

Sin prisas

Nº 18 - INVIERNO - 1993



MONOGRAFICO

BICICLETA
Y
TRANSPORTE
COLECTIVO

LA REVISTA PARA LOS QUE SE TOMAN LA BICI CON CALMA

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

- *C.C.Pedallibre
C/Campomanes, 13, 2º Izq. 28013 MADRID
- *Amics de la Bici
Apdo. 10.012. 08080 BARCELONA
- *C.C. Amigos de la Bici
Apdo. 2.116. 37080 SALAMANCA
- *Grupo Cicloturista La Farinera
C/Ter, 10. 08026 BARCELONA
- *Colectivo Pedalea
Edificio Interfacultades
Pza. San Francisco s/n
50009 ZARAGOZA
- *E.T.E.S. (Sección Cicloturismo)
Apdo. 7.131. 41080 SEVILLA
- *Tronchacadenas
C/Alarcón, 43, 1º Izq.
33204 GIJON (ASTURIAS)
- *Kalapie Apdo. 1872
20080 DONOSTIA (GIPUZKOA)
- *G.O.B. (Pedal Verd)
C/Verí, 1, 3º 07001 PALMA DE MALLORCA
- *A Contramano. Asamblea Ciclista.
C/Federico Sanches Bedoya, 11.
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
- *La Coruña en Bici. Apdo. 1236
15080 LA CORUÑA
- *Grupo La Bellota. C/Virgen del Carmen, 10
03680 ASPE (ALICANTE)
- *Grupo Ecologista Margalló
C/Vicente Aleixandre, 45.
03205 ELCHE (ALICANTE)

EDITA:

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

IMPRIME:

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

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

INDICE

I. LOS FUNDAMENTOS.

1. Dos modos de transporte que se necesitan mutuamente.
2. Las modalidades, oportunidades y conflictos de la combinación.
 - a) Acceso a las terminales o estaciones.
 - b) Las terminales y estaciones.
 - c) El transporte de las bicicletas.

II. ALGUNAS EXPERIENCIAS ILUSTRATIVAS.

1. Ferrocarriles.
 - a) El acceso a las estaciones.
 - b) El aparcamiento en las estaciones.
 - El quebradero de cabeza japones.
 - Una iniciativa del Parlamento danés.
 - El objetivo de los ferrocarriles holandeses.
 - "Park & ride" vs. "bike & ride".
 - c) El alquiler en las estaciones.
 - d) Bici + tren como reclamo publicitario.
 - e) El transporte de la bici en el tren.
 - Los casos danés y holandés.
 - Los ferrocarriles británicos y las bicis.
 - Los ferrocarriles franceses y las bicis.
 - El acuerdo internacional sobre transporte de bicicletas
 - f) El diseño de los trenes y la bicicleta.
 - Victoria en Canada
2. Tranvías, metros y autobuses.
 - a) Tranvías.
 - La perfección suiza.
 - b) Metros.
 - El éxito de San Francisco.
 - Activos en Montreal.
 - c) Autobuses.
 - Ejemplos estadounidenses.
3. Líneas aéreas.

III. GUIA PRACTICA DE LA COMBINACION BICI + TRANSPORTE COLECTIVO EN ESPAÑA.

1. Los ferrocarriles: un siglo de combinación.
 - a) Renfe.
 - a1) Mercancías.
 - a2) Cercanías.
 - a3) Regionales.
 - a4) Largo recorrido.
 - a5) AVE.
 - a6) Internacionales.
 - b) FEVE.
 - c) Ferrocarriles Vascos (Eusko Trenbideak).
 - d) Ferrocarriles de Cataluña.
 - e) Ferrocarriles de la Generalidad

- Valenciana (FGV).
- 2. Los autobuses y el metro.
 - 2.1. Normativa General.
 - 2.2. Los Autobuses.
 - 2.3. El Metro.
- 3. La aviación.
- 4. Los barcos.
- 5. Bolsas portabicicletas.

IV. UNA ESTRATEGIA PARA LAS REIVINDICACIONES DE LOS CICLISTAS ANTE LOS CONFLICTOS CON LOS MEDIOS DE TRANSPORTE COLECTIVO.

1. Acceso a las estaciones.
2. Las estaciones.
3. El transporte de la bicicleta en los trenes.
 - a) Ferrocarriles.
 - b) Otros medios de transporte colectivo.



EDITORIAL

PARA SEGUIR LA BATALLA

Sale a la luz por fin este monográfico dedicado a la combinación de la bici con el transporte colectivo. El retraso con el que lo hace está justificado no sólo por la falta de prisas que caracteriza a esta revista, sino por los cambios sucesivos que ha sufrido en los últimos años en nuestro país la relación entre la bicicleta y el ferrocarril, una de las piezas centrales de esta monografía.

En efecto, la revista estaba lista hace bastantes meses tras una laboriosa etapa de recopilación de la información, en la que brilló por su ausencia la transparencia y claridad informativa de la Renfe. Sin embargo, las noticias relativas a cambios en las normativas de esta compañía paralizaron en más de una ocasión la edición definitiva.

Fue una decisión pensada para evitar que la información de carácter práctico que se aportaba estuviera desfasada nada más salir la revista.

Lo cierto es que en todo ese tiempo se produjo un terremoto en la combinación Renfe-bicicleta. Durante

el verano de 1993, la intervención de la presidenta de la compañía, Mercé Sala, cambió radicalmente el panorama de la relación de la bici con los servicios de cercanías, estableciéndose un buen punto de partida para abrir el futuro del ciclismo -¿y por qué no, del ferrocarril?- en las áreas metropolitanas.

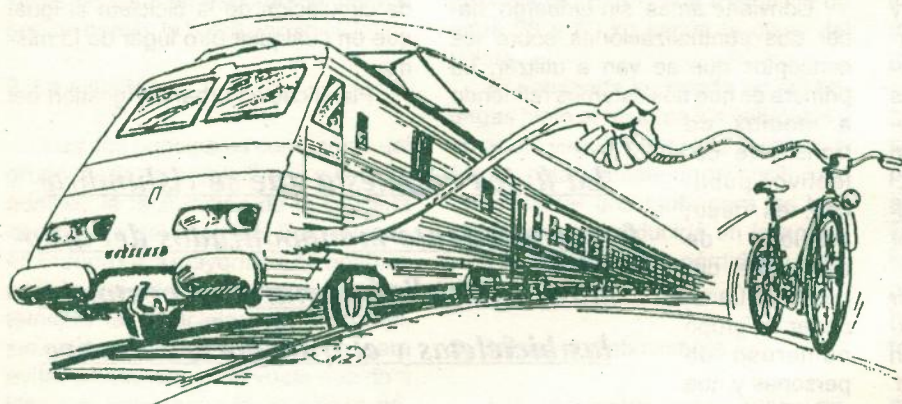
Desgraciadamente, las consecuencias del terremoto fueron las opuestas en los servicios de Largo Recorrido, en los que la bicicleta ha visto empeorar gravísimamente, durante 1993, las condiciones de transporte que antes tenía.

El contenido de la revista, dividido en varios capítulos, tiene diferentes grados de caducidad. El primero, que describe de un modo sistemático las oportunidades de la combinación de la bicicleta con el transporte colectivo, siempre será útil como referencia. El segundo, que ilustra con ejemplos en su mayoría del extranjero las distintas modalidades de la combinación, posiblemente perdurará unos pocos años.

Por último, la guía práctica de la combinación bici-transporte colectivo en España es, por sus propias características, una recopilación informativa altamente perecedera y que habrá que actualizar en sucesivas ediciones.

Más o menos perecedera, la información aquí presentada pretende animar la continuación de la batalla a favor de la combinación entre la bici y los medios colectivos de transporte, que tiene multitud de episodios por toda la península durante los últimos quince años. Una batalla que sólo cabe imaginar inscrita en el marco de un modelo de transporte favorable a los medios no motorizados -peatón, bici- y a los colectivos -buses, trenes, metro-, es decir, un modelo de transporte en el que el automóvil no sea el rey todopoderoso y omnipresente.

A los que han participado en esa batalla y se han esforzado para que la bici y el transporte colectivo sigan juntos, aun con su infinidad de problemas, dedicamos este monográfico; para que la continúen.



BREVES CON BICI:

- * Presentados para su tramitación los estatutos de CON BICI
- * La secretaria de CON BICI ("Oficina Permanente") pasa al colectivo PEDALEA. Edificio Interfacultades Plaza San Francisco s/n. 50009 Zaragoza.
- * En julio de 1994 celebraremos los V Encuentros de Cicloturistas y Ciclistas Urbanos por los Montes Universales y zonas de Teruel y Valencia. Más información en el próximo Sin Prisas, pero ir reservando vacaciones para pedalear con nosotros.

Agradecimientos:

Traducciones, contactos, información, investigación, dibujos...; este monográfico ha requerido muchos esfuerzos que hemos compartido, entre otros, con Jesús Osorio, Luis Gilpérez, Miguel Angel Delgado, Charli Verdaguer, Nathalie Flauvel, Félix González, Manu Díaz, Javier López, Pablo, M^a Flus Espada, ... y algún otro colaborador que prefiere el anonimato. También ha sido fundamental la ayuda desde los grupos de CON BICI (Oscar, Dani, Jaume, Antonio, Hildegard, Carlos,...). Junto a ellos "el equipo médico habitual": Alfonso Sanz y Alejandro Vivar (redacción y coordinación), Angel Yagüe (composición), Carlos Gamo y Jerónimo (dibujos) y Fernando Barrios.

I. LOS FUNDAMENTOS

1. Dos modos de transporte que se necesitan mutuamente.

Es un lugar común en la teoría del transporte que cada medio de locomoción tiene un ámbito y un propósito en el que resulta de máxima eficiencia económica, social y ambiental.

Por eso, más que pretender que uno de ellos -sea el coche o sea la bicicleta- ocupe todo el espacio del transporte, se trata de encontrar una combinación aceptable a cada momento histórico. Ahí es donde las discrepancias se hacen más llamativas.

Hay quienes propugnan que sea el auto el vehículo fundamental, siendo complementado en ciertos lugares con transporte público.

Sin embargo, hay otras formas de pensar, hoy reforzadas por los problemas ambientales y sociales crecientes que genera el sistema de transporte, que ponen en duda que el automóvil sea un vehículo cuya generalización sea viable a escala planetaria y cuyas exigencias sean convenientes para el presente y el futuro de nuestra sociedad.

Propugnan, en consecuencia, que sean los peatones, las bicicletas y complementariamente los transportes colectivos, los medios de locomoción básicos en los que apoyar los modelos urbanos, territoriales, de producción y consumo compatibles con la vida y la equidad en este planeta.

Desde ese punto de vista la bicicleta y el transporte colectivo son, por consiguiente, complementarios.

El transporte colectivo a motor aporta al ciclista posibilidades de extensión de sus desplazamientos, un mayor radio de acción y accesibilidad. Y la bicicleta ofrece al transporte colectivo la capacidad de distribución de sus usuarios en el territorio que de otro modo no podría servir adecuadamente. Téngase en cuenta que el hecho de ser colectivo vincula a este tipo de transporte a lugares suficientemente densos de usuarios potenciales en donde puede captar una cantidad también suficiente de clientes.

Dos simples datos pueden sugerir la importancia práctica de esta necesidad mutua. En Holanda, casi un

40% de los desplazamientos que se efectúan a las estaciones de ferrocarril se realizan en bicicleta. Y en el Reino Unido, con cifras de 1986, los ingresos de los ferrocarriles británicos por el transporte de bicicletas ascendieron a unos 2.000 millones de pesetas.

Uniendo la conveniencia teórica y la importancia práctica, podemos sintetizar que la única respuesta que se vislumbra frente al intento monopolizador del automóvil es la alianza entre los peatones, las bicicletas y el transporte colectivo. Estos medios de transporte, amenazados y perturbados por el coche no pueden darse más la espalda.

2. Las modalidades, oportunidades y conflictos de la combinación.

Para profundizar en las posibilidades que ofrece la combinación de la bicicleta con el transporte colectivo parece conveniente desmenuzar los elementos que la articulan, las modalidades en las que se puede producir y los conflictos que cabe esperar de ella.

Conviene antes, sin embargo, hacer dos puntualizaciones sobre los conceptos que se van a utilizar. La primera es que nos estamos refiriendo a medios de transporte colectivo públicos, es decir, medios de transporte capaces de transportar un grupo numeroso de personas y que además ofrecen un servicio de tipo público. De ese modo los taxis, por ejemplo, que son servicio público pero no tienen la capacidad suficiente para incluirse en la categoría de colectivos no son aquí analizados.

