreparadas sin excesivos problemas), no necesita carburante importado y su precio está al alcance de cualquier ciudadano medio.

Ejemplo de la eficiencia y rapidez de la bicicleta, puede ser el servicio de mensajería urgente de la ciudad de Nueva York, que se realiza por personas en bici.

Cuando el ciclista pedalea, lleva a cabo un gran ejercicio físico a través del pedaleo y la respiración rítmica mejora el ritmo cardíaco y el metabolismo celular.

El único problema que ensombrece la buena estrella de la bicicleta es ajeno a ella: la peligrosidad de su uso en avenidas urbanas debido a la insolidaridad de los conductores de vehículos y a la carencia de carriles especiales. Aquí es necesario que arquitectos, urbanistas y sociólogos aúnen esfuerzos junto a movimientos ciudadanos, para que, teniendo en cuenta lo saludable, económico y beneficioso para el ambiente que es ir en bicicleta, se sienten las bases para la realización de una red de carriles bici que permitan desde ir a trabajar a los polígonos industriales, incentivados por las empresas, a poder efectuar las compras en los establecimientos del centro de la ciudad.

En definitiva, si usted quiere vivir en un mundo más saludable, ¡Ponga una bici en su vida!

A.N.V.A.

CALMERA S/L

PEUGEOT
CYCLES

SHOGUN
BICYCLES

SHIMANO

TIOGA

HUTCHINSON

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

Teléf: 527 75 74

ATOCHA, 98



BIC

62

MANÍA

TU tienda EXPERTA
EN Bicicleta de Montaña

TIENDA:

C/ Jaén, 8

☎ 533 11 89

FAX: 554 25 96

TALLER:

C/ Jaén, 14

☎ 533 90 10

(M) ALVARADO

Madrid

VARIACIONES SOBRE LA "PAJARA"

Aproximación al ciclo-zamacuco: 2ª parte

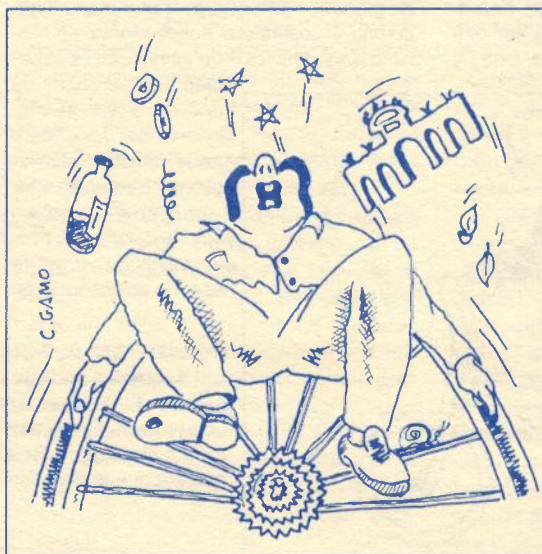
Un texto me pide continúe Violante, lo que hago no sin revolverme, pues me adeuda un pastón por los anteriores, empezando por el primero. Además me ruegan unos jardineros de Torrelaguna que al redactar no olvide a los de E.G.B, lo que haré de buena gana para solaz y beneficio de Rubalcaba.

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

"SIEMPRE CON UNA LENTEJA DE MENOS"

Sus cabellos de amarillo centeno destellaban superando con creces al tono similar del paisaje agostado del fondo, gracias, eso sí, al efecto abillantador del champú adquirido en la última Biocultura. Una sonrisa imprecadera hacía pensar que lo del sufrimiento en el pedaleo y la expresión asociada -de mala leche, vamos- era algo reservado a hipocondríacos, cuando no a ciclistas convencidos de su sino salvador. Por lo demás -y ya sobre el sillín- su postura desmentía cualquier afectación en lo deportivo, pero su tenacidad y un sentido de la dignidad bien entendida, la hacían llegar a tiempo a los puntos de restauración previamente convenidos. De uno de los manuales del buen ciclista al uso, había seleccionado un puñado de consejos sobre nutrición, aunque sin duda, la fobia a la agujeta o algún virus afincado en el subconsciente cabrón burlaron la disciplina justo en el instante de diseñar el menú. Y comió. ¡Toma si comió!: sopa a la marinera, panaché de verduras, revuelto de ajetes, ensalada del tiempo, 2 pelotas de fraile 2, delicias de merluza, un filete de la frontera -bien pasado-, pan, vino, postre. Y para culminar tubo de kolakao sopeado con perrunas de la aldea.

Sin aparente asomo de empacho hubo deglutido el último bollete. Se levantó de una destartada mesa. Impasible. Risueña. Blandió resuelta su bici irisada, con sus cabellos de amarillo centeno que destellaban a pesar del tono similar del paisaje agostado del fondo, la sonrisa eterna, el sol atizando sobre el asfalto y delante una inclinación del trece (%) y más de una treintena (km) para el final de la jornada. El sudor se apoderó de la frente. Y de su boca ... salía gazpacho.



"CUENTO POLITICO DE PRIMAVE- RA o NI HABLAR DE LA ADORMIDE- RA" (*)

Como quiera que aquella primavera las amapolas brotaron amarillas, moradas y verdes, el concejal competente las decretó tulipanes. Y puesto que las flores resultaron de saldo, decidió trasplantarlas y así adornar la denominada Gran Vía. Ni que decir tiene que con el ahorro obtenido aumentó en algunos centímetros la capa de abono de mono, mejor, desde luego, que el de oveja bermeja, aunque la bosta de primate se saliera de la banda inferior del plan de convergencia. A todo esto, y mientras los jardineros ajardinaban, se acercó a curiosear una vieja revieja vestida de teja, con un cucurucho de chufas, que en ese preciso momento (¡ostras!) fueron a caérsele al césped, pudiendo haberse armado la de San Quintín, poniendo, por supuesto, en peligro el contenido pedagógico de este cuento (pues ya se sabe como las gastan los jardineros cuando ajardinan jardines con esmero).

Así es que los/as maestros/as (¡ya empezamos/as!) que saben mucho de flores, niños, niñas, jardineros, bicis y viejas, prepararon una "Re-vuelta Biciclista" en aquel policromado plantío:

- De Cibeles a la Plaza de España -proclamaron invitantes.

- ¡Albricias, otro día más de ocio! - se apresuró en calificar un padre aquejado de bocio e implicado en algún que otro sucio negocio.

Y así es como niños iban, niñas rodaban, del cine Coliseum al Banco de España. Y al revés. Y como suce-

de que los tulipanes que se plantan en cualquiera de las Españas son de los españoles, pues los peques se los apropiaron con inusual desparpajo, primero para escudriñarlos (muchaciencia) y más tarde para catarlos (buen menú, buen menú -bis- señor). Normal por otra parte tras el gran esfuerzo realizado, ellos y ellas, tan iletrados, que aún no habían llegado a la lección correspondiente: "Como distinguir una planta de un tridente".

Y... ¿a qué no sabéis que ocurrió cuando en el estómago los tulipanes se convirtieron en amapolas?. Pues... preguntárselo a Rubalcaba. Y si éste no responde ... preguntárselo a Mario Conde, o mejor al Doctor Pepe Delgado, "Er Fino", que en esto también nos da alguna que otra vuelta. (Continuará).

Servando Calderilla

(*) Dedicado a Luna y a todos los niños y niñas que están deseando crecer para montárselo... en bici.

APRENDIENDO A MONTAR

Montar en bicicleta es algo que una vez que se sabe parece sencillo y hasta casi natural. Sin embargo su aprendizaje puede crear frustraciones en los chavales y resultar muy difícil a los adultos. Frente al habitual método de correr junto al aprendiz sujetando por detrás el sillín, presentamos aquí otra propuesta tomada de "El gran libro de la Bicicleta" de R. Grant y R. Ballantine, de El País-Aguilar (comentado en otra página de esta revista). Los niños, a quienes parece ir dirigido este método, deben aprender en la bicicleta que vayan a utilizar normalmente, ajustada de manera que sus manos alcancen cómodamente las palancas de freno. Para los mayores el método también puede ser útil; mucho interés, superar un mal entendido sentido del ridículo y adelante.

El trabajo de un niño es el juego. Aprender a montar en bicicleta debería ser una extensión natural de esta actividad. Uno de

los grandes momentos de la infancia es cuando uno descubre que puede montar en bicicleta, esa sensación de triunfo que se experimenta al ser capaz de impulsarse sin ayuda.

Debería ser fácil, pero muy a menudo solemos equivocarnos al enseñar a un niño a montar en lugar de dejarle que descubra él mismo cómo se hace. Un error común es

acoplar un juego de estabilizadores a la bicicleta cuando el niño no sabe montar, ya que le impide experimentar la sensación de equilibrio que exige la bicicleta. El proceso aquí descrito funciona porque está basado en la idea de dejar que el niño aprenda a su ritmo. Ha sido puesto a prueba con numerosos niños y no ha fallado nunca. Haga que todas las etapas sean divertidas y no apesure las cosas. Pase a la siguiente etapa solamente cuando el niño esté preparado y deseoso de aprender algo nuevo.

1



ASIENTO: Baje el sillín hasta que el niño pueda tocar el suelo cómodamente.

2. SINTIENDO COMO LA BICICLETA RUEDA LIBREMENTE

En cuanto el niño esté preparado para pasar a la siguiente etapa, sugiérale que impulse la bicicleta hacia adelante con los pies juntos. En esos primeros y breves segundos en que ambos pies están separados del suelo y la bicicleta rueda hacia adelante, él estará experimentando esa sensación jubilosa de rodar libremente. Busque una pendiente corta y poco pronunciada y déjele que coja velocidad. Sugíerale que empiece cerca de la base de la cuesta. A medida que vaya aumentando de velocidad, él mismo decidirá si está preparado y cuándo para lanzarse desde más arriba.