Y la segunda es que no vamos a describir las posibilidades de que las bicicletas y algunos vehículos de transporte colectivos como los autobuses compartan el mismo espacio de calzada, pues consideramos que esa com-

binación puede mejor explicarse al analizar la infraestructura para bicicletas.

Los tres elementos que articulan la combinación entre el transporte colectivo y la bicicleta son el acceso a las terminales, la configuración y servicios que éstas ofrecen y el transporte de las bicicletas en los vehículos del transporte colectivo. Una correcta combinación de un medio de transporte colectivo y las bicicletas supone la adaptación de esos tres elementos a las necesidades de los ciclistas.

a) Acceso a las terminales o estaciones.

La combinación entre la bicicleta y los medios de transporte colectivos se produce, obviamente, en las estaciones o terminales de éstos, pero para alcanzarlas las bicicletas suelen toparse con innumerables problemas.

En el caso de las estaciones de tren, las paradas del autobús o las terminales de los ferrys, los accesos suelen coincidir con el viario general de la ciudad, por lo que habrá que estudiar la mejora de las condiciones de circulación de la bicicleta al igual que en cualquier otro lugar de la misma.

Planificación urbana y gestión del

La única respuesta que se vislumbra frente al intento monopolizados del automóvil es la alianza entre los peatones, las bicicletas y el transporte colectivo

viario serán los instrumentos principales de dicha mejora.

En la planificación urbana se puede orientar la transformación de la ciudad hacia modelos más favorables a la bicicleta en cuanto a distancias, calidad ambiental y tráfico motorizado, programar la modificación de las infraestructuras viarias existentes para adaptarlas a los ciclistas y proyectar las infraestructuras para bicicletas que se consideren necesarias; todo ello,

en nuestro caso, con la vista puesta en la combinación de la bici con el transporte colectivo.

Y en la gestión del viario, la consideración de los ciclistas supone replantear el uso de las calles y carreteras que dan acceso a las terminales, fortaleciendo el papel de la bicicleta en ellas mediante el establecimiento de prioridades y restricciones de uso y también mediante modificaciones de la sección de la vía con el fin de crear vías para bicicletas.

Otros tipos de terminales, como los aeropuertos o las estaciones de metro, tienen problemas particulares que añadir. Los aeropuertos, por estar muchas veces enlazados con la ciudad a través de autopistas con prohibición de circulación ciclista, o autovías de circulación peligrosa y desagradable, resultan inaccesibles, en cuyo caso la solución es la creación de vías directas, cómodas, seguras y bien señalizadas, para bicicletas.

También deben ser accesibles para las bicis los medios de transporte colectivos -buses, trenes, metro- de enlace entre la ciudad y el aeropuerto.

Respecto al acceso a las estaciones de metro, se puede considerar que el problema incluye la bajada a los vestíbulos de taquillas, en general a través de escaleras no preparadas para el descenso o ascenso de bicicle-

tas, carritos de niño o de la compra o sillas de ruedas de minusválidos. Ascensores, rampas y guías para las ruedas de la bicicletas son las soluciones obvias de este conflicto.

b) Las terminales y estaciones.

Los lugares donde se articula la combinación bici-transporte colectivo son lógicamente esenciales para un correcto funcionamiento de lo que los técnicos de transporte llaman el intercambio modal, es decir, el paso entre un medio de transporte y otro.

En primer lugar, lo dicho anteriormente para los accesos a los vestíbulos del metro se puede extender a todo el conjunto de instalaciones y edificios de las terminales: toda la terminal debe ser accesible rodando o empujando una bicicleta. De ese modo, la alianza con los minusválidos que pretenden la supresión de barreras arquitectónicas debe

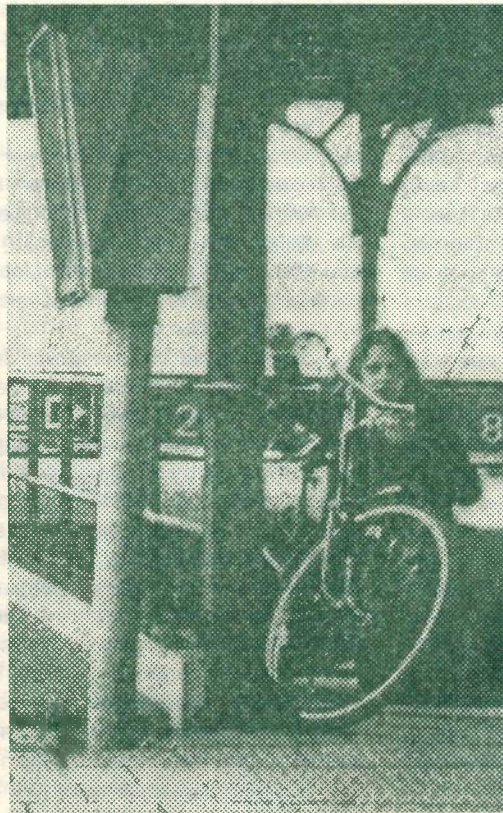
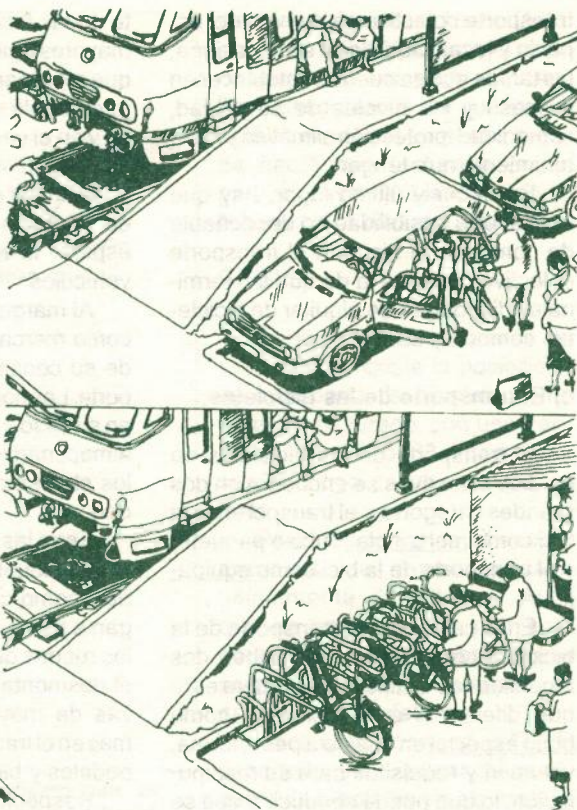
ser potenciada.

En segundo lugar, dado que una de las fórmulas de combinación bici-transporte colectivo es dejar la bicicleta en la terminal y realizar sin ella la siguiente etapa del desplazamiento, una necesidad evidente es la de

contar con adecuados aparcamientos. En este sentido, las modalidades de aparcamiento son básicamente, dos: los vigilados -a cargo de los operadores del transporte colectivo o de cualquier otra empresa o servicio estatal- y los no vigilados.

Dentro de estos últimos los hay que no poseen ningún tipo especial de protección contra el robo, en cuyo caso conviene que estén bien localizados, a la vista del público y en lugares transitados, y los hay que disponen de sistema de amarramiento seguro de la bicicleta, por ejemplo candados especiales o mecanismos de cierre propios del aparcamiento.

En cualquier caso, los conflictos que se derivan de los aparcamiento de bicis en las terminales del



Todas las terminales deben ser accesibles rodando o empujando una bicicleta

transporte colectivo se derivan del espacio y localización que se les asigna, las tarifas que se puedan establecer en su caso y los niveles de seguridad, comodidad, protección climática y mantenimiento que tengan.

En tercer y último lugar, hay que indicar otra posibilidad no desdeñable de combinar la bici con el transporte colectivo como es la de que las terminales dispongan de alquiler de bicicletas cómodo y barato.

c) El transporte de las bicicletas.

El transporte de las bicicletas en medios colectivos se encuadra en dos grandes categorías: el transporte de la bici como mercancía (bulto o paquete) y el transporte de la bici como equipaje.

En la categoría de transporte de la bicicleta como mercancía caben dos modalidades distintas. La primera es la que diferencia a la bicicletas como bulto especial en cuanto a peso, forma, volumen y requisitos para su manipulación, lo que puede conducir a que se admita su transporte sin embalaje. La segunda modalidad es la del transporte de la bicicleta como un bulto convencional, requiriendo su empaquetamiento según normas dictadas al efecto.

En la categoría de transporte de la bicicleta como equipaje existen a su vez dos grandes modalidades. La primera es la que se corresponde con el equipaje facturado, en la que el viajero tiene el derecho al transporte de su bicicleta como equipaje en las condiciones establecidas por la compañía en cuanto a plazos de entrega y devolución, tarifas, etc. Y la segunda es la que contempla a la bicicleta como un equipaje de mano o acompañado, es decir, como un paquete que carga y descarga el viajero y del que no se responsabiliza la compañía operadora.

La selección de una de esas modalidades debería corresponder al ciclista en la mayoría de los casos, pero desgraciadamente las normas de funcionamiento y el diseño de los vehículos, que imponen las compañías operadoras de los transportes colectivos, son las que dictan la opción en cada ámbito local, regional, nacional e internacional y en cada servicio.

Mientras que las normas desfavorables para los ciclistas pueden ser discutidas con cierta flexibilidad con los operadores, incluso en lo que atañe a franquicias y tarifas, el diseño de los vehículos para adaptarlos al transpor-

te de las bicicletas se suele topar con mayores rigideces. En el caso de tener que reformar los vehículos actuales, el gasto suele ser el principal impedimento, y en el caso de adaptar el diseño de los vehículos futuros, el problema es poder influir desde las primeras etapas de creación y tener la paciencia de esperar la renovación de la flota de vehículos.

Al margen de todo ello, la bicicleta como mercancía presenta el conflicto de su conservación durante el transporte. Las normas de empaquetamiento en su caso y el trato recibido durante el almacenamiento y el transporte son los elementos claves de esta modalidad.

Entre las compañías que no exigen el empaquetamiento de la bici, algunas, como ciertas de las aéreas, obligan a pequeñas modificaciones como las ruedas desinchadas o el desmontaje de las piezas de mayores problemas en el transporte como pedales y bielas.

Respecto al trato durante el almacenamiento y transporte, la variedad de situaciones es enorme, no sólo por la mejor o peor disposición del empleado de turno, sino por las diferentes rutinas con las que se efectúa el servicio y por los distintos diseños del material en el que se transportan las bicicletas.

Otro aspecto que hay que tener en cuenta muy rigurosamente, y no sólo en esta modalidad de transporte de la bici, es el de los mecanismos de reclamación de que disponga el usuario en caso de pérdidas, desperfectos o retrasos en la entrega de su bicicleta.

La modalidad de transporte de la bici como equipaje facturado presenta distintas soluciones en función de que la bici sea transportada por adelantado, al mismo tiempo o después que lo hace el viajero. Indudablemente, para los cicloturistas lo más conveniente es que sus bicicletas sean transportadas a la vez que ellos realizan el desplazamiento, pues de ese modo no tienen que perder tiempo para enviarlas o recogerlas y pueden desarrollar sus viajes con continuidad. La variante de equipaje por adelantado está admitida sobre todo por las compañías ferroviarias que compensan de esa forma la falta de espacio disponible en los trenes en los que desea viajar el ciclista.

Sin embargo, es quizás en los servicios de autobús interurbano en donde se deben hacer mayores esfuerzos para implantar este sistema, ya que el tamaño de las bodegas de equipaje de los autobuses suele ser reducido y los grupos de ciclistas pueden encontrar problemas de disponibilidad de espacio.

En cuanto a la modalidad de transporte de la bicicleta como equipaje acompañado o de mano, hay que decir que es una de las fórmulas más convenientes para los ciclistas, puesto que le ofrecen una enorme agilidad de uso y una gran flexibilidad para los trayectos urbanos o metropolitanos en los que se requiere el uso de la bicicleta antes y después de la etapa realizada en transporte colectivo. No se debe confundir esta modalidad, en la que el viajero se encarga del manejo de la



el transporte de la bicicleta como equipaje de mano o acompañado es una de las modalidades más convenientes para los ciclistas

bicicleta, con la de equipaje facturado, en la que la responsabilidad es de la compañía operadora, aunque la bici pueda ser transportada al mismo tiempo que el viajero.

En cualquier caso, el quid de esta modalidad de combinación es la relación con el resto de los usuarios. En vehículos abarrotados o sin espacio capaz de acoger a las bicicletas es impensable pretender introducir éstas. Por consiguiente el análisis del diseño de los vehículos para hacer cómodo el transporte de la bici debe complementarse, en este caso, con la observación del funcionamiento de los distintos servicios que ofrecen los operadores, con el fin de determinar cuáles son los horarios, días, épocas del año y líneas en los que existe compatibilidad entre la bicicleta y el resto de los usuarios del transporte colectivo.

II. ALGUNAS EXPERIENCIAS ILUSTRATIVAS

1. Ferrocarriles.

La combinación entre la bicicleta y el tren es casi tan antigua como la primera. A finales del siglo pasado, cuando la juventud de la bicicleta contrastaba con la madurez del ferrocarril -en España la primera línea se terminó en 1848-, las compañías de ferrocarriles y tranvías dieron la bienvenida a los ciclistas y los permitieron transportar sus bicicletas en los vagones sin coste adicional. Sin embargo, al hacerse la bici más popular, las compañías empezaron a aplicar a las bicicletas una tarifa extra lo que provocó la oposición significativa de los ciclistas (1).

Por ejemplo, en febrero de 1896, una ley del Estado de Nueva York obligó a los ferrocarriles a admitir gratuitamente a las bicicletas como equipaje personal. La presión política, respaldada por la firma de 30.000 personas, llevó a la aprobación casi unánime de esta ley.

Desde hace un siglo los ciclistas luchan por mejorar la combinación de sus vehículos con el ferrocarril pero, como muestra la experiencia de la Federación Europea de Ciclistas, las acciones negativas de las compañías siguen produciéndose y, aún en los países en los que ciertas modalidades de la combinación son favorables a la bicicleta, los ciclistas tienen que oponerse rotundamente a aquellas.

A continuación se describen siguiendo el esquema propuesto en el apartado anterior, algunos ejemplos de combinación entre el ferrocarril y la bicicleta que, por su singularidad, pueden aportar ideas y soluciones en las que apoyar su traducción a las circunstancias locales.

a) El acceso a las estaciones.

La importancia del acceso en bicicleta a las estaciones de ferrocarril es enorme en algunos países como lo atestiguan los datos de la tabla 1.

Es sorprendente también el hecho de que exista un significativo número de personas que tienen su bicicleta o una segunda bicicleta al final del tra-

	General (1978)	Ciudades de tamaño medio (1980)	Estaciones de cercanías (1975)
bus/tranvía	21%	13%	5%
auto/taxi	12%	11%	10%
bicis/motos	39%	52%	25%
andando	25%	22%	60%
otros	3%	2%	-

Fuente: (2)

yecto ferroviario.

Así, en 1990, según informaba en Velo-City 91 (3) un representante de los ferrocarriles holandeses, el 35% de los desplazamientos entre los hogares y las estaciones se realizaba en bicicleta; lo mismo ocurría con uno de cada diez trayectos entre las estaciones y el destino de los desplazamien-

tos.

b) El aparcamiento en las estaciones.

El quebradero de cabeza japonés.

Según la revista oficial del gobierno metropolitano de Tokyo (Tokyo Municipal News, 4 diciembre 1981), a finales de los setenta el número de bicicletas que se amontonaban diariamente en los alrededores de las estaciones japonesas ascendía a 850.000, de las cuales el 83% (710.000 bicis) lo hacían en las estaciones de las áreas metropolitanas. Sólo en Tokyo la cifra se elevaba a 200.000 bicicletas creando un problema social denominado "ginrin kogai" (contaminación de bicicletas).

Para afrontar esta situación se dictó una "Ley de promoción del uso seguro de la bicicleta y ordenación de su espacio de aparcamiento" y se



bicicletas aparcadas junto a una estación del suburbano, en Tokio

tomaron medidas para paliarla a partir de 1980. El gobierno metropolitano de Tokyo creó un "Consejo del Problema de Aparcamiento de Bicicletas" que buscó y propuso diferentes actuaciones.

Entre 1978 y el final de 1981 se crearon 732.000 nuevas plazas de aparcamiento para bicicletas en las estaciones japonesas, de las cuales más del 80% eran gestionadas por el sector público y el resto por empresas privadas. Las estimaciones del gobierno en 1982 indicaban que la demanda de aparcamientos de bicicletas en las estaciones era del orden de 2,2 millones de plazas (1). En la actualidad hay más de 8.600 aparcamientos en las estaciones japonesas con una capacidad total de 2,4 millones de bicicletas (4).

Con cifras tan desmesuradas no es extraño que la iniciativa privada trate de sacar tajada y que se desarrollen ideas nuevas para un mejor aprovechamiento del escaso espacio disponible.

Diversas empresas dedicadas al negocio de los aparcamientos de automóviles se han introducido en el sector del aparcamiento para bicicletas. Y en cuanto a los modelos de aparcamiento, un número creciente de estaciones disponen de sistemas automatizados de almacenamiento de bicis, incluyendo estructuras de varias plantas.

Desde principios de los ochenta funciona, por ejemplo, en Kasubake, ciudad del área metropolitana de Tokyo, un aparcamiento de 1.500 bicicletas, con doce niveles, completamente informatizado y automatizado, que alimenta la estación de ferrocarril local sita a 100 metros de distancia.

El usuario de este sistema de Kasubake inserta el manillar de su bicicleta en un gancho, gira una llave para candar la bici y la retira. Una tarjeta de plástico acompaña a cada llave conteniendo información magnética. Desde ese momento el sistema se encarga mediante guías robotizadas de llevar la bicicleta a su lugar de almacenamiento en alguna de las doce plantas.

A la vuelta, el usuario pasa la tarjeta por un lector magnético y el ordenador le calcula la tarifa; una vez hecho el pago la bicicleta vuelve por el mismo sistema a manos del ciclista. En definitiva, otro mundo para bien y para mal.

Una iniciativa del Parlamento danés

El Parlamento danés estableció una partida de 15 millones de coronas (270 millones de pesetas), en los Presupuestos Generales del Estado para los años 1988 y 1989, con el propósito de mejorar las condiciones de aparcamiento de bicicletas en las estaciones de ferrocarril.

La compañía de ferrocarriles DSB organizó un grupo de trabajo con miembros del Dansk Cyklist Forbund -grupo danés de defensa de la bicicleta que pertenece a la Federación Europea de Ciclistas-. Uno de los resultados de este grupo de trabajo fue la apertura en 1990 del primer Centro de la Bici en la estación Central de Copenhague. Otro centro similar se abrió meses después en la estación de Osterport.

Los Centros de la Bicicleta están definidos como áreas cubiertas y vigiladas para las bicis en las que no sólo se pueden aparcar, sino también alquilar, reparar y comprar bicicletas y accesorios.

En estaciones más pequeñas donde no es viable un Centro de la Bici se han planteado también mejoras del aparcamiento de bicicletas. Así, en la estación de la localidad de Kvoerndrup (1.000 habitantes) se ha propuesto la construcción de un edificio anejo con 100 plazas de aparcamiento de bicis, 50 de ellas con un sistema especial de amarre pensado para los ciclistas habituales y otras 50 con amarraderos más convencionales.

El objetivo de los ferrocarriles holandeses.

Según la información suministrada por el "Bicycle Research Report" (nº 26, 1992), editado por la Federación Europea de Ciclistas, los ferrocarriles holandeses tienen un ambicioso programa de mejora de los aparcamientos para bicicletas en sus estaciones. La tabla 2 muestra la situación actual.

Prácticamente las más de 350

estaciones holandesas disponen de uno o varios tipos de aparcamientos; a pesar de ello, se calcula que unas 15.000 bicicletas se aparkan ilegalmente cada día en sus alrededores.

El programa "Rail 21" propone doblar el número de viajeros de los ferrocarriles holandeses y reducir el tráfico automovilístico de aquí al año 2.005. En lo que respecta al aparcamiento de las bicicletas, el "Rail 21" tiene el objetivo de mejorarlo y crear 140.000 plazas adicionales, algunas de las cuales serán en sistemas automatizados para ahorrar espacio y mano de obra.

"Park-and-ride" vs. "bike-and-ride". De cómo se idealizan los aparcamientos disuasorios para automóviles y se olvidan los de bicicletas.

La idea de que los aparcamientos disuasorios para coches están idealizados en la política de transportes fue sugerida por Thomas Froitzheim en el Congreso del grupo alemán de ciclistas ADFC de 1991, del que se toman los datos procedentes de ese país.

Muchas veces, los representantes del tráfico de nuestras ciudades proponen los aparcamientos disuasorios como solución casi mágica para el problema de la congestión en los accesos al centro.

Sin embargo, si no median restricciones a la circulación o al aparcamiento de automóviles en el centro, los conductores no dejan sus vehículos en las terminales del transporte colectivo a menos que necesiten enormes esfuerzos y tiempo para llegar a sus destinos. Es decir, el aparcamiento disuasorio sólo funciona cuando la congestión es tan grande que el transporte colectivo es competitivo en tiempo de desplazamiento; o, también, cuando la disuasión se realiza realmente en el destino del viaje debido a restricciones en la circulación o el aparcamiento.

Los aparcamientos de disuasión, en el supuesto de que funcionen, permiten paliar los problemas de congestión del actual modelo de área metropolitana y, en ese sentido, facilitan la expansión suburbana de mayor dispersión y menor densidad.

En un análisis local de las consecuencias de los aparcamientos de disuasión es fácil que se detecten ten-

TABLA 2.
Aparcamiento de bicicletas en las estaciones ferroviarias holandesas.

Tipo de instalación	nº de estaciones	nº de plazas	tamaño medio
Amarraderos simples	103	20.758	932
Depósitos sin vigilancia	273	66.947	245
Amarraderos con candado	176	5.947	33
Depósitos vigilados	84	96.659	1.151

dencias al empleo excesivo del automóvil en dichas áreas.

Al margen de esas consideraciones globales, los aparcamientos de disuasión ocupan un valioso espacio en el entorno de las estaciones y su construcción es cara.

En Alemania los aparcamientos de disuasión se construyen gracias a las subvenciones que reciben por parte de fondos federales destinados al transporte público local. Construir una plaza de aparcamiento cuesta 7.000 marcos (490.000 pts).

En Madrid, en 50 de las 78 estaciones de cercanías existen aparcamientos de disuasión con un total de 12.000 plazas. En Marzo de 1991, el sindicato CCOO denunciaba que sólo una cuarta parte de los mismos se utilizaba efectivamente ante la falta de seguridad de los vehículos y por las razones antes apuntadas, diríamos nosotros.

La mayor parte de las obras corre a cargo del Ministerio de Obras Públicas y la Comunidad de Madrid, siendo recientemente construido en Las Rozas el único que empleó presupuesto de Renfe.

La plaza de este aparcamiento ha costado 480.000 pesetas.

En el aparcamiento de Majadahonda, también inaugurado recientemente, cada plaza ha costado 773.000 pesetas. Dispone de varias

plantas con un total de 25.000 metros cuadrados construidos, lo que indica que a cada una de las 1.060 plazas le corresponden 23,6 m² de superficie construida. Además, la Comunidad de Madrid ha invertido 354 millones en la reordenación viaria de la zona.

Es significativo respecto a la orientación de la política de transportes, en la que se incluye esta "teórica" disuasión del automóvil privado, que simultáneamente se está ampliando la capacidad de la autovía N-VI (Madrid-La Coruña) para soportar más tráfico privado y público. Esta autovía, que discurre en paralelo al ferrocarril de Las Rozas y Majadahonda, va a pasar de los seis carriles actuales a diez, reservándose dos de ellos al transporte público y a coches de alta ocupación -que transporten más de dos personas-; el coste de la operación es de 15.000 millones de pesetas.

En el extremo opuesto del interés oficial hacia la disuasión del automóvil se encuentra la modalidad bici+aparcamiento+tren, a pesar de que como hemos señalado anteriormente hasta el 50% de los usuarios del ferrocarril llegan en bici a la estación en algunos países. El espacio ocupado y el coste requerido por este sistema es muy inferior al de los automóviles, aunque no por ello deje

de hacer falta una inversión cuidadosa en amarraderos y métodos de protección para la bicicletas.

Puede, sin embargo, sorprender el hecho de que los usuarios de los aparcamientos disuasorios de coches y bicis -donde los hay y se promueven seriamente- viven a una distancia de la estación bastante similar. Según el mencionado autor alemán, el 60% de los usuarios automovilistas, viven a menos de 4 km. de distancia, y el usuario típico de los aparcamientos de bicicletas en las estaciones lo hace en distancias de entre 500 m. y 3,5 km.