3



PEDALES: No olvide la llave inglesa para volver a colocar rápidamente los pedales. Algunos niños aprenden muy rápido.

1. SINTIENDO EL EQUILIBRIO Y EL CONTROL

Saque los pedales de las bielas para convertir la bicicleta en un patinete. Empiece en un terreno llano, al aire libre, explique al niño como usar los frenos y anímele a impulsarse usando los pies alternadamente. En cuanto esté rodando, anímele a experimentar con los frenos de manera que pueda disminuir la marcha y detener.

2



PEDALES: La ausencia de los pedales permite al niño descubrir cómo se dirige la bicicleta sin preocuparse de lo que están haciendo sus pies.

3. AÑADIENDO LA POTENCIA DEL PEDAL

A medida que el niño se vaya familiarizando con la sensación de rodar en bicicleta, sugiérale que apoye los pies en las bielas. Si está a gusto con los pies en esa postura, ofrécase a instalar de nuevo los pedales. Utilizando una cuesta por la que pueda dejarse caer en rueda libre, sugiérales que trate de girar los pedales una o dos veces cuando la bicicleta empiece a disminuir de velocidad. Este es el momento mágico en que un niño experimenta por primera vez la libertad de pedalear.

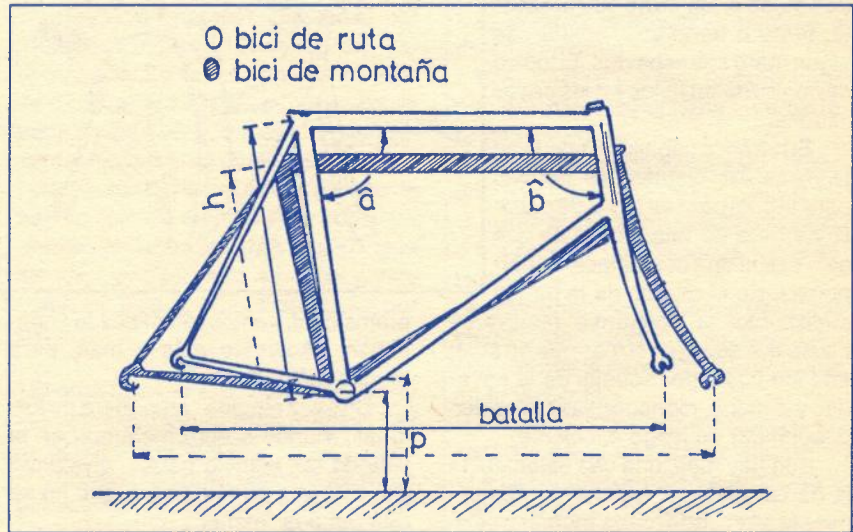
CUADROS B.T.T.

Tras los artículos dedicados a la talla de la bicicleta de carretera así como a los ajustes de sillín y manillar, el autor pasa revista, en esta ocasión, a las bicicletas de montaña (BTT): su geometría, las diferencias con las bicicletas de ruta y como elegir el tamaño de cuadro adecuado.

B.T.T. GEOMETRIA DEL CUADRO

Diferencias básicas con relación al cuadro de una bicicleta de ruta:

- el tubo del sillín (H) es más corto en las BTT, de 5 a 8 cm. aproximadamente. De esta manera se compensa la elevación de la caja pedalier y facilita el manejo de la bicicleta en terrenos escabrosos en los que es frecuente subir y bajarse de la máquina
- la altura del eje pedalier al suelo (p) es mayor que en las bicis de ruta 3 cm. o más. (bicis de ruta p entre 26 y 27 cm., BTT unos 30 cm.)
- la batalla (distancia entre los ejes de las ruedas) también es distinta. En las bicis de ruta oscila entre 97 y 102 cm., en las BTT entre 103 y 107 cm. Una batalla larga hace la bicicleta más estable, por contra pierde algo de repús en las aceleraciones
- el ángulo del tubo del sillín (α) en las bicicletas de ruta es mayor de 73° mientras que en las BTT no supera esa cantidad. Una bicicleta con una inclinación de 73° grados o más tiene buena respuesta en subidas así como en las aceleraciones. Por contra, es más difícil de manejar y más inestable. Con inclinaciones menores de 73° se logra una conducción más relajada y se gana en estabilidad, si bien el rendimiento



disminuye.

- el ángulo de dirección (β) también varía. Mientras que en las bicicletas de ruta oscila entre 71° y 74° , en las BTT su rango va desde 68° a 73° . Ángulos mayores de 72° hacen que la respuesta de la máquina sea más rápida y precisa pero su conducción es más difícil. Con ángulos más cerrados, menores de 72° , la bici es más tranquila de conducir y más estable, por tanto más apta para cicloturismo y BTT.

TABLA DEL CUADRO B.T.T.

La longitud del tubo del sillín (H) es siempre menor que en las bicis de ruta, de esta forma se consigue un cuadro más compacto y resistente, cualidades necesarias para el uso a que están destinadas las BTT.

A la hora de elegir una bicicleta a nuestra medida aproximada actuaremos de la siguiente manera: montamos en la bicicleta poniendo los pies en el suelo sin abrir excesivamente las piernas (Fig. 2). La separación entre el tubo horizontal y la entrepierna deberá de ser

como mínimo de unos 7 cm.

Si conocemos la medida de la entrepierna E (ver Sin Prisa nº 15), debe ser aproximadamente $H = 3/5 E$.

La longitud del tubo horizontal puede variar con respecto al vertical entre 7 y 10 cm., e incluso más en bicis con el tubo horizontal inclinado.

Después de elegir la talla y colocar el sillín a la altura adecuada, montamos en la bici. La sensación ha de ser de comodidad, repartiendo el peso entre el sillín y el manillar. Si nos sentimos encogidos o demasiado estirados sobre el manillar, la longitud del cuadro no es la adecuada a nuestra morfología superior. Elegiremos otra bici o deberemos cambiar la potencia del manillar según necesidades.

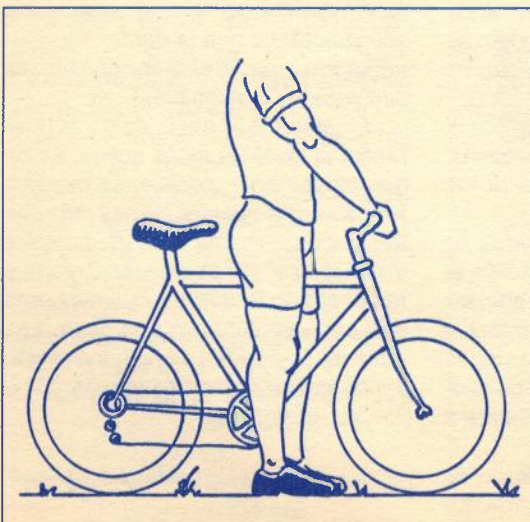
Para terminar, he aquí una tabla orientativa de la talla del cuadro (H) conociendo la medida de la entrepierna (E; ± 2 cm.)

E(cm)	70	72	74	76	78	80	82	84	86	88	90
H(cm)	41	42	43	44	45	46	47	48	50	52	54

Bibliografía:

- Revista BiciSport.
- Ciclismo de Montaña. R. Van der Plas.

Pepe Delgado de la Hoz



LAS MIL Y UNA POSICIONES

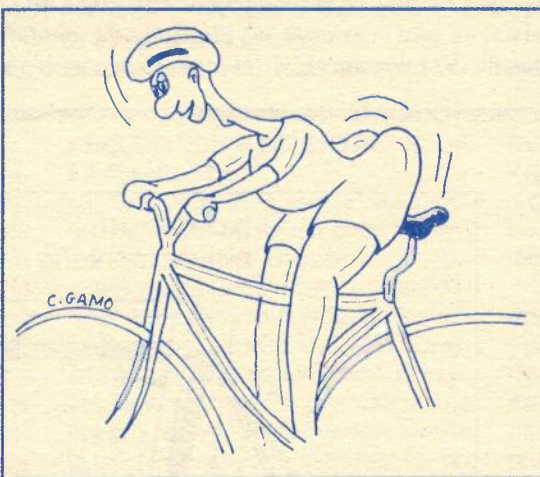
Cuántas veces hemos sido testigos de intercambio, compra o préstamo de la bici del amigo que tiene una de más. Estimulantes resultan, sin duda, la variedad y lo barato. También ha llegado a nuestros oídos el tópico de que el ciclista, tarde o temprano, acaba con algún mal a sus espaldas. El tópico se convierte en típico en los casos citados.

El refrán "a caballo regalado no le mires los dientes" es nefasto para el cuerpo si en lugar de caballo se trata de una bici. Y es que sólo existe una combinación cuerpo-bici. En el mundo de la pareja cuerpo-bici la poligamia recurrente causa estragos (en él más que en ella); en todo caso, por aquello de la novedad y la moda, monogamias sucesivas pueden dar un juego excelente.

Aún hay más: una vez establecida la pareja ideal se impone un acoplamiento adecuado; cada momento exige una posición determinada. El Kamasutra echarla por tierra el buen entendimiento y la placentera convivencia de esta singular pareja.

Es por ello intención de estas líneas hacer inventario de esos detalles que por sabidos y no practicados necesitan gran consideración.

Para empezar paremos mientes en la elección de la pareja: a fuer de ser tachados de machistas, feministas, esclavistas... hemos de dejar bien asentado que la bici es un puro objeto del deseo, pero no de un deseo locuelo y sentimental, no, sino de otro regido por la sabiduría y la cordura. "Cada oveja con su pareja". Esto es. Para "cabalgar" a gusto y sin molestias, tirones etc. etc., elige bien tu talla de entre las muchas que se te ofrecen. La talla viene dada por la longitud del tubo vertical, pero como existen varios modelos de cuantificación de la misma, vamos a dejarnos de numeritos y apliquemos el cuento de la abuela: Estando de pie sobre el suelo, no sobre ella (pero con ella entre las piernas) la barra horizontal tiene que caer unos centímetros por debajo de la entrepierna: si va a ser compañera de carretera, unos dos dedos; si lo va a ser de montaña, unos cuatro dedos. Si la relación va a ser muy profunda (casi



profesional, vamos) disminuir la separación: "Acércate más y más, pero mucho más ..."