En definitiva, promover la costosa construcción de aparcamientos de disuasión sin restringir el tráfico y el aparcamiento en el centro carece de sentido. Pero avanzando un poco más en la reflexión, es posible que esa inversión sea más útil si se emplea no sólo en crear aparcamientos para bicicletas sino en gestionar los accesos a las estaciones para que sean cómodos y seguros para los ciclistas.

c) El alquiler en las estaciones.

Es una actividad habitual en las estaciones de los países europeos. Las redes ferroviarias más importantes ofrecen información al respecto en folletos de los que resumimos aquí algunos.

TABLA 3
Alquiler de bicicletas en estaciones ferroviarias

Ferrocarriles (País) (fecha del folleto)	Nº de estaciones	Coste	Depósito	Observaciones
DSB (Dinamarca) 1983	4 gestionadas por la DSB, 80 gestionadas en oficinas de turismo o tiendas de bici	30 Coronas/día en las de DSB	100 Coronas en las de DSB	Devolución en la misma estación
SCNF (Francia) 1992	241	22/55 Francos según modelo (3 tipos) y nº de días	1000 Francos salvo que se pague con tarjeta de crédito	Presentación de carnet de identidad. Se paga al devolver la bici y puede hacerse en cualquier estación con local de alquiler. Se pueden hacer reservas
CFF (Suiza) 1992	241	12/19 Fr/día, 48/116 Fr/semana dependiendo de los modelos. Hay un suplemento de 10 Fr por persona si no se presenta un billete de tren	No	Se puede reservar con antelación. Se pueden devolver en estaciones diferentes a las de alquiler con un suplemento de 3 Fr. En el mes de octubre las bicis alquiladas se ponen a la venta y se reemplazan en la siguiente temporada por nuevas
DB (Alemania) 1992	Más de 280	6 Marcos/día presentando el billete de tren o 10 Marcos/día sin billete (8 y 12 Marcos/día para bicis con grandes desarrollos)	No	Desde el 1 de abril hasta el 31 de octubre (en algunas estaciones durante todo el año). Si la reserva de bicis obliga a traerlas de otras estaciones hay que pagar su transporte. Igualmente si la devolución es en otra estación distinta a la de alquiler
SNCB (Bélgica) 1992	63 de alquiler y 75 de restitución	130 Francos/día presentando el billete de tren o 250 Francos/día si no se tiene billete de tren	No consta	Se puede reservar gratuitamente con antelación

A pesar de las diferencias de fechas, la **tabla 3** puede ser indicativa de la atención que se presta a esta combinación en Europa. Para recabar información actualizada hay que dirigirse cada año a la correspondiente Compañía.

Para dar una idea de las dimensiones que puede tener el alquiler de bicicletas en las estaciones se citan a continuación los datos aportados por J.Tschopp en el Congreso Velo City 87 celebrado en Groningen en 1987:

Los ferrocarriles suizos empezaron a alquilar bicicletas en las estaciones en 1952, destacando las siguientes cifras anuales de número de alquileres.

1952	1960	1970	1980	1986
37.730	36.160	14.430	22.310	68.000

En 1987 una nueva empresa, patrocinada por un banco se hizo cargo del negocio y reemplaza las bicicletas cada año. Para ese año en número de alquileres se esperaba alcanzara las 80.000. En 1992, el parque de bicicletas nuevas fue de 4.000.

d) Bici + tren como reclamo publicitario.

El desarrollo del denominado "turismo verde", con el que se pretende mantener actividades turísticas compatibles con el entorno social y ambiental que las acoge, ha ido muchas veces de la mano de la combinación bici + tren.

Quizás el ejemplo más característico de dicha vinculación lo ofrecen los ferrocarriles suizos (CFF) que, en apoyo de su sistema de alquiler de bicis en las estaciones, propone, a través de un gran aparato publicitario, "Descubrir Suiza con tren y con bicicleta". En un extenso folleto CFF informa de las posibilidades de la combinación y recomienda rutas atractivas para el cicloturismo partiendo de sus estaciones.

Con el mismo objetivo de encontrar una nueva clientela para el tren, los ferrocarriles franceses (SNCF) difunden folletos explicativos de las posibilidades de practicar el cicloturismo teniendo como base sus servicios. La propuesta más difundida es la denominada "Train + cyclotourisme en Sologne", que incluye cinco circuitos de cicloturismo con el denominador común de que se inician mediante servicios ferroviarios

que parten de París.

e) El transporte de la bici en el tren.

Según la encuesta realizada para el informe "Bikes and Trains" (5), todas las compañías ferroviarias nacionales de los países de la Comunidad Europea transportan bicicletas en los trenes en la modalidad de equipaje acompañado o de mano.

Sin embargo, la variedad de circunstancias en la que se realiza dicha combinación es enorme y afecta a aspectos tales como el tipo de trenes, su número, la disponibilidad de espacio en los mismos y las tarifas que se aplican.

Por ejemplo, en los países del Benelux (Bélgica, Holanda y Luxemburgo), es posible llevar la bici acompañada en casi todos los trenes que cuenten con espacio disponible, lo que excluye en Holanda los servicios en horas punta. En el extremo opuesto se encuentran los ferrocarriles de Italia y España, en donde hasta muy recientemente casi no existían trenes en los que el viajero pudiera entrar al tren con su bicicleta.

La segunda modalidad de transporte de bicicletas, el transporte de la bici como equipaje facturado es posible en la mayoría de las compañías ferroviarias nacionales de los países de la Comunidad Europea. Las excepciones son Grecia y Holanda, en donde no existe dicha posibilidad en el ámbito nacional, y Gran Bretaña, Italia y España, en donde la alternativa es el envío de la bici como mercancía con una tarifa generalmente alta que depende del peso y la distancia.

Las cifras de bicicletas transportadas anualmente en algunos ferrocarriles muestran la importancia social e incluso económica que alcanza esta combinación (**tabla 4**).

En conclusión, durante 1991 se transportaron casi dos millones de bicicletas en los trenes de cuatro paí-

ses centroeuropeos, lo que representó una considerable fuente de ingresos para las compañías explotadoras.

La presión social puede dar frutos: los casos danés y holandés.

Según relata el director técnico de los ferrocarriles daneses DSB (6), en 1980 los ciclistas empezaron a presionar para poder llevar sus bicicletas con ellos en los trenes. En los ferrocarriles de cercanías del área metropolitana de Copenhague se fue incrementando el número de los que lo hacían ilegalmente hasta que se convirtió en un problema que exigía una solución inmediata.

De ese modo, inspirándose en la experiencia de los ferrocarriles holandeses, la DSB introdujo en 1983 su primera oferta bicis-en-tren en los expresos que cruzaban el Gran Belt. A lo largo de los años siguientes el número de trenes se fue expandiendo y se fueron probando distintas restricciones -de horario, de día de la semana- con el fin de evitar problemas con el resto de los usuarios.

El cambio a favor de los ciclistas más importante se produjo en 1987 cuando la experiencia se amplió a todos los trenes de cercanías durante todos los días de la semana salvo en las horas punta de los días de labor.

En cuanto al envío de la bicicleta por adelantado, la DSB ha reducido el tiempo máximo de transporte para las bicicletas a dos días laborables. Y, en cooperación con el grupo de usuarios Dansk Cyklist Forbund, ha desarrollado una funda de plástico para evitar los deterioros durante el transporte de las bicicletas.

El caso holandés es también ilustrativo de la necesidad de la presión social para modificar los planteamientos de las compañías ferroviarias (7). En los primeros años setenta los ferrocarriles holandeses NS trataron de librarse de lo que consideraron como molestia: el transporte de las bicis en los trenes junto a sus propietarios. Las protestas de los ciclistas evitaban entonces la proyectada prohibición de llevar bicicletas en los trenes, pero no consiguieron hasta la mitad de los años ochenta que la NS modificara su política de disuadir el transporte

TABLA 4
Bicicletas transportadas en trenes en 1991 (en miles de unidades)

País	Acompañada nacional	Por adelantado nacional	Por adelantado internacional	Ingreso en ECU
Dinamarca	300	5	3.5	700.000
Alemania	560	272		10 M (*)
Holanda	300	-	10	500.000
Suiza	300	150	-	1.400.000

Fuente: (5). (*) Representa los ingresos conjuntos producidos por el pasajero y su bicicleta.

de las bicicletas acompañadas mediante tarifas elevadas.

Desde hace unos años el cambio de política de la NS ha convertido a los ciclistas en un mercado potencial a fomentar. El problema es que las políticas anteriores tienen consecuencias de una gran inercia en la medida en que, por ejemplo, el material rodante -los vagones- fueron contruidos sin tener en cuenta esta nueva orientación.

Los ferrocarriles británicos y las bicis: ejemplo y contraejemplo.

La síntesis que sigue a continuación es el último parte de guerra de una larga batalla entre los ciclistas y los ferrocarriles del Reino Unido (BR) que dura ya veinte años, plagados tanto de avances como de retrocesos y restricciones. En esta batalla, lo que parecía el inicio de la edad de oro de la relación tren-bici se produjo en 1977, fecha en la que BR anunció que las bicicletas podrían ser llevadas en casi todos los trenes de Gran Bretaña gratuitamente. Como contraejemplo, BR anunció en 1985 que 125 servicios intercitys admitirían sólo las bicicletas contra el pago por adelantado de un billete especial de 3 libras.

Cada año, los ferrocarriles del Reino Unido (BR) publican un folleto explicativo de las posibilidades de transportar las bicicletas en los trenes. El folleto correspondiente a 1992 informa que:

*Trenes Intercity. Todos los servicios transportan bicicletas mediante la compra del billete y el pago de 3 libras como reserva para cada recorrido.

*Ferrocarriles del Sudeste. Existen algunas restricciones en horas punta (de 7'45 a 9'45 y de 16'30 a 18'30 en días de labor). Los desplazamientos a contracorriente en esas horas punta no suelen tener restricción.

*Ferrocarriles regionales. La enorme variedad de regulaciones son un tormento para quienes desean transportar sus bicicletas con ellos. Algunos servicios prohíben la combinación completamente, otros la permiten con un registro previo obligatorio, otros las transportan gratuitamente pero con restricciones de hora punta. Además, el número de bicicletas que se puede transportar en un tren puede ser limitado hasta a una o dos por tren



folletos de los ferrocarriles franceses y británicos sobre la combinación bici y tren

en el nuevo material rodante.

A la vista de este panorama y con la experiencia de las organizaciones ciclistas británicas la revista del Cyclists' Touring Club decía (8):

"Con la excepción de Escocia, las instituciones de la administración dedicadas al turismo han decepcionado las esperanzas de los ciclistas en sus intentos de mantener el acceso de las bicicletas en los trenes. A pesar de que BR opera en un clima financiero muy difícil, el embrollo, la falta de fiabilidad y la arbitrariedad de sus decisiones en este campo han acabado enfureciendo a muchos potenciales clientes y aliados. Una organización que después de quince años todavía no tiene algo tan básico como una clasificación de los aparcamientos para bicis tiende por la fuerza a realizar únicamente declaraciones de intenciones.

Más merecedores de crítica incluso son aquellos que desde el Departamento (Ministerio) de Transportes declaran alegremente que "el funcio-

namiento diario de BR no nos compete", aunque establecen conjuntamente los niveles de inversión y aprueban el diseño del nuevo material rodante. Entonces ¿cuáles son las obligaciones de BR como suministradora de un servicio público?

Los grupos de ciclistas, en consecuencia, han ampliado su campo de batalla a los siguientes asuntos:

* Introducción de los problemas de las bicicletas en los debates sobre la privatización de la BR.

* Mantener la presión para que BR sea más flexible, especialmente en el uso del espacio interior de los vagones.

* Pedir a las autoridades locales que el transporte de las bicicletas sea uno de los requisitos de la subvención de los servicios ferroviarios."

Los ferrocarriles franceses y las bicis: algunas sombras a pesar de la propaganda.

Tampoco Francia es el paraíso de la amistad entre el tren y la bici, como se podría deducir de los folletos propagandísticos de su compañía ferroviaria (SNCF), pero algunas posibilidades resultan ilustrativas de lo que se puede hacer aquí.

Se establecen distintas posibilidades según sean los servicios de largo recorrido o regionales.

En los servicios de largo recorrido el mayor inconveniente es que la bici no puede viajar con el usuario en el mismo tren, existiendo la posibilidad de mandar la bici por adelantado o mandarla como mercancía (ver cuadro adjunto). Los TGV, trenes de alta velocidad, no tienen plataformas para transportar las bicicletas, aunque se está experimentando en algunas rela-

LA BICI EN LOS SERVICIOS DE LARGO RECORRIDO FRANCESES (SNCF)

1) FACTURAR LA BICI COMO EQUIPAJE

CASO: Cuando Ud ha sacado un billete y va a hacer el mismo recorrido que la bici.

DONDE: En la estación misma, donde se compra el billete.

CUANDO: Se entrega la bici 5 días antes de su salida (sin contar los sábados y domingos).

PRECIO: * bici empaquetada: 135 Frs (2800 ptas aproximadamente)

* bici no empaquetada: 180 Frs (3600 ptas aprox.)

* cartón para empaquetar la bici: 15 Frs (300 ptas aprox.).

CONSIGNA MANUAL: En la mayoría de las estaciones, se puede dejar la bici en la consigna por 35 Frs (700 ptas aprox. por día -precio del 09/03/92-).

GRUPOS: Para viajes en grupo, se puede contactar con el servicio comercial de la SNCF. Propone facilidades materiales, horarios y precios.

SEGURO: En función del valor de la bici. Desembolso máximo de 50.000 Pts.

2) ENVIAR LA BICI COMO MERCANCIA

CASO: Ud no tiene billete de tren para facturar la bici como equipaje.

DONDE: En la SERNAM, el servicio de mercancías de la SNCF.

PRECIO: En función del peso. Ejemplo: 15 kg, Paris-Bordeaux, 300Frs (unas 6.000 ptas) El precio es más interesante para un grupo.

ciones (París-Clermont-Ferrand, París-Tours y París-Granville) el transporte de bicicletas en vagones especiales del TGV contra el pago de una tarifa de 40 francos.

En cuanto a los trenes regionales y de cercanías existen 2.000 servicios -un pequeño porcentaje del total- en los que se puede llevar la bici cualquier día como equipaje acompañado, siendo el usuario el responsable de su carga, descarga y vigilancia. La limitación la marca la disponibilidad de espacio en los furgones correspondientes que puede ser en algunos trenes de sólo tres bicicletas.

En el área metropolitana de París se acepta el transporte de las bicicletas durante los fines de semana y en los días de labor fuera de las horas punta (de 6'30 a 9'30 horas y de 16'30 a 19 horas).

El acuerdo sobre transporte internacional de bicicletas como equipaje por adelantado: las dificultades de un ferrocarril europeo unificado.

El envío como equipaje adelantado de las bicicletas en trayectos internacionales dentro de Europa Occidental es posible a un precio de unos 8 Ecus. Esta posibilidad era fruto de un acuerdo tarifario internacional denominado TCV que no llegaron a firmar tres países: Italia, Reino Unido e Irlanda.

En alguno de los países que sí firmaron el TCV se da sin embargo la paradoja de que no existe coherencia entre el sistema de envío de equipajes internacional y el que se aplica dentro de las fronteras nacionales. Por ejemplo, en Dinamarca sólo cuatro estaciones aceptan bicicletas como equipaje internacional, mientras que en el ámbito nacional se pueden enviar bicicletas entre 45 estaciones. En Holanda y Grecia, por el contrario, aunque existen 58 y 17 estaciones que admiten el envío internacional no se acepta el envío nacional.

En cualquier caso, el acuerdo sufre continuamente el deterioro ocasionado por los cambios en las reglamentaciones nacionales que llegan a cuestionar su permanencia. Así, por ejemplo, durante 1992 se produjeron los siguientes hechos (5):

* La preocupación sobre la seguridad de los ferries que cubren el Canal de la Mancha fue la excusa para obligar a que los pasajeros acompañen a sus bicis en toda la cadena del viaje internacional con origen o destino en

el Reino Unido.

* En Mayo, como parte de una reorganización de su sistema de equipajes con el fin de reducir costes, los ferrocarriles italianos (FS) dejaron de aceptar a las bicicletas como equipaje internacional en sus estaciones.

* Poco después, la Renfe siguió el mal ejemplo italiano recortando su servicio y limitando el manejo de equipajes a sólo 51 estaciones.

* Las compañías ferroviarias del TCV acordaron que a partir de 1993 la tarifa de 8 Ecus podrá ser modificada por cada empresa, lo que supondrá una subida sustancial de los precios.

De ese modo, perdida la homogeneidad entre las reglamentaciones de cada país europeo, un viaje con bici que atravesase varias fronteras debe ser preparado con mucho cuidado ya que puede requerir combinaciones de gran complejidad. Así, por ejemplo, un viaje desde Inglaterra hasta España debe iniciarse acompañando el cliente a su bicicleta en el tren hasta Dover y en el ferry hasta Calais; desde allí hay que facturar la bici hasta París como equipaje por adelantado pues la SNCF no admite en largo recorrido el equipaje acompañado, lo que obliga a esperar la bici en París varios días; por último, para llegar a alguna ciudad española hace falta sortear la reducción de estaciones de facturación realizada por Renfe.

Se entiende así mejor uno de los factores de pérdida de competitividad del ferrocarril frente a otros medios de transporte como la carretera o la aviación cuyas infraestructuras se están unificando con muchas mayor celeri-

dad. Las diferencias en la gestión de las redes ferroviarias pueden llegar a ser un obstáculo mayor para el ferrocarril que la tan cacareada diferencia de ancho entre las vías de la península ibérica y las de los países de la Comunidad Europea.

f) El diseño de los trenes y la bicicleta.

Según el informe "Bikes and Trains" (5) las compañías ferroviarias de cinco países europeos (Austria, Dinamarca, Alemania, Holanda y Suiza) están desarrollando planes para adaptar el material rodante -los vagones- existente o futuro a las necesidades de los ciclistas. El ejemplo más reciente son las mejoras de diseño de los trenes IC holandeses para acoger bicicletas.

Existen tres espacios propicios para alojar bicicletas en un tren:

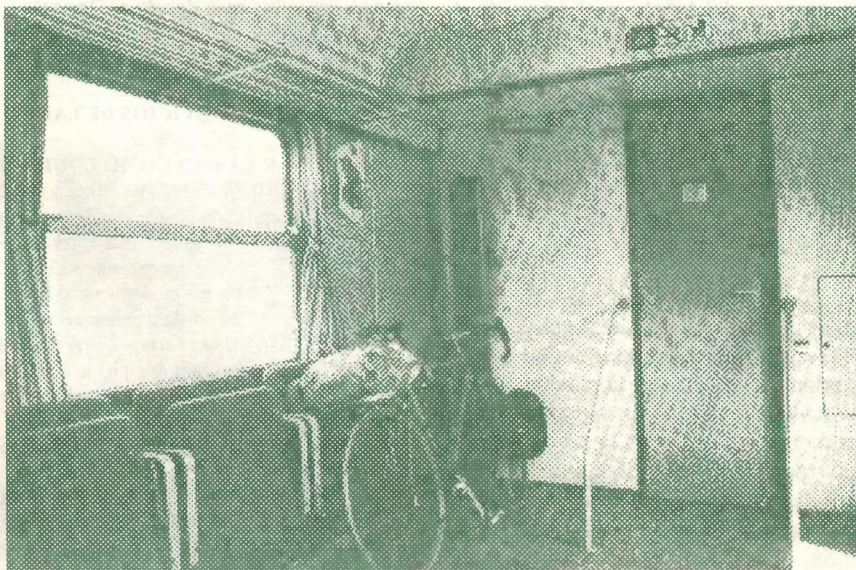
- en los vagones especiales dedicados al equipaje o a mercancías ligeras (paquetería).

- en los compartimentos de equipajes de los vagones de pasajeros.

- en los vestíbulos de entrada a los vagones.

Además, cada uno de esos espacios puede diseñarse de una manera flexible de modo que, indistintamente, puede servir para colocar las bicicletas o para el asiento de pasajeros.

Incluso en los ferrocarriles de vía estrecha la atención a este aspecto del diseño puede dar frutos como se muestra en los nuevos vagones introducidos, en 1986, en el ferrocarril suizo Waldenburgerbahn (75 cm. de ancho de vía), en los cuales se puede



espacio flexible, útil tanto para pasajeros como para transportar bicicletas

transportar bicicletas (9).

Victoria en Canada

Según informa "Le Monde à Bicyclette" (otoño 92), los nuevos vagones de la compañía Bombardier, que se podrán en servicio en 1994 en la línea de cercanías Montreal-Deux Montagnes, dispondrán de espacio reservado para las bicicletas. También está en estudio la modificación de los vagones de otra línea que no acepta los trenes de la mencionada más arriba.

Las actividades de los grupos ciclistas canadienses parece que da sus frutos.

2. Tranvías, metros y autobuses.

"Uno de los más fuertes competidores con los que se enfrentan en los últimos años los tranvías ha sido la bicicleta. Por esa razón, los gestores de las líneas de tranvías están buscando un método para recuperar parte de este tráfico perdido mediante el acondicionamiento de los vehículos de modo que los ciclistas encuentren atractivo el usar los tranvías cuando las calzadas no están en buenas condiciones, cuando hay tormenta o cuando alguna rueda se ha deteriorado por accidente. Para posibilitar esa utilización se ha instalado en algunas líneas un sistema para colgar las bicicletas que funciona satisfactoriamente".

Este texto data de 1897 y procede de una revista especializada del mundo de los tranvías que se cita en (1). La batalla por combinar el transporte colectivo y las bicicletas es no sólo antigua sino que está inscrita en la que atañe a la rentabilidad económica de las empresas que explotan los tranvías, metros o autobuses.

a) Tranvías.

En ese mismo año de 1897, la compañía de tranvías de San Francisco "Market Street Railway" transportaba una media de 1.800 bicicletas al mes en una sola de sus líneas que podía llevar hasta 6 bicicletas colgadas de ganchos en las parte frontal y trasera de sus vehículos. Los ciclistas pagaban dos veces la tarifa normal cuando transportaban su bicicleta y con ello generaban ingresos suplementarios a la compañía. En Pittsburgh (Pennsylvania), en las mismas fechas, varios de los asientos

fueron retirados de los vehículos para poder acomodar a las bicicletas en el interior.

La perfección suiza.

Según el informe presentado por J.Tschopp en el Congreso Velo City 87 (Groningen), las compañías de tranvías y autobuses de Basilea y su área metropolitana iniciaron, en 1984, una política de promoción del transporte público que también favorece a la bicicleta. Esta ciudad suiza tiene una población urbana de casi 200.000 personas a las que hay que sumar otras 225.000 en el área metropolitana.

En todos los tranvías y autobuses se pueden transportar las bicicletas, salvo en las horas punta, por una tarifa de dos francos (160 ptas.) Las horas punta no están determinadas de un modo fijo sino en función de que haya o no pasajeros viajando de pie.

Para el fomento del cicloturismo se han modificado dos vagones de una de las líneas periféricas de tranvías, con lo que se pueden transportar en cada uno hasta 25 bicicletas. Además se ha hecho un pedido de 18 nuevos tranvías articulados con un diseño especial que les permite llevar hasta 8 bics en un espacio central con entrada muy baja para facilitar la subida de las bicicletas.

El aparcamiento de las bicicletas en las paradas de los tranvías tampoco ha sido olvidado, construyendo la compañía operadora aparcamientos

de hasta 150 bicicletas.

También se ofrecen ventajas en la combinación bici-bus. Una de las líneas de autobuses con un trayecto de perfil empinado ha instalado ganchos exteriores para transportar bicicletas en 3 de sus vehículos.

Y lo que puede resultar más sorprendente, los vehículos de correos son capaces de transportar 1 ó 2 bicicletas, estando los conductores encargados de hacer todo lo posible para ayudar a los ciclistas que encuentren cansados o metidos en una situación climática adversa.

b) Metros.

En diversos ferrocarriles metropolitanos de todo el mundo se pueden transportar bicicletas. Uno de los ejemplos más conocidos es el del Port Authority Trans-Hudson (Path) un sistema que sirve a la ciudad de Nueva York y a la de Newark (Nueva Jersey), en el cual es posible llevar las bicicletas salvo en horas punta desde 1962. Cuatro años más tarde se inauguró el metro de Oslo en el que es posible transportar las bicicletas a cualquier hora del día. A mitad de la década de los ochenta ya eran una veintena las redes de metro de todo el mundo que admitían el transporte de las bicicletas, aunque en algunos casos la combinación se daba con ciertas restricciones.