Una vez elegida compañera de fortunas, vamos a entrometernos en la vida de tan estricta pareja, olvidando por esta vez otros detalles que no se refieran a la "monta".

De puro objeto hemos tratado anteriormente a la bicicleta porque no es más que eso. Por sí misma ni se mueve ni padece. Tu cuerpo será el motor, y se dolera penosamente si no se la monta como debe. Y lo que debe hacer es adoptar una posición tal que ni sufra ni malgaste esfuerzos.

Tres son los puntos de íntimo contacto: sillín, manillar y pedales, muy relacionados entre ellos. Veamos, pues, qué hacer:

1.- Si te sientas en el sillín y pones un talón sobre el pedal en su posición más baja, tu pierna debe estar recta.

2.- Si, en la posición normal de marcha, el eje de la rueda delantera se te oculta tras el manillar, marcharás alegremente.

3.- Si presionas los pedales con la parte almoahadillada del pie posterior a sus dedos, estarás en el mejor de los caminos.

¿Como se consigue todo esto? Tu compañera tiene un punto débil: el sillín. Subiéndolo o bajándolo y adelantándolo o retrasándolo se adaptará a tus gustos y necesidades.

Con esta posición de partida tendremos en mente algunas obviedades durante la marcha:

Por mucho que la quieras no te amarres a tu bici con rigidez. Mantente

bien unido, pero con soltura. Con los codos ligeramente doblados (y unos guantes acolchados) absorberás los botes y rebotes y te evitarás dolores cervicales.

Ya que ella es toda tuya, no tienes (no debes) que hacerle repentinas demostraciones de potencia: comienza la marcha por terrenos suaves para ir "calentando". Más insinuante y delicado resultará mover la cabeza a un lado y a otro mientras pedaleas, con lo que, por añadidura, aliviarás la tensión de tu cuello-nuca.

Cuando cuestiones arriba se interpongan en tu pedalear, obtendrás más potencia si te sientas un poquito más atrás en el sillín y ampliarás la capa torácica (respirarás más y mejor) si coges el manillar por su parte alta (en bici de carreras). Levantarse sobre los pedales aporta más potencia (y más cansancio). En todo caso es recomendable hacerlo de vez en cuando en largos trayectos para evitar entumecimientos y conseguir algo de relajamiento. Buena práctica de relajamiento para tu cuerpo será darte aparatosas "estiradas" al final de cada etapa. Gran contento se llevarán tus músculos dorsales y lumbares si sus colegas abdominales se encuentran fuertes y "cachas". De este modo se repartirán los grandes esfuerzos de las subidas y tu espalda correrá riesgos menores de pena y dolor. Estos esfuerzos serán más aprovechados y útiles si sincronizas pies y manos: al presionar el pedal izquierdo, hacer presión contra la mano izquierda cotrarrestando con la derecha y viceversa con el pedal derecho (los brazos conjuntados con los pies).

Finalmente es obligado hacer referencia al título de estas líneas, ambiguo ciertamente: posiciones buenas, lo que se dice buenas, no hay más que una, como la mamá. Una por persona y mil si hay mil personas. Creemos haber aportado datos suficientes para que cada cual conozca la suya. Las otras mil se pueden desechar o practicarlas en otros eventos menos públicos y más públicos.

Manolo Alvarez.

LAS VIAS PARA BICICLETAS Y SU ENTORNO

El problema del tráfico, y de la promoción de la bici como transporte alternativo, debe ser abordado en su conjunto. La creación de infraestructura para bicicletas no siempre fomenta su uso e incluso, si el diseño no es adecuado y no es utilizada convenientemente, puede ser contraproducente. Si bien una infraestructura correctamente diseñada puede resolver problemas concretos, cualquier vía para bicicletas no es necesariamente adecuada. He aquí algunas indicaciones que pueden ser útiles a la hora de reivindicar y proponer alguna de estas vías. Pertenecen a una ponencia de un Congreso de Infraestructura para Bicicletas celebrado en Valencia hace algunos años.

Afortunadamente, ya resulta frecuente el tratamiento de las infraestructuras como elementos que más que superponerse al territorio, han de integrarse en él. Las carreteras, como infraestructuras de transporte de gran incidencia espacial, ya no son bienes absolutos que le caen del cielo a un territorio agradecido, sino piezas que interactúan ambivalentemente con el resto de las piezas y rasgos de ese territorio.

Las vías para bicicletas, en su modestia como infraestructura de transportes, han de participar en este nuevo enfoque, buscando también la integración y no la superposición en el espacio por el que discurren.

Es evidente que, salvo en unas pocas ciudades españolas, la creación de vías para bicicletas no está justificada por los criterios estrictos de la ingeniería de tráfico clásica, ya que no existen en general los volúmenes de ciclistas cotidianos suficientes que se necesitarían, según dicho cuerpo teórico, para segregar un espacio especializado para los ciclistas.

La afirmación que se quiere argumentar en esta ponencia es que, debido a esa debilidad de partida para la creación de vías de bicicletas, es esencial para el éxito de dichas vías su integración en el entorno por el que discurren, sea éste urbano o rural. La clave está en que las vías no resulten ventajosas únicamente para los ciclistas, sino que representen también mejoras para los demás usuarios del espacio público: Se trataría entonces de que planificadores y diseñadores mejoraran la calidad ambiental

de un conjunto de espacios, con el pretexto de una vía para bicicletas que les atraviesa.

MEDIO URBANO

En el medio urbano, las tres técnicas principales para la mejora del espacio público por el que discurren las vías para bicicletas son:

* **Reordenación del tráfico motorizado.** En sus dos vertientes de ordenación de los vehículos en circulación y aparcados: la expulsión del tráfico de paso en un área residencial o control del volumen de tráfico; el control de la velocidad mediante el diseño físico de la calle (el trazado, la pavimentación, la anchura de carriles, los sentidos de circulación, semaforización); la gestión del aparcamiento (prioridad para residentes, carga y descarga, dimensionamiento de las plazas, dispositivos contra el aparcamiento ilegal).

* **Peatonalización.** También en sus dos vertientes de creación de espacios de uso exclusivo peatonal (peatonalizaciones) y de implantación de medidas que faciliten la circulación de los viandantes: creación de áreas estanciales, nuevos cruces peatonales, ampliación de aceras, protección de esquinas y aceras, continuidad de los itinerarios peatonales en las intersecciones.

* **Mobiliario urbano, ajardinamiento y arbolado.** Todos estos elementos del espacio público pueden servir para apoyar la ordenación de los distintos medios de transporte (motorizados, bicicletas y peatones), segregando o integrando vías y

espacios, creando paisaje urbano y facilitando el uso de la calle a los distintos usuarios.

MEDIO RURAL

En el medio rural las técnicas urbanas pueden tener las siguientes réplicas:

* **Gestión del tráfico motorizado.** Mediante esquemas de ordenación que establezcan las prioridades a los distintos vehículos y controlen el aparcamiento, sobre todo en aquellas áreas naturales de mayor afluencia de visitantes.

* **Compatibilización de los modos no motorizados.** Ciclistas, peatones y jinetes pueden coexistir en las mismas vías en muchas circunstancias, e incluso puede ser conveniente mezclar a todos ellos con vehículos, por ejemplo agrícolas, que requieran el acceso a parcelas servidas por las mencionadas vías. Todo ello desde el punto de vista de que en nuestro país existen, en general, redes de caminos suficientemente amplias como para crear a partir de ellas las vías para bicicletas necesarias, sin tener que acudir, salvo en ciertos tramos, a la creación de infraestructura nueva.

* **Rehabilitación paisajística y de la actividad económica.** Los bordes de las vías pueden y deben recibir actuaciones rehabilitadoras con áreas de descanso, puntos de observación y, principalmente en los núcleos rurales de los itinerarios, áreas de restauración y hostelería para la potenciación del uso recreativo de las vías.

Alfonso Sanz

LA TIENDA VERDE

PLANOS · GUIAS DE MONTAÑA Y ESPELEOLOGIA

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

Gran surtido en:

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

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

SOLICITE CATALOGO A:

LA TIENDA VERDE

c/ Maudes, 23 y 38 - 28003-MADRID

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

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



IV ENCUENTROS DE CICLOTURISTAS Y CICLISTAS URBANOS. GALICIA 92

Con presencia aproximada de cien- to cincuenta participantes se celebra- ron entre los días 19 al 26 de julio en Galicia los IV Encuentros de Cicloturistas y Ciclistas Urbanos que organizados por CON BICI con la cola- boración de Xevale Ecopacifismo re- corrieron las comarcas de Courel, Cebreiro, Camiño de Santiago, Samos, Sarria, Monforte, Chantada y Ribeira Sacra. Se devatieron, discutieron y presentaron diversas ponencias sobre la defensa de la bicicleta como medio de transporte llegando a las siguientes conclusiones que son presentadas en el claustro del monasterio de San Estevo de Rivas do Sil.

CONCLUSIONES

- * Nuestra filosofía sigue siendo la de reivindicar la bicicleta como medio de transporte por sus enormes ventajas ecológicas, económicas, energéticas, y solidarias.
- * Denunciar el trato discriminatorio que

hoy en día el ciclouuario y la bicicleta sufren en nuestro país marginados social, viaria, educativamente...