La tabla 5 resume las características de la combinación en algunos metros de ciudades europeas a princi-

TABLA 5
La combinación bici-metro en algunas ciudades europeas (1981)

Ciudad	Tarifa para la bicicleta	Nº máximo de bicicletas permitido	Periodos permitidos			Observaciones
			horas punta	horas valle	fin de semana	
Londres	35% de la tarifa normal	-	no	si	si	Dos líneas sólo
París	-	8/vagón	si	si	si	Líneas RER sólo
Amsterdam	50% de la tarifa normal	sin límite	si	si	si	Todas las estaciones a todas horas
Rotterdam	0	sin límite	no	si	si	En todas las horas durante el fin de semana
Berlín	50% de la tarifa normal	2/vagón	no	si	si	En todas las horas durante el fin de semana
Hamburgo	tarifa completa	4/vagón	no	si	si	De 9 a 16 h. y de 18 a 25 h. en días de labor
Munich	tarifa reducida	8-16/vagón	no	no	si	Desde el sábado a las 14 h. hasta el domingo a las 24 h.
Stuttgart	0	-	no	si	si	S-bahn (Suburbano)
Oslo	tarifa reducida	sin límite	si	si	si	

Fuente: "The Carriage of Bicycles in Metropolitan Railways Cars: Report on Results of Inquiry". UITP. Bruselas, 1981. Sintetizado en (1)

prios de los años ochenta. En el caso de Berlín los vagones preparados al efecto disponen de unas correas para amarrar las bicis sin riesgo durante los trayectos.

El éxito de San Francisco.

En el periodo 1975-1980 la red de metropolitano de San Francisco, denominada BART, extendió 9.000 pases para bicicletas, utilizables fuera de horas punta, sin que se registrara ningún tipo de problema de seguridad. El éxito de la experiencia influyó para que se extendiera incluso a los periodos punta en la dirección contraria a los flujos principales de viajeros, de modo que a finales de 1982 ya se contabilizaban 20.000 pases concedidos.

Lo satisfactorio de los resultados del BART impulsó la extensión de esta combinación a otras ciudades estadounidenses como Washington y Atlanta y canadienses como Toronto y Montreal.

Activos en Montreal.

Desde finales de los años setenta, el grupo "Le Monde a Bicyclette" de Montreal viene reivindicando el acceso de las bicicletas al metro mediante todo tipo de acciones y estudios al respecto que condujeron a detenciones, condenas, prisión y, finalmente, la victoria de los ciclistas en la Corte Suprema en 1981.

Un año más tarde la Compañía introdujo una tarjeta bici-metro para su utilización durante los fines de semana que costaba 5 dólares (500 ptas) en ese año y 6 dólares (600 ptas) en los dos siguientes.

Cada año se entregaron unas 700

tarjetas que convirtieron poco a poco a la bicicleta en algo familiar para los usuarios y empleados del metro. No se produjo ningún accidente en los tres años.

c) Autobuses

La combinación de la bicicleta con el autobús parece inicialmente más complicada que con el ferrocarril dada la diferente capacidad de carga y de holgura que cada uno tiene. Además, el diseño de los accesos al interior de los autobuses suele ser problemático para la bicicleta. Por esa razón, los sistemas más empleados para esta combinación consisten en sujetar la bici en el exterior del vehículo mediante algún dispositivo especial o amarradero.

A partir de las experiencias europeas y estadounidenses se pueden ordenar los distintos sistemas de llevar las bicicletas en los autobuses de la siguiente manera (entre paréntesis los lugares en los que se han implantado):

* Amarraderos en el exterior del autobús: traseros (San Diego, Copenhague-Aalborg), delanteros (Seattle, Los Angeles)

* Furgón arrastrado por el autobús (Santa Bárbara, Hanover)

* Amarradero en el interior del autobús: en sustitución de asientos (San Francisco), en el espacio diseñado para acomodar sillas de ruedas (Nueva York), en el espacio liberado para asientos abatibles

* Dispositivos de sujeción en la bodega del autobús (Copenhague)

El transporte de bicicletas en los autobuses es bastante común en los Estados Unidos, aunque también hay algunas experiencias en Europa.

En Inglaterra, por ejemplo, las líneas de Manchester y Liverpool que se dirigen al Peak District y a los Yorkshire Dales transportan bicicletas en domingo, salvo durante el invierno.

En Alemania se han llevado a cabo experiencias bus-bici en numerosas ciudades y con diversos resultados. En Bremen, por ejemplo, se rediseñaron en 1986, en cooperación con el grupo ciclista ADFC, una serie de autobuses capaces de llevar 25 bicicletas durante los fines de semana veraniegos. Tres años después, a pesar del éxito obtenido, se modificaron las condiciones de uso y únicamente cabe alquilar el autobús en grupo.

En Hanover, en lugar de rediseñar los autobuses, la compañía operadora instaló un furgón complementario en el que se amarraban las bicicletas. El servicio fue clausurado en 1989 como consecuencia, según los ciclistas alemanes, de una gestión incorrecta que hacía incómoda su utilización.

En otra ciudad alemana, Münster, se implantó en 1989 un servicio durante los fines de semana para transportar las bicicletas en un furgón arrastrado por los autobuses. El apoyo de las agencias de turismo y su concepción parecen augurarle el éxito.

Ejemplos estadounidenses

Tras seis años de presión, los grupos ciclistas de San Francisco, en 1985, consiguieron el acceso de las bicicletas a una línea de autobuses regional llamada Alameda-Contra District. En dicha línea dos pequeños túneles, prohibidos a la circulación ciclista, impedían el cruce del estuario de Oakland obligando a las bicis a un enorme rodeo.

El problema se solucionó con la instalación en la parte delantera de los autobuses de unos ganchos capaces de sujetar dos bicicletas tal y como se describe en los dibujos de esta misma página.

El primer servicio bus-bici se inició en 1975 en el área metropolitana de la ciudad californiana de Santa Bárbara. Los objetivos de la compañía operadora eran facilitar el acceso de los ciclistas al transporte colectivo y, también, favorecer a los autobuses facilitando una conexión más rápida que la peatonal, con el fin de hacer al conjunto más competitivo respecto al automóvil.

El sistema elegido fue el arrastre



ante las dificultades de acceso al interior de los autobuses se utilizan dispositivos especiales para sujetar las bicis en el exterior. He aquí dos ejemplos

por parte de los autobuses de un furgón capaz de sostener 12 bicicletas.

Tras diversas pruebas el servicio se extendió a seis itinerarios, siendo la demanda superior en los de mayor longitud, aunque también resultó de gran atractivo un itinerario corto que llevaba a los ciclistas desde la costa hasta las montañas evitándoles las rampas más duras.

El éxito del servicio se puede valorar simplemente con una cifra: en 1981 lo utilizaron 42.000 ciclistas.

Las encuestas realizadas como parte del experimento mostraron que los objetivos del servicio se estaban cumpliendo al incrementar el uso del transporte colectivo y reducir el del automóvil. Cerca de un 80% de los ciclistas que utilizaban el sistema no hubieran cogido el autobús si no existiera el nuevo servicio y el 31% hubiera empleado el automóvil en su sustitución.

La instalación de aparcamientos para bicicletas en las paradas junto al nuevo servicio, tuvieron un efecto

enorme sobre el modo de acceso al autobús. De un 1,5% de desplazamientos en bici a las paradas que había en 1978, se pasó a un 23% en 1980.

Los recortes a la subvención del transporte colectivo llevados a cabo en el mandato neoliberal del presidente Reagan obligaron a suprimir, en 1982, casi todos los servicios bus-bici.

3. Líneas aéreas.

La información que sigue a continuación procede del informe "Survey of airline baggage regulations for bicycles" realizado en 1990 por la Internacional Bicycle Fund. Se refiere a los vuelos con origen y destino en Estados Unidos o Canadá. Los vuelos interiores a Europa suelen ser más restrictivos en relación a la franquicia a que da derecho un pasaje.

Las reglas y regulaciones de las líneas aéreas cambian frecuentemente y sin aviso, y, además, están sujetas a la interpretación del que las

aplica. Por ejemplo, ¿qué es una bicicleta?, ¿sigue considerándose como tal aquella a la que se le han quitado las ruedas?, ¿cuántas partes y cuáles hay que desmontarle para que deje de definirse como bicicleta? Realmente no suele estar de más preguntar en cada línea concreta.

En la **tabla 6** se han seleccionado las normas establecidas por algunas compañías que inciden en el transporte de las bicicletas.

Referencias:

- (1) "Bicycles and Public Transportation: new links to suburban transit markets". M. A. Replogle. The Bicycle Federation. Washington. 1983. Existe una 2ª edición revisada en 1988.
 - (2) "Fiets en trein op één lijn". ENFB. Woerden (Holanda), 1982.
 - (3) Velo City '91. Congreso celebrado en Milán (Italia) en 1991.
 - (4) Citado en "The Bicycle: vehicle for a Small Planet". Marcia D. Lowe. Worldwatch Paper 90. Washington, sept. 1989. Worldwatch Institute.
 - (5) "Bikes and Trains. Provisions for bicycles made by the railways of Western Europe". Commission of the European Communities. European Cyclists' Federation. 1992.
 - (6) "On the recent engagement of bicycles and trains". Eigil Koop, Director Técnico de DSB, en el congreso Velo City '89 celebrado en Copenhague. Ponencias publicadas por Dansk Cyklist Forbund. Copenhague, 1990.
 - (7) Relatado en "Combinations of bicycle and train in the Netherlands" por Tom Godefrooij. Ponencias del Congreso Velo City '89 publicadas por Dansk Cyklist Forbund. Copenhague, 1990.
 - (8) "Out and about!". CTC Cycle Digest. Verano de 1992.
 - (9) "Bike and ride and the introduction of the green reduction card. Basel. A success story in stimulating use of public transport and bicycle". J. Tschopp. Ponencia presentada en el congreso Velo City 87 celebrado en Groningen (Holanda). Publicado por el CROW (Centre for Research and Contract Standardization in Civil and Traffic Engineering). Holanda, 1988.
- Otras fuentes de información utilizadas:
- "Cycles and other modes of transport". European Cyclists' Federation. 1987.

TABLA 6
Normas de algunas compañías aéreas para el transporte de bicicletas

	Tasa para bicicleta	Tarifas	Preparacion de la bicicleta
Air France	SI	70\$ si excede del peso	Se necesita una caja
Alitalia	-	-	Se necesita una caja
American Airlines	SI	30\$ (no permitida en todos los vuelos)	Quitar los pedales y colocar el manillar en paralelo al cuadro o bien bolsa o caja
British Air	Para bultos pesados o grandes	-	Quitar pedales y manillar en paralelo. Se recomienda caja
Easter Air	SI	30\$ en domésticos y superior en internacionales	Quitar pedales, manillar en paralelo al cuadro y rueda delantera quitada
KLM	Si excede del peso	-	Quitar pedales y manillar en paralelo, y meter en caja
Lufthansa	No se acepta exceso de peso	75-88\$ en vuelos internacionales	Manillar en paralelo y quitar pedales
Pan American	SI	20\$ en domésticos y según destino en internacional	Quitar pedales y manillar en paralelo y meter en caja
Swissair	No se acepta exceso de peso	66-126\$ en vuelos internacionales	Quitar pedales y manillar en paralelo
Sabena	Si se excede del peso	66-81\$ en vuelos internacionales, si hay exceso	Manillar y pedales metidos hacia dentro o una caja

III. GUIA PRACTICA DE LA COMBINACION BICI + TRANSPORTE COLECTIVO EN ESPAÑA

1. Los ferrocarriles: un siglo de combinación.

La ignorancia o la desconfianza hacia la bicicleta son los enfoques predominantes que establecen las compañías operadoras de los ferrocarriles en España. Las bicicletas son observadas como un elemento marginal o incluso un inconveniente a añadir a las dificultades de su negocio.

No se puede entender de otro modo la falta de claridad, las contradicciones y la arbitrariedad que rigen, en general, las relaciones entre ambos modos de transporte.

No es de extrañar así que de los tres elementos que articulan la relación entre la bici y el tren -el acceso, las estaciones y el transporte de las bicicletas- sólo quepa hablar de las posibilidades de transportar las bicicletas en los trenes, pero no existe

mas que modifican el "Reglamento de la Ley de Policía de Ferrocarriles" (8 de septiembre de 1878) con el fin de incluir a las bicicletas entre los objetos que se admiten en la facturación como equipaje. El año que entra se cumple, por tanto, el centenario de la relación entre la bici y el tren en España.

A. Renfe

Durante un largo periodo y hasta hace apenas dos o tres años, existían facilidades para transportar las bicicletas como equipaje facturado (gratuitamente al amparo del correspondiente billete y factible entre un elevadísimo número de estaciones) y para su envío como mercancía (se realizaba a través de Paquexpres sin necesidad de embalaje y con una tarifa relativamente económica). Por contra, la modalidad de equipaje acompa-

ñado o de mano no estaba regulada, lo que producía numerosos conflictos cuya resolución se saldaba, frecuentemente, con la expulsión del tren de la bicicleta y de su portador. La falta de normativa al respecto era equiparada a prohibición.