- * Solicitar ante las instituciones la potenciación de todo tipo de programas de protección del ciclouuario y divulgación de la bicicleta como alternativa de transporte a las graves consecuencias ecológicas y sociales que el abuso del transporte motorizado ocasiona en nuestras calles, ciudades, pueblos, países y planeta.

- * Ofrecer como alternativa al turismo agresivo el ecoturismo en bici en espacios de interés ecológico teniendo en cuenta las limitaciones que esta tiene también a nivel de impacto ambiental.

- * Denunciar también la inseguridad del ciclouuario desprotegido y expuesto a todo tipo de abusos, accidentes, limitaciones...

- * Exigir la total compatibilidad del transporte en bicicleta con los transportes colectivos reivindicando el acceso de las bicis a todo tipo de trenes (cerca-

- * Acordar desde CON BICI desarrollar todo tipo de campañas e iniciativas en favor de nuestras propuestas como puede ser la educación para la bici, la seguridad y defensa jurídica del ciclouuario, la mejora de infraestructura vial, el transporte colectivo y la bicicleta...

Los participantes decidimos sufragar económicamente el envío de diez bicicletas a un proyecto de cooperación en el "tercer mundo" como gesto de ecología y solidaridad, de justicia social.

CONCLUSIONES -internas-

En Cebreiro, Sarria, Monforte de Lemos y en el monasterio de San Estevo se desarrollaron las distintas asambleas de estos encuentros, se presentan los grupos y distintas ponencias sobre la educación, solidaridad, seguros, infraestructuras, recogiendo las siguientes decisiones, opciones:

- * Trabajar para la potenciación de alternativas al turismo motorizado en espacios de interés ecológico para su desarrollo no agresivo.

- * Recomendar no abusar de la bici de montaña en espacios de fragilidad ambiental debido al posible impacto desequilibrador.

- * Un miembro de CON BICI propone la posibilidad de que la organización firme un posible libro de recomendaciones para reducir el impacto ambiental de la bici de montaña, cosa que es aceptada por la asamblea.

- * Con respecto a transporte se decide seguir desarrollando la campaña reivindicativa para posibilitar el transporte de la bici en los medios colectivos, tren, bus... esta campaña se desarrollará en contacto con sindicatos, plataformas de defensa del ferrocarril etc. etc.

Valencia en bici coordinará una acción de llevar bicis de cartón al tren en una acción en Madrid que coincidirá con la próxima asamblea de CON BICI.

Tronchacadenas coordinará una acción de bloqueo telefónico a Renfe pero todos debemos llamar al teléfono del grupo para poder coordinar y no al



En un boletín del grupo ciclista Los Deleznables de Valladolid apareció esta historieta. Cambiase Toñín por Anxo o cualquiera de nuestros amables anfitriones y se verá la lucha diaria de los participantes en los IV Encuentros con los famosos kilómetros gallegos

nías y largo recorrido), autobuses, aviones, barcos...

- * Proponer a los gobiernos la potenciación de la bicicleta como elemento de desarrollo no agresivo y solidario de los pueblos del mundo hacia su independencia cultural, económica, ecológica...

- * Acordar potenciar CON BICI como la coordinadora de las personas y grupos que en el estado español creen y defienden la bicicleta como su medio de transporte, para que la unión de todos nos de fuerza y resultados en nuestras reivindicaciones.

contrario.

* Catalunya -Amics de la Bici - coordinará una campaña informativa y reivindicativa sobre la protección jurídica del ciclosuario.

* Se acuerda iniciar contactos con las coordinadoras ecologistas, CAME y CODA para dar a conocer nuestro trabajo, campañas... queda encargado Xevale de llevar estos contactos.

* Con relación al seguro, Salamanca seguirá informando y gestionando un seguro barato mientras que se aconseja también el gestionarlo localmente en cada comunidad autónoma/nación.

* En infraestructuras se habla de carril-bici, opinando que no debe ser nuestra reivindicación final sino que puede ser una solución parcial, primer paso para nuestra verdadera reivindicación que todas las infraestructuras sean adaptadas para la Bici y esta se respete.

* Se recomienda fomentar las rutas de baja peligrosidad en las ciudades para poco a poco conseguir que estas vayan creciendo.

* Se denuncia la hipocresía de las campañas institucionales del día de la Bici, Carril-bici... que suele ser simplemente un lavado de imagen, un populismo para la caza de votos.

* Con respecto a la revista "Sin Prisas" se habla de un nuevo número monográfico dedicado al transporte. "Sin Prisas" lo seguirán coordinando en Madrid, se ruega enviar artículos. Paso a paso y en un futuro "Sin Prisas" intentará ser editado por los distintos grupos trimestralmente.

* Una campaña educativa será coordinada por Xevale a través de la edición de una unidad didáctica sobre la educación para la bici. Así mismo "Sin Prisas" esta preparando también un posible número monográfico sobre la educación para la bici.

* Se habla una vez mas del tema de legislación acordando que debemos primero seguir consolidando mejor a CON BICI para después seguir hablando de legalizar, disponer de local propio etc. aun así se recaban opciones siendo Amics de la Bici y Salamanca los mas favorables por sus ventajas a nivel de subvenciones, mejores posibilidades de gestión y apoyo a los grupos aunque se atisban posibles problemas que pueden ser de excesiva burocracia.

* Valencia en Bici se ofrece a coordinar a CON BICI cosa que es aceptada por todos los grupos de la siguiente forma, seguirá la información horizontal, de grupo a grupos pero paralelamente CON BICI desde Valencia nos enviará

una circular periódica sobre temas puntuales que nos afectan a todos, así mismo de esta forma CON BICI tendrá una capacidad mas rápida de respuesta ante acontecimientos que puedan surgir, campañas comunes, notas de prensa...

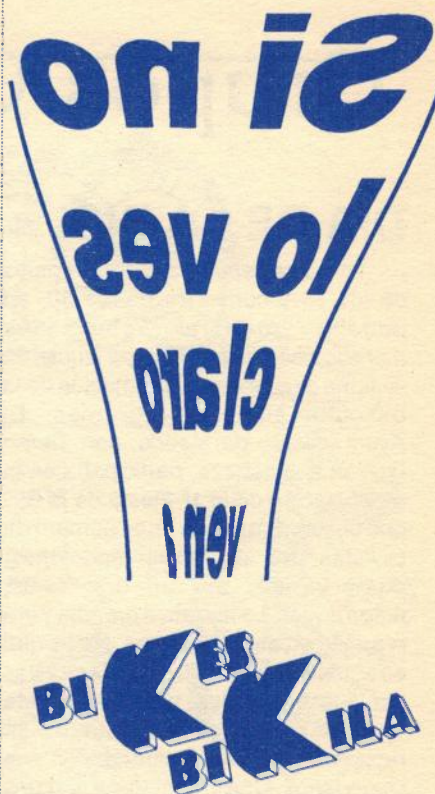
* Económicamente se acuerda la subida de cuotas a grupos para dar la posibilidad de una mayor gestión, dotándose a Valencia en Bici de una pequeña renta para los gastos de gestión que puede ser aumentada si fuera necesario, de momento se gestionará con la cuota que Valencia en Bici hasta ahora aportaba a CON BICI, el dinero se seguirá enviando de la misma forma, con las siguientes cuotas: socio (suscripción "Sin Prisas") 500 pts., grupo apoyo (suscripción "Sin Prisas") 1.000 pts., grupos (20 revistas) 4.000 pts., a partir de ahí cuantas mas revistas más cuota a 200 pts. cada suscripción. Probablemente "Sin Prisas" liberará un excedente económico debido a la anulación de envíos a quienes no pagan, este excedente será cedido para la gestión de CON BICI.

* Para la celebración de los V encuentros existen varias candidaturas, Amics de la Bici en Catalunya, Valencia en Bici, Malaga... y se apunta la posibilidad de Sevilla aunque se recomienda se tenga muy en cuenta el calor, la fecha...

* Como conclusión más importante se acuerda recomendar, pedir a los grupos se involucren en esta coordinadora, se sientan realmente CON BICI todos, que exista un mayor compromiso con esta coordinadora que todos creemos de gran importancia para la defensa de nuestros intereses como ciclistas, ecologistas, ciudadanos, de la bici como nuestro transporte y sus ventajas económicas, saludables, ecológicas, solidarias...

* Logotipo, se ruega a los grupos y personas individuales el diseño de logotipos de CON BICI para una campaña de difusión con camisetas, pegatinas, chapas, trípticos... Enviar a Sin Prisas.

* Con respecto a los "Encuentros..." existen críticas sobre la actitud "nocturna" de algunos participantes por lo que pedimos que en los próximos se respete a todos los que en la noche desean descansar si realmente deseamos ser respetados como ciclistas, cosa que no quiere decir que no debe de haber fiesta y jugarra.



**Y paga tu bici
en 6 meses**

**sin
NINGÚN
RECARGO**

**Liquidación
modelos '92**

Avda. Donostiarra nº2
Metro Ventas y El Carmen
28027 MADRID



91-403 81 04

60 pte. minuto, 92 pte. noche y fines de semana

Y también venta por correo, taller especializado,
mercado 2ª mano, inmejorable asesoramiento,
alquiler, toda clase de accesorios.

Grupos CON BICI

DIA DE LA BICI

Ya no se recuerda, pero a finales de los 70 y comienzo de los 80, en aquella primeras elecciones municipales, los partidos de izquierda incluían alusiones a la promoción de la bicicleta en sus programas. El Ayuntamiento de Madrid, con Tierno Galván a la cabeza, participaba en la organización de la 1ª Fiesta de la Bici que concentraba a un buen número de ciclistas por las calles madrileñas, postergando, por un día, a los automóviles. La iniciativa prendía y era repetida en otras ciudades. No es que en aquel entonces hubiera más ciclistas por nuestras calles, pero la bicicleta era un simpático símbolo de la recuperación de la ciudad por sus ciudadanos. Con el tiempo los partidos se olvidaron de las bicis, su promoción les hubiera llevado a un enfrentamiento con el poderoso automóvil y eso, pensaron, a perder votos. Las Fiestas de la Bici fueron desapareciendo en algunos lugares mientras en otros perduraban apoyadas por grandes empresas comerciales que convertían el evento en un importante acto publicitario, eliminando el escaso carácter reivindicativo que habían tenido en sus orígenes. No pueden negarse, no obstante, sus virtudes en la promoción del uso de la bici aunque minimizadas por la ausencia de medidas que facilitaran su uso cotidiano.