En los últimos años las condiciones han variado drásticamente y la situación se ha invertido. Los cambios en Renfe, especialmente en cuanto a la gestión de mercancías, han dificultado, restringido y encarecido el envío de las bicicletas como mercancía o como equipaje facturado. En cambio, impulsadas por las protestas de diversos grupos, se fueron estableciendo, con carácter experimental, normas que facilitaban el transporte de las bicis como equipaje acompañado, tanto en los diversos ferrocarriles de vía estrecha existentes, como en Cercanías y Regionales de Renfe. La reciente regulación de Renfe al respecto parece consolidar estos logros.

Antes de entrar a describir las

posibilidades prácticas actuales de transportar las bicicletas en los trenes de la Renfe es conveniente diferenciar los tipos de servicio que la compañía presta y que, desde la segregación de la gestión en departamentos autónomos -UNE-, han generado normas también independientes. Dichos tipos de servicios son: mercancías, cercanías, regionales y largo recorrido (nacionales e internacionales).

A.1. Mercancías.

El servicio de paquexpres es el que abre a las bicicletas la posibilidad de transporte sin el amparo de un billete de viajero. El reciente cambio de tarifa de este servicio -desde el pasado 1 de Julio- es muy perjudicial para los ciclistas. Si bien permite enviar la bicicleta sin embalar, penaliza tal posibilidad tasándola con un mínimo de 40 Kgs y aplicándole un recargo del 40%. Esto es: ¡el envío de una bicicleta sin embalar cuesta un 40% más que el de un paquete de 40 Kgs! Además la bicicleta no cuenta con la garantía de plazo de transporte de la que si goza el resto de la paquetería.

Quedaría aparentemente otra posibilidad: empaquetar la bicicleta. Ahora bien, las condiciones generales de la tarifa de paquexpres indican que estarán exentas del ya mencionado 40% de recargo, las bicicletas procedentes de fábrica con embalaje original. Pero, ¿no estaban ya exentas al ir embaladas?, ¿es que una bicicleta embalada -si no procede de fábrica- no será tratada como cualquier otro paquete y será tasada con 40 kgs y con un recargo del 40%? ¿y si la bicicleta va desmontada?

En cualquier caso, las mercancías embaladas se tasan con una relación mínima peso/volumen de 180 Kg/m³. Esto significa que si el producto de las tres dimensiones del paquete (en metros) por 180 es mayor que el peso real en kilogramos, la tarifa aplicada será la correspondiente al número de kilogramos resultante de las multiplicaciones anteriores. Al aplicar esta relación peso/volumen a las cajas usuales de embalaje de bicicletas resulta

Los cambios en Renfe han dificultado, restringido y encarecido el envío de las bicicletas como mercancía o como equipaje facturado. En cambio se han estalecido normas que facilitan el transporte de las bicis como equipaje acompañado

una política ferroviaria de accesibilidad ciclista a las estaciones y de comodidad para los ciclistas en las mismas.

Con todo ello, quizás la consecuencia más grave de la oscuridad con la que se vive la relación bici/tren es que no existe información contrastada respecto a cuáles son las posibilidades reales de transportar las bicicletas a bordo de cada tipo de tren.

En cualquier caso, es conveniente saber que también en España la combinación tren-bici tiene un largo pasado que se remonta a los inicios de la difusión de la bicicleta allá por los años del final del siglo pasado.

En efecto, en 1894 (Orden de 4 de noviembre) y 1895 (Real Orden de 13 de mayo) aparecen las primeras nor-

una cantidad próxima a los 35 kgs.

Así, en el caso de que una bicicleta embalada sea considerada como cualquier otro paquete, pagará por unos 5 kgs. menos que sin embalar y, eso sí, sin el recargo del 40%. En cualquier caso, un coste exagerado si se compara con el de cualquier compañía de mensajería, que parece impuesto para disuadir a los posibles usuarios.

Por último, el precio del transporte incluye una indemnización máxima por pérdidas o desperfectos de 1.800 Pts/Kg, referido al peso real de la mercancía, y no al de tasación. Para una bicicleta de 13 kgs significa una indemnización máxima de 23.400 Pts. Es posible aumentar la indemnización abonando un 1% sobre el valor que se declare.

A.2. Cercanías.

Los servicios de cercanías de Renfe están gestionados de modo relativamente autónomo en cada área urbana en donde se desarrollan, existiendo en la actualidad en una decena de ciudades españolas.

Esa gestión autónoma se tradujo en diferentes tratamientos de la combinación tren-bici en cada área urbana. En los últimos años se puede destacar la experiencia realizada para acomodar las bicicletas en los furgones de algunos trenes de la región de Madrid (ver separata del número 7 de "Sin Prisas") y las normativas que se establecieron en los servicios de cercanías de Valencia, Barcelona, Asturias, San Sebastián y Madrid.

Recientemente se ha producido cierta uniformización en la regulación del transporte de bicicletas en los servicios de Cercanías. La normativa actualizada -que se recoge en los cuadros de las páginas centrales de esta revista- afecta a todas las ciudades que cuentan con estos servicios.

En conjunto se tiende a facilitar el transporte de la bici como equipaje acompañado de forma gratuita con la única condición de que su propietario cuente con el correspondiente billete y no afecte a la comodidad del resto de los viajeros.

Por ello las restricciones impuestas no dependen tanto del tipo de tren como de su previsible ocupación; evitándose las horas puntas. Sorprende, no obstante la falta de flexibilidad en la línea Málaga-Fuengirola en que

no se autoriza en ningún caso el transporte, o en la Cádiz-Jerez en que se prohíbe el mismo del 1 de Junio al 30 de Septiembre. Más justificada parece la no autorización en la línea madrileña Móstoles-Atocha-Fuenlabrada por los 300.000 usuarios que transitan diariamente por ella.

La carga y descarga de la bicicleta estará a cargo del propio viajero y, salvo que en las observaciones se recojan otras indicaciones, serán transportadas en los furgones de los trenes autorizados y, si no dispusieran de furgón, en las plataformas o espacios

SI ALGO CLAMA...
¡IRECLAMA!



Debemos utilizar los mecanismos de reclamación. Tanto los internos (retrasos, desperfectos, incumplimiento de normativa, etc), como los externos -hojas de reclamaciones, juntas de arbitraje-. Es importante que las compañías operadoras comprueben que las restricciones impuestas a las bicis generan reclamaciones. En el próximo Sin Prisas os presentaremos la larga pelea legal de un miembro de Con Bici para que la bici sea admitida, sin más, como equipaje en Renfe.

de acceso al tren.

Si la ocupación del tren es elevada y el transporte de bicicletas -aunque esté autorizado- pudiera originar molestias, el viajero con bicicleta podrá ser expulsado del tren o impedir su acceso al mismo si aún no hubiera iniciado el transporte. Así la progresiva eliminación de los furgones y la falta de espacio para equipajes y bultos voluminosos puede, en la práctica, restringir las facilidades para el transporte de bicicletas en Cercanías como equipaje de mano.

Por contra, tanto en Cercanías como en Regionales, la normativa indica que si se observara la presencia de viajeros con bicicletas aún en periodos o líneas no autorizados y ello no implicara molestias al resto de los viajeros, se permitirá su transporte.

A.3. Regionales.

En noviembre de 1992 la UNE de servicios de viajeros regionales estableció normas para el transporte de bicicletas como equipaje acompañado de sus clientes. Dicho transporte era posible en todos los trenes Regionales con material UT/440 (que dis-

pusieran de furgón) y Autopropulsados 592.0 y 593.0 (que dispusieran de furgón ampliado); las bicicletas se ubicarían en los furgones o, excepcionalmente, en las plataformas.

La mejora que suponía dicha normativa para la combinación tren-bici en este tipo de servicios, quedaba atenuada pues, al no existir una asignación fija del material móvil (vagones y locomotoras) a los servicios concretos ofertados, la compañía no podía garantizar con antelación la composición del tren requerido y, en consecuencia, si las bicicletas podrían ser trasladadas en él.

En Agosto de este mismo año se amplían y mejoran las condiciones de acceso de las bicicletas a los trenes Regionales. Desde entonces se permite introducir las bicicletas como equipaje acompañado en todos los trenes Regionales, sin limitación de Kms., excepto los que cuentan con material 597 y material convencional Serie 16.200, por carecer de espacio específico.

Las bicicletas de los viajeros aislados se admitirán siempre que la ocupación del tren lo permita, mientras que los grupos de viajeros con más de 5 bicicletas tendrán que ser autorizados previamente.

Según se indica en la normativa de Agosto del 93, dicha autorización deberá ser solicitada a las Gerencias Territoriales, al Responsable de la Estación o a la Dirección Comercial UNE Viajeros Regionales cuando el Material disponga de furgón ampliado o en fechas limitadas, siempre que el trayecto y el tren solicitado coincida con flujo inverso de viajeros y no se prevea una alta ocupación. En el resto de los casos los encargados de autorizar el viaje serán la Dirección Comercial UNE Viajeros Regionales o el Técnico de Asistencia al Viajero.

Estos niveles de autorización poco claros -entre otras cuestiones el viajero no puede prever si en tren elegido portará furgón- no figuran en la normativa general para el transporte de bicicletas aparecida con posterioridad, donde, no obstante, si aparece la necesidad de la autorización previa.

A este respecto, existen también unas condiciones generales para regular los grupos de más de 10 viajeros en Regionales, pudiendo los grupos de ciclistas beneficiarse de algunos descuentos. Los puntos de autorización de grupos regionales con sus corres-

pondientes teléfonos de contacto, son: Madrid (91/3235824 ó 3233394), Cataluña (93/4914687 ó 4914807), Andalucía (95/4534365), Galicia-Vigo (986/433397), Levante-Valencia (96/3529362 Ext.572) y País Vasco-Bilbao (94/4232350 Ext.2102). En la línea Lleida-Pobla de Segur los abonos de viajes para grupos serán autorizados por la Generalitat de Catalunya o la Diputación de Lleida.

La carga, custodia y descarga de las bicicletas será efectuada por los propios ciclistas y se ubicarán preferentemente en el furgón y, en caso de no existir o resultar insuficiente, el Interventor en Ruta dispondrá su distribución en las plataformas o autorizará la ocupación total de una de ellas, así mismo podrá permitir la ubicación en departamentos de viajeros, dependiendo de la ocupación del tren y debiéndose optar, en los dos últimos casos, por los extremos de la composición.

Al igual que en Cercanías, si la ocupación del tren es elevada, se podrá impedir el acceso al tren al viajero portador de bicicleta que incluso podrá ser obligado a abandonarlo cuando ya hubiera iniciado su recorrido. Con ello, estas facilidades para el transporte de la bicicleta como equipaje acompañado en los trenes Regionales quedan, en parte, ensombrecidas por la tendencia actual a eliminar los furgones o transformarlos con el fin

de instalar más asientos en el espacio anteriormente libre o dedicado a la paquetería.

Por último, también a partir del otoño de 1992, existe la posibilidad de facturar la bicicleta en servicios regionales con recorridos superiores a los 200 km. Las condiciones -estaciones de origen y destino, franquicia, precio, etc.- son las mismas que a continuación se indican para Largo Recorrido.

A.4. Largo recorrido.

Hasta Abril de 1992 existían unos 1.200 puntos entre los que se podían facturar las bicicletas gratuitamente al amparo del correspondiente billete. Desde entonces Renfe ha venido publicando normativas más restrictivas hasta culminar con la Circular Nº 5 Viajeros, Párrafo 1. Dicha Circular indica que sólo se podrá facturar equipaje, en régimen nacional, exclusivamente al amparo de billetes de Largo Recorrido y trenes Regionales (con recorrido superior a 200 kms.). El viajero dispone de una franquicia de 15 Kg y se limitan drásticamente los posibles lugares de origen y destino de la facturación, que en el caso de bicicletas quedan reducidos a menos del medio centenar.

Desde el principio quedaron excluidas importantes ciudades, entre ellas las siguientes capitales pro-

vinciales: Avila, Castellón, Cuenca, Guadalajara, Huesca, Jaen, Logroño, Pontevedra, Segovia, Soria, Teruel, Toledo, Vitoria y Zamora. Con posterioridad han sido excluidas de la relación -que, actualizada, figura en un recuadro adjunto- Córdoba, Reus y Salamanca.