En esta situación CON BICI efectuó un llamamiento para que sus grupos organizaran un Día de la Bici (y que a ser posible se celebrara unitariamente el 24 de mayo pasado) recuperando la idea de tomar la calle para las bicis aunque fuera por un día y dotando al acto de un carácter claramente reivindicativo, intentando involucrar a asociaciones de vecinos, ecologistas, etc. He aquí el resumen de algunas de estas convocatorias.

ZARAGOZA

El domingo 24 de mayo se celebró

una "bicifestación" en la que tomaron parte más de 700 personas, reivindicando ciclocalles y facilidades para el uso de la bicicleta como medio de transporte. El acto clausuraba la segunda edición de la Semana de la Bici, organizada por el colectivo Pedalea, durante la cual fue expuesto a los grupos políticos representados en el Ayuntamiento de Zaragoza el proyecto de ciclocalles (ocho itinerarios radiales con carriles bicis). Se recogieron también 12.000 firmas apoyando el proyecto que fueron posteriormente presentadas al alcalde Gonzalez Triviño.

Durante la Semana de la Bici se realizó una protesta contra Renfe y una bicifesta en la que durante 12 horas grupos ciclistas, por relevos de una hora, recorrieron el centro de la ciudad, mientras se pintaba una pancarta de quinientos metros de



Boceto de la camiseta de las 24 horas en bicicleta por Barcelona 1992 (12 y 13 de diciembre)

longitud.

TERRASSA

También el 24 de mayo tuvo lugar la primera Fiesta de la Bicicleta en Terrassa organizada por el colectivo Sense Presses reivindicando el uso diario de la bicicleta. A la marcha ciclista por la ciudad acudieron más de 100 ciclistas, muchos de los cuales se mostraron interesados en integrarse en el grupo organizador.

VALENCIA

En igual fecha que las anteriores, convocado por Valencia en Bici, se celebró en esta ciudad el Día de la Bici, con la participación de cerca de 4.000 ciclistas urbanos. En diferentes puntos de la ciudad se concentraron los participantes para, siguiendo recorridos radiales, acudir a la Plaça del País Valencià, centro neurálgico de la ciudad. Desde allí la marcha se dividió en dos, rodeando el centro urbano, para juntarse posteriormente en los jardines del Turia para comer acompañados de una banda de música.

GIJON

El 26 de abril unos 500 ciclistas, convocados por el colectivo cicloturista Tronchacadenas, los grupos ecologistas Aedenat, Urtica y Conceyu Ecologista de Xixón e Izquierda Unida, reivindicaron la construcción de diversos carriles bici en la ciudad.

Con posterioridad a la marcha, y dado su éxito y su repercusión local, el PP presentó una moción en el Ayuntamiento en favor de la creación

de carriles-bici. El grupo municipal de Unidad Gijonesa apoyó posteriormente las iniciativas para dotar a la ciudad de infraestructura para bicicletas. ¡Que ciclistas se vuelven los partidos políticos en la oposición!

A la segunda marcha celebrada el 24 de mayo bajo la lluvia se sumaron algunas peñas ciclistas así como los Verdes, el PP y Unidad Gijonesa.

Con posterioridad, a propuesta de IU, el 1 de julio, el Ayuntamiento aprobó realizar un estudio para diagnosticar los problemas de tráfico en la ciudad, incluyendo en los

presupuestos una partida de 15 millones para tal fin.

SEVILLA

La Asamblea Ciclista "A contramano" viene celebrando desde su fundación una manifestación ciclista que, este año, el domingo 14 de junio, reunió pese a la lluvia a 5.000 ciclistas.

En la salida de la marcha (ya en su quinta edición) se repartieron carteles con el lema "Carril Bici ¡Ya!" que los

participantes lucieron a modo de matrícula. También se repartieron miles de postales dirigidas al alcalde sevillano en las que por el anverso aparece la foto del propio alcalde Rojas Marcos, participando en la marcha del pasado año (sonrisa electoral, cartelito de "Carril bici ¡ya!", camiseta con "Amo Sevilla",...), y por el reverso un texto solicitando la construcción de la infraestructura prometida. Hay que seguir recordando a los políticos que no basta salir en la foto, no todo vale para conseguir votos, hay que saber cumplir lo prometido.

Sevilla parece ser la ciudad española en la que más personas usan la bici cotidianamente, el 1,5% de la población; porcentaje que según una reciente encuesta se elevaría hasta el 7% si se dispusiese de infraestructura adecuada.

RENFE, LA LUCHA CONTINUA

Unas de las principales preocupaciones de la Coordinadora Con Bici son las dificultades que Renfe pone para compaginar la bici y el tren. Por ello está preparando algunas acciones y propugna entre sus miembros protestas y reclamaciones ante la compañía. Así este verano, durante los IV Encuentros de Cicloturistas y Ciclistas Urbanos, los 150 participantes retuvieron en la estación de Monforte de Lemos un tren durante un cuarto de hora. En Valencia miembros del colectivo Valencia en Bici se pasearon por la Estación del Norte portando bicicletas de cartón los días 12 y 27 de junio. Tras desplegar varias pancartas reivindicativas y repartir hojas informativas, montaron con sus bicicletas de cartón en trenes rumbo a Silla y Castellón, respectivamente, donde continuaron su protesta. En Gijón, el grupo cicloturista Tronchacadenas convocó el 30 de mayo una concentración de ciclistas en la estación de Renfe para firmar en el libro de reclamaciones de la compañía ante la eliminación de facturación de bicicletas en la mayoría de los trenes. En Zaragoza, protestando por el mismo motivo, el 21 de mayo, unos 30 ciclistas pertenecientes al colectivo Pedalea, a Ecofontaneros y a Aedenat, retrasaron la salida de un tren de la estación de El Portillo. Durante la protesta exhibieron

CREADA LA COORDINADORA CATALANA DE USUARIOS DE LA BICICLETA

El pasado 11 de Octubre los ocho grupos que se indican a continuación, reunidos en la Escola de Natura de Ramió (comarca de la Selva), fundaron la Coordinadora Catalana d'Usuaris de la Bicicleta: ADENC (Sabadell), Amics de la Bici (Barcelona), Amics de la Bici de Lleida (Lleida), Badabicis (Badalona), Grup Ecologista de Bellvitge (L'Hospitalet), La Farinera Ateneu del Clot (Barcelona), Limnos (Banyoles) y Sense Presses (Terrassa).

Según consta en su acuerdo fundacional, sus objetivos son intercambiar información entre sus miembros, actuar sobre los problemas de los ciclistas cotidianos en todos los niveles, fomentar la cooperación entre los grupos y divulgar las ventajas que conlleva la promoción del uso de la bicicleta.

Sus líneas de trabajo prioritarias para el próximo año son las mejoras de las condiciones de transporte de las bicicletas en el tren, la presión a las Instituciones públicas para que promocionen rigurosamente el uso de la bicicleta como medio de transporte, mejorando la seguridad de los usuarios, y difundiendo mediante los medios de comunicación las facilidades existentes en este momento y las limitaciones actuales de infraestructura para el uso de la bici.

Celebrarán un Encuentro (Trobada) Anual, único órgano decisorio de la Coordinadora (el próximo tendrá lugar en octubre de 1993 organizado por Badabicis de Badalona). Entre Encuentros un Secretariado permanente, integrado por un portavoz de cada grupo, coordinará las actividades. Su sede oficial será la de Amics de la Bici de Barcelona donde podéis recabar más información.

Las posibles colaboraciones entre esta nueva Coordinadora Catalana y CON BICI se podrán llevar a cabo a través de los cuatro grupos que pertenecen a ambas.

Buena suerte en vuestra tarea.

una pancarta con el lema: "¡AVE, Renfe! las bicis no te saludan". Entregaron, también, a través del registro de la estación una carta abierta en la que se reivindicaban facilidades para subir las bicis al tren. Los ciclistas pidieron perdón a los pasajeros del tren por las molestias causadas, recibiendo aplausos de estos.

Para la próxima primavera (el 5 de junio seguramente), CON BICI prepara una acción unitaria en Madrid en la que esperamos "tomar" alguna estación de Renfe, con bicis de cartón, y reivindicar facilidades para combinar bici y tren. Seguirán las protestas. Apuntaros.

SEGURIDAD VIAL

Ha sido aceptada la petición del grupo Valencia en Bici para integrarse en la Comisión de Tráfico y Seguridad de la Circulación Vial en la Comunidad Valenciana. Es una comisión compuesta mayoritariamente por altos cargos de la Administración y con bastante poder de actuación. La primera reunión ha sido valorada por el grupo muy positivamente, incluyéndose en el Plan de Actuaciones de 1993 un Seminario de Seguridad Vial de los Ciclistas (que será organizado por Valencia en Bici con el apoyo de la Comisión) y un estudio monográfico sobre los accidentes de ciclistas.

Grupos CON BICI

Sería interesante que los distintos grupos solicitaran el ingreso en las Comisiones de Seguridad Vial de sus respectivas autonomías, mientras que CON BICI debería integrarse en la Comisión nacional.

Por otra parte Valencia en Bici envió, en nombre de CON BICI, 37 preguntas polémicas a la Dirección General de Tráfico. Aun esperan respuesta. Ya os informaremos.

Y MAS Y MAS Y MAS

VALLADOLID

La Asociación Naturalista de Valladolid, ANVA, miembro de Con Bici, ha lanzado una campaña de promoción del uso de la bicicleta como transporte alternativo en la ciudad.

Ha realizado un estudio sobre la viabilidad de establecer una red de carriles bici que enlacen las diferentes partes del campus universitario y otros que comuniquen el centro de la ciudad con los polígonos industriales. Paralelamente han elaborado una serie de propuestas a las empresas sugiriendo bonificaciones horarias e incentivos sociales por el uso de la bici en el acceso al trabajo.

Para llamar la atención sobre sus propuestas llevaron a cabo dos actividades propagandísticas. Una mañana, la estatua del fundador de la ciudad, el Conde Ansáez, situada en la Plaza Mayor, frente al Ayuntamiento, amaneció transmutada en orgulloso guerrero ecologista que rogaba a los vallisoletanos que parasen de contaminar, sosteniendo en su mano diestra una enseña esmeralda y apoyándose con la izquierda en una bicicleta confeccionada por los miembros de ANVA. También se rasgaron los bolsillos y entregaron personalmente, en su despacho, una flamante bicicleta al alcalde de la ciudad, Rodríguez Bolaño, invitándole a que cotidianamente diera ejemplo a los ciudadanos en el uso de transportes no contaminantes, colaborando de forma directa en la obtención de una ciudad más saludable.

DONOSTI

La Asociación de Ciclistas Urbanos Kalapie mantuvo el pasado 9 de mayo una entrevista con el alcalde de Donosti, Odón Elorza, y el concejal de Tráfico, Patxi Belogui, haciéndoles entrega de

más de 3.000 firmas de ciudadanos que solicitaban al Ayuntamiento la adopción de medidas de disuasión del uso del coche y favorables a la bicicleta como medio de transporte urbano. Expresaron la falta de interés de las instituciones públicas en promocionar decididamente los medios de transporte colectivos y no motorizados, resaltando algunos ejemplos de interés ciclista y presentando algunos proyectos concretos.

El alcalde, que se manifestó sensible a los problemas planteados, se comprometió a arreglar el bidegorri del Urumea (en vergonzoso estado de conservación) y a estudiar técnicamente si era factible otro bidegorri propuesto por Kalapie en Miraconcha.

Fruto de la petición de mantener una relación estable con el Departamento de Tráfico fue una posterior reunión, el 3 de junio, en la que se trataron pormenorizadamente temas concretos (propuestas sobre el bidegorri del Urumea, mejora de los actuales aparcamientos,...).

Kalapie espera que esta toma de contacto con el Ayuntamiento, que valora positivamente, signifique una época de mayor sensibilidad hacia los ciclistas urbanos y se traduzca en medidas reales para conseguir un cambio de orientación en la política de transporte.

SEVILLA

Miembros de A Contramano mantuvieron el pasado 12 de noviembre una reunión con el alcalde de la ciudad, Rojas Marcos, en la que le expusieron una propuesta global, dividida en varias fases, cuyo resultado final sería implantar una red de carriles bicis capaces de intercomunicar, con un coste económico bajo, los cuatro puntos cardinales de Sevilla, así como la capital con el Aljarafe. El alcalde se mostro de acuerdo con la filosofía general del uso de la bicicleta e incluso expresó la posible viabilidad del proyecto presentado, aunque evitó cualquier compromiso.

La propuesta incluía la creación de la "T" Mágica, un eje ciclista y peatonal que cruzaría la ciudad de norte a sur a lo largo de la margen derecha del Guadalquivir, combinado con un acceso ciclista al Aljarafe que salve el "muro" que ahora representa la autovía S-30. En su construcción se reciclaría la infraestructura ferroviaria en desuso del antiguo puerto, del antiguo tren a Huelva a su salida de la desaparecida "Estación de Córdoba", así como el "Puente de Hierro" ahora no utilizado.

Todas estas propuestas serán ampliamente expuestas en unas jornadas sobre "Bici y Ciudad" que organizará A Contramano, probablemente a finales de mayo, con amplia participación nacional e internacional.

REUNION CON BICI

El pasado 21 de noviembre se celebró una reunión de la Coordinadora CON BICI. Acudieron los grupos Pedalea (Zaragoza), Amics de la Bici (Barcelona), Valencia en Bici (Valencia), A Contramano (Sevilla), Tronchacadenas (Gijón) y Pedalibre (Madrid). Se informó sobre las últimas actividades de los grupos, se discutió sobre el funcionamiento de CON BICI y se planificaron las próximas actividades.

La Secretaría de CON BICI será asumida por Valencia en Bici al tiempo que se dan los últimos pasos hacia la legalización de la coordinadora (en la próxima reunión se presentará una propuesta de estatutos).

En cuanto a las actividades:

- * Se propone a los distintos grupos la celebración de un Día de la Bici el 23 de mayo de 1993 (la fecha es orientativa y la dinámica de cada grupo puede recomendar variarla en algunas localidades). Se buscará financiación para un cartel común de dicha actividad.
- * A Contramano informa que organizará en Sevilla unas jornadas sobre "Bici y Ciudad", seguramente los días 29 y 30 de mayo, e invita a una participación a nivel estatal. La fecha queda pendiente de confirmación.
- * CON BICI llevará a cabo en Madrid una acción en favor de "Tren + Bici" a la que se espera que acudan miembros de todos los grupos con bicicletas de cartón para invadir las estaciones de Renfe en Madrid. La fecha más probable es la del 5 de junio. Se harán camisetas para la ocasión que se venderán el Día de la Bici.

La próxima reunión, a la que podeis asistir todos los interesados, se celebrará el próximo 28 de marzo a las 18 horas en el local de Pedalibre en Madrid (c/ Campomanes, 13. 2º izqda. Tlf. 91-5411071).

LA BICI MAS LIMPIA

Greenpeace

Como parte de la campaña internacional de Greenpeace en contra de la producción de residuos tóxicos en la industria, Greenpeace Suiza ha lanzado al mercado una bicicleta que en su proceso de producción elimina una gran parte de los productos tóxicos que se utilizan en las bicis convencionales.

Este esfuerzo de Greenpeace tiene dos razones: la primera es demostrar a través de un ejemplo positivo que se puede producir sin contaminar; la segunda es que el producto final sea limpio y nada más ecológico que una bicicleta.

Desde Greenpeace entendemos que el "RESIDUOCERO" en la producción industrial no sólo es deseable, sino también posible. En muchos casos no se produce de una manera más limpia por desconocimiento de los procesos menos contaminantes o por sim-

ple inercia de la industria. En otros, tal vez la mayoría, son los intereses económicos y la publicidad los que introducen productos innecesarios en el mercado.

Los criterios básicos que se siguieron para la construcción de la bici fueron los de eliminar los siguientes productos:

- Derivados del cloro: por ejemplo CFCs, PVC y disolventes clorados, debido a sus efectos peligrosos sobre el medio ambiente.

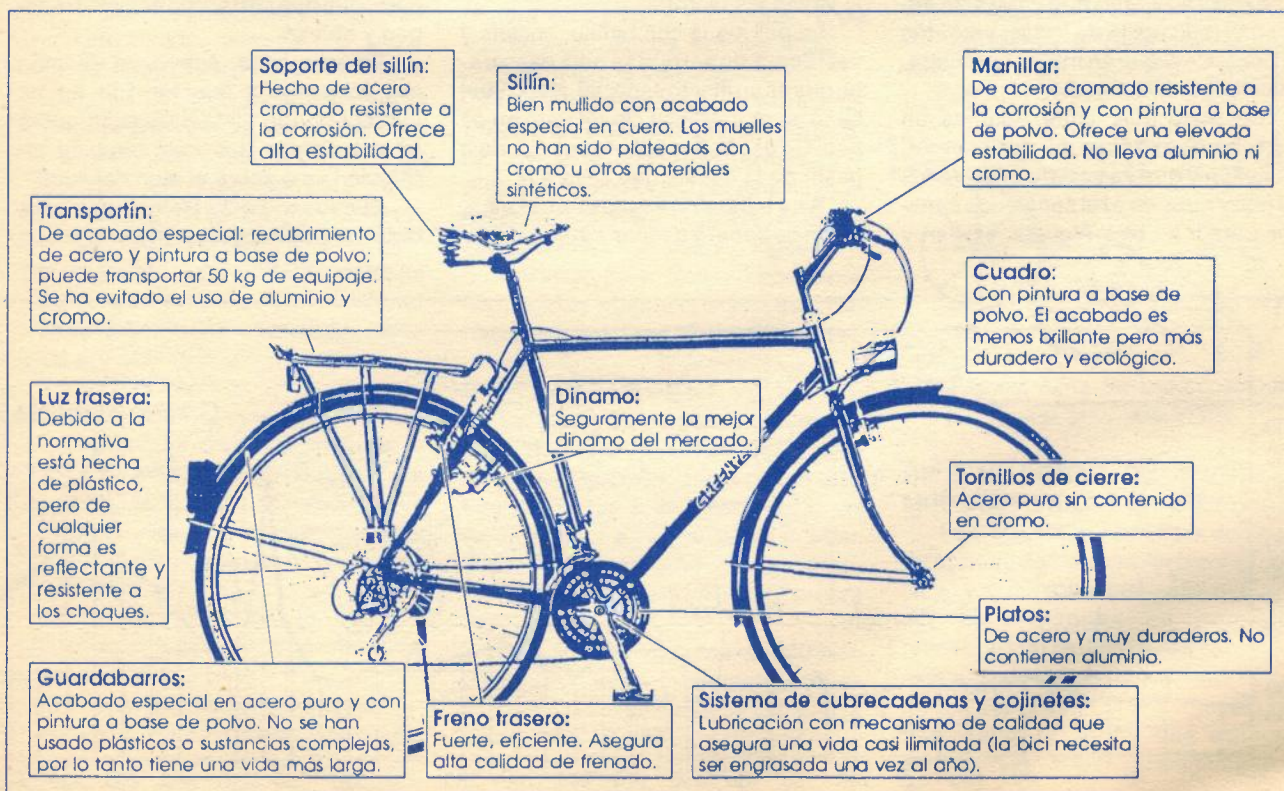
- Aluminio: el problema del aluminio es que en su producción se produce un enorme consumo de energía.

- Cromo y zinc: por causar seria contaminación de las aguas.

La bicicleta final que se ha obtenido no es todavía limpia en un 100% ya que

no se han podido encontrar todas las piezas necesarias que no contengan ningún elemento tóxico. En todo caso supone un avance real que demuestra que es posible producir sin contaminar y, al mismo tiempo, es un proyecto vivo ya que continuará avanzando a medida que se puedan ir eliminando la totalidad de los tóxicos.

Esta bicicleta no pretende ser competitiva en cuanto a precios en el mercado. Esta es la razón por la que otras oficinas de Greenpeace no hemos podido introducirla en nuestros respectivos países. Su precio es superior a una bici convencional debido a la dificultad que supone encontrar las piezas sustituidas. Esto no supone que producir bicis de una manera más limpia tenga que ser necesariamente más caro. Al igual que con el papel reciclado el problema es de escasa distribución de materiales limpios en el mercado que encarece el producto final.



BUSCANDO A HEIDI... TRANQUILAMENTE SUIZA. VERANO 92

Empieza la peli en Ginebra. Bueno, antes el corto. Esta vez era de madrugada, aviones y bicis ansiosas.

Te enteras de que la peli ha empezado cuando cuatro tipos recorren una enorme urbanización de lujo con lago y chorrito. Eso sí, muy limpio todo, oiga. Da gusto, carril-bici desde el mismísimo avión hasta la ciudad. Mientras la chica anfibia se baña en el lago, los otros tres conocen a una nativa, una tal Cardinal, rubia y algo sosa, pero que está tan ricamente con su espumita y todo. Y en esto que uno de ellos levanta la vista con cara de sorpresa y dice ¡Ay val! Se ve el Mont-Blanc! Qué bonito! Blanco y a punto de nieve.

Empiezan a buscar a Heidi en Lausana. Mucho comité olímpico, pero la tal Heidi no aparece, ni al día siguiente en el mercadillo de frutas, verduras y flores por el que se meten los cuatro, alucinados, buscándola.

Un poco más tarde aparece un personaje extraño, al que llaman Muñeken y que va vestido unas veces de rojo y otras de azul señalando caminos para ir en bici. Algunos existen y

otros no. Creo que es como en las de Bergman, un personaje subjetivo que cada vez lo siente el espectador según le vayan los biorritmos.

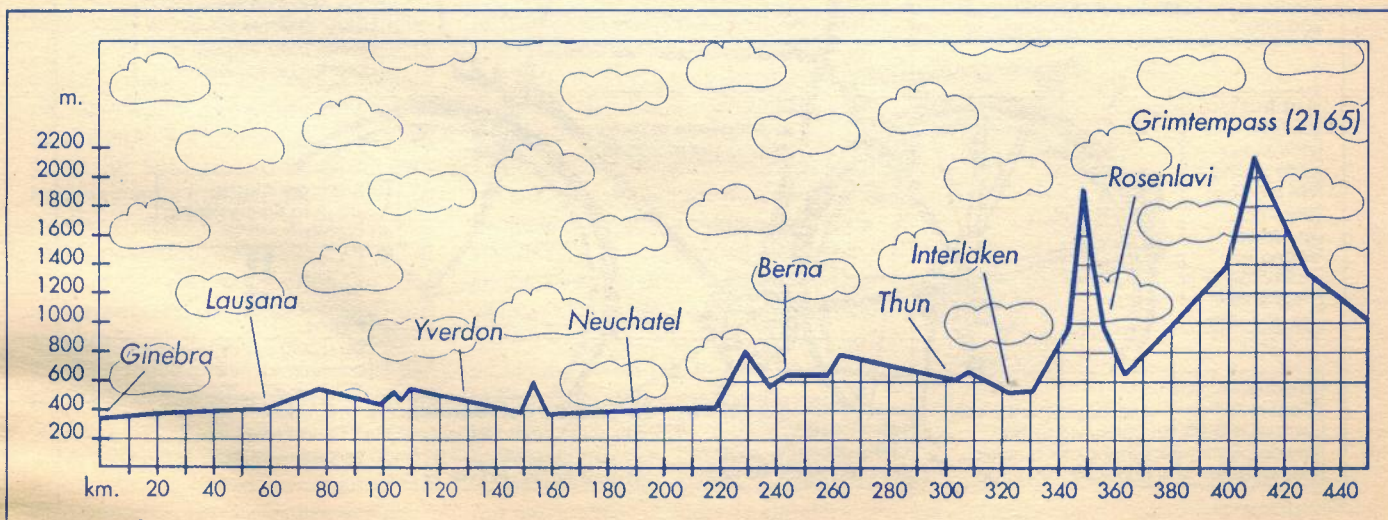
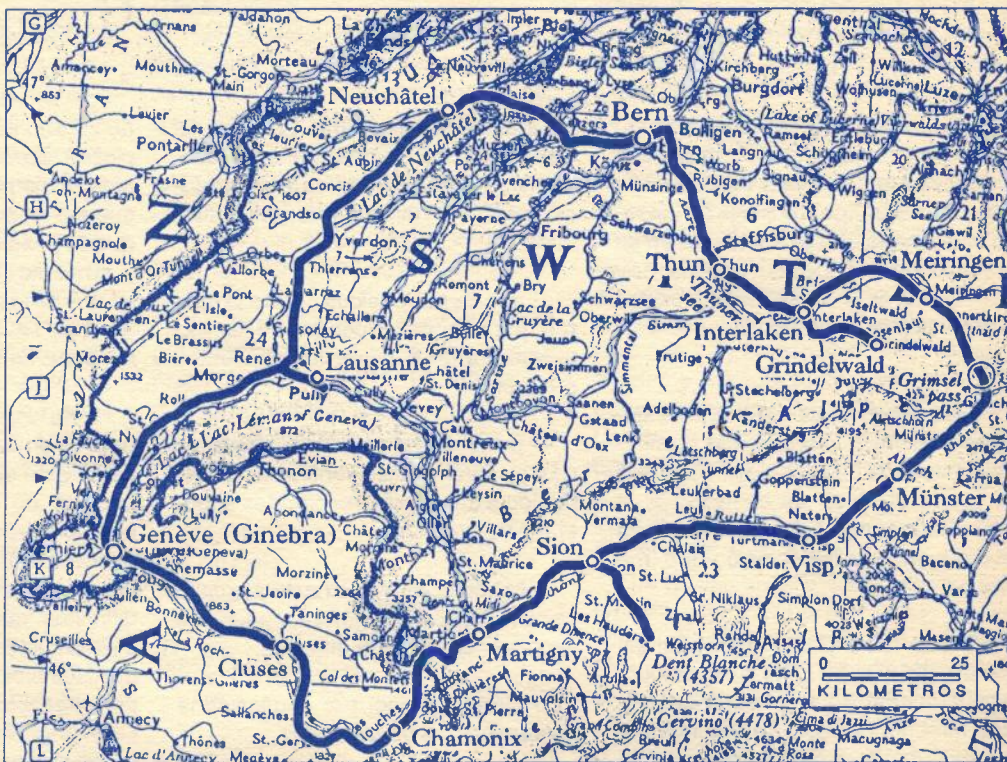
La peli sigue con bañito, chalets y castillos. Y un sol que se nota descarado que es un efecto especial. Neuchatel tiene un maravilloso chatel pero no es neu. De eso te das cuenta enseguida a pesar de la cuesta que lleva a él.

A Le Landeron llegan con calorina, piden de beber y desparraman sacos y

tiendas para que se sequen del rocío. Cuando ya lo tienen todo extendido piden de comer y les dicen que ya no es hora, que han cerrado la cocina. Recogen y se van.

En venganza, suben un cuestón que te pasas y que termina en un mirador donde hay un viejecito que a mí me parece que sale también en "Alguién voló sobre el nido del cuco".

El camino hasta Berna, sólo para bicis, es muy bucólico, atravesando un



bosque viejo y húmedo. Berna es turística, con sus casas-palacio, sus tejados, sus fuentes y su río, sus osos metidos en el hoyo. El toque de los trolebuses, los contenedores para distintas basuras, las calles peatonales, los carriles-bici... mola.

Después en Thun, Tito, uno de los protas, está convencido de encontrar a la plasta de Heidi. Se parapeta en un sitio estratégico, con vistas al castillo para sentarse disimuladamente a ver si llega... y lo que llegan son los de un concurso de bandas de música alemanota, dos litros de cerveza para cada uno y un par de salchichas con mostaza.

De allí, por uno de los escenarios más bonitos de la peli, van bordeando un lago de postal hasta Interlaken. La cuesta es una de las pruebas de Hércules. Nuestros héroes echan mano cada uno de sus estrategias particulares para conseguir subirla. La más viciosa, como casi todo en él, la de Eduardo. Consiste en irse metiendo pal cuerpo la raya blanca de la carretera. Eso sí, maravilloso el Eiger y alucinante el Wetterhorn.

Tras una noche de "Psicosis", tormentón y asesina de hotel incluídos, reanudan la búsqueda de Heidi. Encuentran a su amigo Pedro disfrazado de ternero chupamanos. Bajada gozosa cruzando otro de los paisajes de diseño hasta la zona de Rosenlavi. Duermen a poco de empezar, otra vez, a subir. Esta vez camino del punto más alto de su recorrido, el famoso puerto de Grimtempass; única forma de cruzar los Alpes de un lado a otro casi por el centro. Al terminar el subidón se topan con un lago casi helado.

El siguiente camping está montado

junto a unos manantiales de agua caliente en los que retozan como focas un montón de viejecitos. Pasan luego por un alucinante paisaje al que llaman Las Pirámides, donde el decorado está conseguidísimo. ¡Y mira que es difícil colocar las piedras unas encima de otras de esa forma tan rara!

Desde la Forclaz, pueblecito idílico y además con albergue bueno y barato, suben a buscar a Heidi andando por el glaciar de Ferpeche, porque tal vez haya ido allí a por hielitos para sus cubatas.

Desandan lo andado y de pronto a Ana se le ocurre mirar el mapa y decir ¡sólo estamos a un paso de Chamonix y el Mont-blanc! Y Chamonix estaba realmente a un paso. Alucinante teleférico hasta la Ag. du Midi y flipe total con el Mont-blanc, los Drus, las Jorasses, etc.

Desde Taninges vuelven donde

empezó todo, al chorrillo de Ginebra. Como en esas poesías que terminan repitiendo la primera estrofa pero que ahora tiene un significado nuevo después de haber leído lo que queda en medio.

El cielo se recargó después de la noche de "Psicosis" y ahora alguien le quitó el tapón. Bajo la lluvia llegan al aeropuerto y encima casi pierden el avión. Y así se acaba.

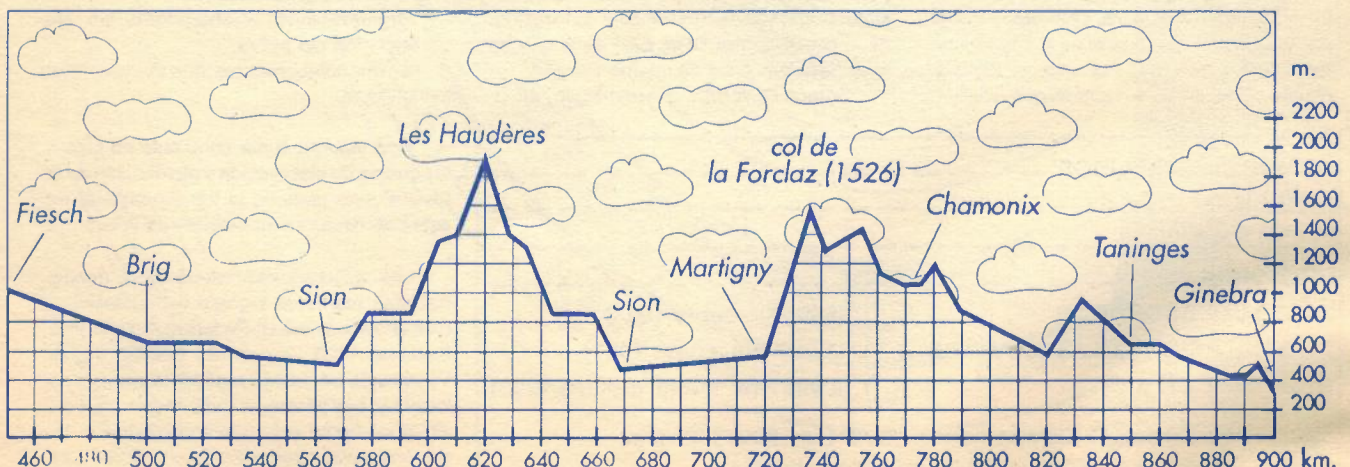
Oye, ¿y de Heidi? Ah, no sé. Yo me dormí casi al final y no me enteré muy bien. Vas a tener que ir tú también en bici a buscarla por Suiza... tranquilamente.



Carlos Romón

Cositas útiles:

- Avión tarifa cutrejoven: 35.000 pts ida y vuelta (bici bien tratada)
- Campines: alrededor de 1.000 pts/persona
- Comidas: menús del día (pero que son de lujo) unas 2.000 pts.
- Desayunos a base de supermercados: unas 500 pts.
- Albergues y refugios: unas 1.000 pts. con ducha
- Hotelillos: 3.000-5.000 habitación doble
- Idiomas: alemán y francés. Portugués para entenderse con las camareras.
- Casi preferibles las carreteritas amarillas que las nacionales con carril bici
- Mapa muy bueno: Euromapa, de Plaza y Janés
- Acampada libre sin problemas
- Moneda: franco suizo, a unas 72 pts.
- Teleférico del Mont-Blanc: unas 2.500 pts.
- Senderos para andar por la montaña muy bien señalizados.



VIETATO INTRODURRE BICICLETTE

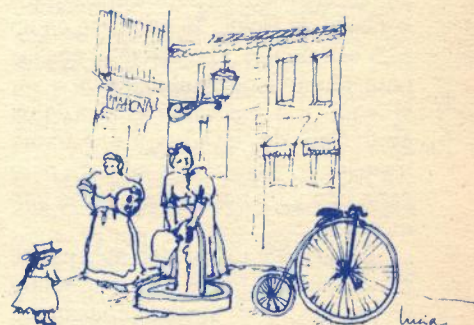
El escritor argentino Julio Cortazar (Bruselas 1914, París 1984) nos dejó este maravilloso relato que podéis encontrar en Historias de cronopios y de famas, editada en España por Alfaguara. Gracias Julio, enormísimo cronopio.

En los bancos y casas de comercio de este mundo a nadie le importa un pito que alguien entre con un repollo bajo el brazo, o con un tucán, o soltando de la boca como un piolincito las canciones que me enseñó mi madre, o llevando de la mano un chimpancé con tricota a rayas. Pero apenas una persona entra con una bicicleta se produce un revuelo excesivo, y el vehículo es expulsado con violencia a la calle mientras su propietario recibe admoniciones vehementes de los empleados de la casa.

Para una bicicleta, ente dócil y de conducta modesta, constituye una humillación y una befa la presencia de carteles que la detienen altaneros delante de las bellas puertas de cristales de la ciudad. Se sabe que las bicicletas han tratado por todos los medios de remediar su triste condición social. Pero en absoluto todos los países de la tierra está prohibido entrar con bicicletas. Algunos agregan: << y perros >>, lo cual duplica en las bicicletas y en los canes su complejo de inferioridad. Un gato, una liebre, una tortuga, pueden en principio entrar en Bunge & Born o en los estudios de los abogados de la

calle San Martín sin ocasionar más que sorpresa, gran encanto entre telefonistas ansiosas o, a lo sumo, una orden al portero para que arroje a los susodichos animales a la calle. Esto último puede suceder pero no es humillante, primero, porque sólo constituye una probabilidad entre muchas, y luego porque nace como efecto de una causa y no de una fría maquinación preestablecida, horrendamente impresa en chapas de bronce o de esmalte, tablas de la ley inexorable que aplastan la sencilla espontaneidad de las bicicletas, seres inocentes.

De todas maneras, ¡cuidado gerentes! También las rosas son ingenuas y dulces, pero quizá sepáis que en una guerra de dos rosas murieron príncipes que eran como rayos negros, cegados por pétalos de sangre. No ocurra que las bicicletas amanezcan un día cubiertas de espinas, que las astas de sus manubrios crezcan y embistan, que acorazadas de furor arremetan en legión contra los cristales de las compañías de seguros y que el día luctuoso se cierre con baja general de acciones, con luto en veinticuatro horas, con duelos despedidos por tarjeta.



EL CIELO AZUL,
EL CAMINO,
LAS ALTAS MONTAÑAS,
EL VIENTO,
UN SUSURRO SILENCIOSO
CARGADO DE SONIDOS,
UN PAISAJE,
UN SENTIMIENTO,
POR LA SENDA TRAZADA
DOS BICICLETAS,
SUBIENDO...

Inmaculada Albesa
Castellón 14-3-92

PARA SEGUIR RECIBIENDO SIN PRISAS

De nuevo finaliza el año y actualizamos nuestro fichero de direcciones. Queremos que la revista llegue sólo a personas y grupos interesados en recibirla. Por ello, si deseáis seguir recibiendo la os pedimos que rellenéis

y nos enviéis el correspondiente cupón adjunto. Como sabéis SIN PRISAS es la revista de la coordinadora CON BICI en la que se distinguen tres tipos de miembros:

- * Grupos CON BICI, que participan activa-

mente en su funcionamiento.

- * Organizaciones colaboradoras, sin una participación tan activa.
- * Socios colaboradores, que apoyan a título individual.

NOMBRE Y APELLIDOS	_____
DOMICILIO	_____
LOCALIDAD	_____
PROVINCIA	_____ C.P. _____
SOCIO COLABORADOR	<input type="checkbox"/> (500 Pta. cuota 1993)
ORGANIZACION COLABORADORA	<input type="checkbox"/> (1.000 Pta. cuota 1993)
GRUPOS CON BICI	<input type="checkbox"/> (4.000 Pta. cuota mínima 1993)

Enviar a Pedalibre, C/ Campomanes, 13, 2º Izq. 28013 Madrid
Enviad fotocopia del resguardo de ingreso bancario.

Con vuestra cuota contribuís no sólo a los gastos de elaboración y distribución de la revista, sino también al funcionamiento de esta coordinadora de defensa de la bici.

Las aportaciones económicas debéis hacerlas mediante ingreso o transferencia bancaria a la cuenta de Pedalibre, Cajamadrid, Sucursal 1128, c.c. nº 60 002689 60. C/ Villaviciosa 34. 28042 Madrid. (si en vuestra localidad hay oficina de Cajamadrid, hacédlo allí, pues no os cobrarán comisión). Por favor, no enviéis giros postales ni talones; y los vagos, como siempre, podéis mandar sellos.