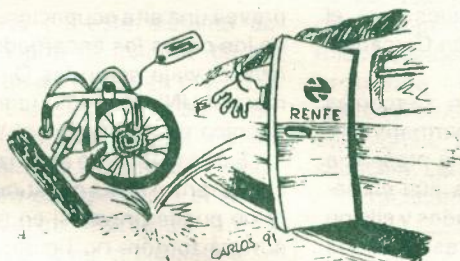
Un Anexo de la Circular recoge los trenes que portarán equipaje facturado -no los recogemos aquí por falta de espacio, para una detallada información conviene dirigirse al servicio de atención al cliente de Renfe-. Si el viaje une dos estaciones con facturación de bicicletas pero no se realiza en uno de los trenes que allí se indican, se podrá facturar la bicicleta pero ésta y su propietario viajarán por separado.

Cuando la facturación se efectúe en algún tren de los que admiten equipaje facturado, podrá realizarse hasta 30 minutos antes de la salida del mismo. En caso de constituir un grupo con destino común se podrá realizar una sola facturación con la suma de franquicias de los componentes del grupo hasta un peso máximo de 375 Kg. No existe la posibilidad del servicio complementarios de recogida o entrega a domicilio.

La facturación se regulará, según la mencionada Circular, exclusivamente por lo dispuesto en la Tarifa de Paquexpres en todas sus condiciones, sin otra salvedad que la de disfrutar de 15 kg de franquicia. Por tanto,

La facturación de bicicletas

Los usuarios han visto como Renfe reducía paulatinamente sus derechos en cuanto a facturación de equipajes. La franquicia fue descendiendo desde 30 hasta 15 kg; de las 1200 localidades que prestaban el servicio (equipajes/paquexpres) sólo permanecen 250 y se ha limitado el derecho a los trenes de Largo Recorrido y Regionales con más de 200 km de recorrido.



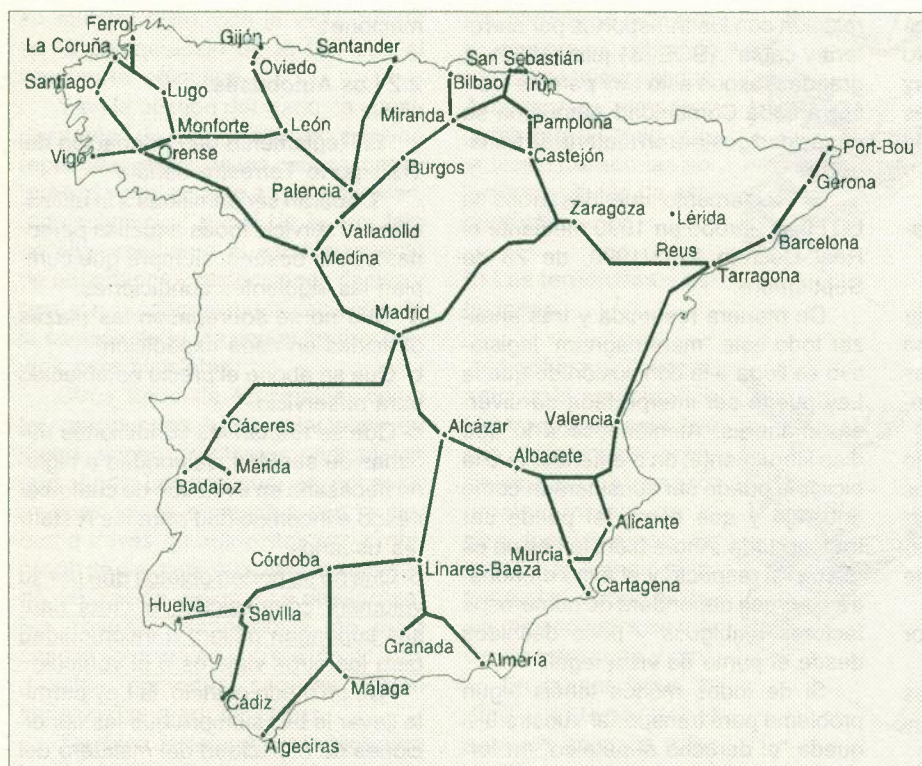
Para los ciclistas la situación aún es peor. Ante los problemas que las bicicletas producían en los camiones -¡Renfe realiza la mayoría del transporte de mercancías por carretera!- y las reclamaciones que generaban, optó por reducir la facturación de bicicletas a poco más de 40 ciudades -aquellas entre las que el transporte se realiza efectivamente por tren-. Por si esto fuera poco, vincula la normativa de equipaje facturado con la tarifa de paquexpres, que tasa a la bicicleta en 40 kg y le impone, además, un recargo del 40%. Así el derecho a facturar la bici como equipaje es escamoteado y habrá que pagar por 25 kg (de los 40 se descuentan los 15 de franquicia) más un 40%

de recargo. Como ejemplo indicamos a continuación el precio de enviar una bici en Renfe, para algunos trayectos representativos, como equipaje facturado (al precio habrá que sumarle el del correspondiente billete de viajero) y como mercancía no embalada.

Renfe pretende eliminar las "engorrosas" bicicletas de sus servicios de mercancías, pero parece ignorar que con ello -especialmente en la modalidad de equipaje facturado- también pierde un buen número de viajeros y, lo que es más importante, unos aliados en la lucha por un sistema de transporte basado en los colectivos frente al automóvil.

	EQUIPAJE FACTURADO*	MERCANCIA FACTURADA*
Sevilla-Cádiz	966 pts (0)	1.111 pts (563)
Valencia-Zaragoza	1.715 pts (0)	2.012 pts (724)
Barcelona-Madrid	2.729 pts (0)	3.542 pts (1081)
Madrid-La Coruña	3.027 pts (0)	3.920 pts (1265)
S. Sebastián-Alicante	3.284 pts (0)	4.613 pts (1345)
Sevilla-Bilbao	3.647 pts (0)	4.315 pts (1497)
Oviedo-Barcelona	4.001 pts (0)	5.232 pts (1627)
Coruña-Valencia	4.379 pts (0)	5.724 pts (1788)

(*) Entre paréntesis el precio si la bici fuera tasada en su peso real y no se aplicara el recargo del 40%



Actualmente, en Renfe, sólo es posible enviar bicicletas como equipaje facturado entre las ciudades que figuran en el mapa. La información de la propia compañía suele ser contradictoria y, al parecer, Reus y Córdoba han sido eliminadas de la lista. Salamanca ya fue excluida anteriormente. Por Llérida, que sí figura en ella, no pasa sin embargo ningún tren en el que se pueda viajar al mismo tiempo que la bici.

todo lo dicho en el apartado de Mercancías es aplicable aquí sin más que descontar los 15 kg. de franquicia. Así, las bicis facturadas no embaladas pagarán como un paquete de 25 kg, más un recargo del 40%. Embaladas, y siempre que no sean consideradas bicicletas, no sufrirán el recargo del 40%, los kilos extras a pagar dependerán de las dimensiones del paquete -unos 20 kg, teniendo en cuenta la relación mínima peso/volumen de 180 kg/m³- y, además, la lista de ciudades entre las que se puede facturar aumenta hasta unas 200.

En resumen, en los últimos años la facturación de bicicletas se ha restringido a poco más de 40 estaciones y ha dejado de ser gratuita (ver cuadro adjunto). La nueva normativa priva a los ciclistas, de manera encubierta, del derecho de que su bicicleta sea trasladada como parte del equipaje.

Por último la posibilidad de transportar la bici como equipaje acompañado o de mano en Largo Recorrido se reduce al uso de bolsas portabicicletas de reducidas dimensiones. Más adelante se comenta más detenidamente esta opción.

A.5. AVE.

Los servicios de Alta Velocidad

entre Madrid y Sevilla admiten la facturación de bicicletas como equipaje de los viajeros, con la misma salvedad sobre la franquicia comentada en el apartado anterior.

A.6. Internacionales.

Los servicios de carácter internacional están restringidos a unas pocas relaciones y condicionados por las diferencias técnicas (el ancho de vía por ejemplo) y de gestión (normas de cada compañía operadora). La Madrid-Lisboa, que no supone cambio de ancho de la red ferroviaria; las relaciones directas con Francia y Suiza, con material Talgo de rodadura desplazable que permite la circulación en los dos anchos de vía por lo que las condiciones de facturación son las establecidas para los servicios de largo recorrido nacional; y las relaciones indirectas, en las que se cambia de tren en la frontera y, por tanto, se introducen las reglas que rigen en la red ferroviaria francesa.

En cualquier caso el acuerdo sobre transporte internacional de bicicletas (TCV) permite enviar éstas por adelantado, como equipaje facturado, a la mayoría de países europeos. El coste actual, a añadir al del billete de pasajero convencional, es de 4.130 pts.

para los países de la Unión Europea y de 3.895 pts. para el resto de Europa (no se paga el I.V.A.). Para asegurarnos de que la bici esté en el destino a nuestra llegada habrá que facturarla (salvo para el caso de Lisboa) con al menos cinco días de antelación.

B. FEVE.

En la red de ferrocarriles de vía estrecha existe la posibilidad de transportar la bicicleta como equipaje facturado, con una franquicia de 15 ó 30 kilogramos según el tipo de tren de que se trate.

Para transportar las bicis como equipaje de mano existen ultimamente dificultades. Aunque en los trayectos con baja ocupación suele haber cierta permisividad, se está a expensas del interventor del tren.

Hace unos pocos años FEVE desarrolló una experiencia de alquiler de bicicletas en algunas de sus principales estaciones de cuyos resultados no existe constancia.

C. Ferrocarriles Vascos (Eusko Trenbideak).

Desde hace varios años todas las líneas de los Ferrocarriles Vascos admiten el transporte de bicicletas como equipaje de mano contra el pago de un billete sencillo de origen a destino. En los servicios rápidos San Sebastián-Bilbao, denominados Bidexpress, se abona por ese transporte el billete normal pero no el suplemento de ese tipo de tren y se introducen las bicicletas en el departamento de paquetería.

El jefe de tren comprueba antes de la salida si es posible el transporte sin provocar molestias a los viajeros, en cuyo caso deniega la posibilidad del transporte, y procura buscar el mejor acomodo posible para la bicicleta.

D. Ferrocarriles de Cataluña (FGC).

Desde el 1 de Abril de 1990, y de forma experimental, los Ferrocarriles de la Generalitat de Catalunya permiten llevar bicicletas como equipaje de mano los sábados y festivos en todos sus trenes de tracción eléctrica (quedan excluidos los de la línea Barcelona PL-Espanya-Igualada).

El transporte es gratuito y -excepto en el funicular de Vallvidrera donde únicamente se aceptan dos bicicletas en toda la composición- se permite,

teóricamente, como máximo una bicicleta por viajero y plataforma. No obstante existe tolerancia y si hay espacio disponible, los interventores tienen instrucciones de permitir la entrada de cuantas bicis quepan.

E. Ferrocarriles de la Generalidad Valenciana (FGV).

En 1991 se empezaron a admitir las bicicletas con carácter de prueba en las líneas de Valencia bajo ciertas condiciones. En la actualidad las condiciones son las siguientes:

- * el transporte de bicicletas como equipaje de mano se puede realizar los sábados hasta las 12 horas y los domingos o festivos toda la jornada.
- * el precio a pagar por el transporte de la bicicleta es de 25 pesetas.
- * sólo se admiten dos bicicletas por plataforma.
- * el viajero sujetará las bicicletas procurando no molestar al resto de los usuarios.

Por otro lado, en Alicante, los FGV permiten el transporte de la bicicleta (por 25 pts.) en toda hora y día de la semana. Además los vagones han sido acondicionados, eliminándose algunos asientos y en las principales estaciones de la línea Alicante-Denia se han instalado aparcamientos para bicicletas.

2. Los autobuses y el metro.

2.1 Normativa General.

La Ley que regula el transporte en nuestro país es la llamada LOTT (Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres). Este texto sustituye a dos Leyes del año 1947: la Ley de Ordenación de los Transportes por Carretera y la Ley de Coordinación de Transportes Terrestres que habían quedado ampliamente desfasadas.

La LOTT regula la ordenación de los diversos modos de transporte terrestre: carretera, urbano, interurbano y ferroviario. La ventaja de esta Ley con respecto a las anteriores es legislar de modo conjunto todos los modos de transporte y no por separado como ocurría anteriormente.

De modo paralelo a la LOTT se genera un mecanismo de transferencia de competencias en materia de transporte a las diversas Comunidades Autónomas, se trata de la "Ley Orgánica 5/1987, de 30 de julio, de Delegación de Facultades del Estado en las Comunidades Autónomas en

relación con los transportes por carretera y cable". (BOE, 31 julio, 1987). A grandes rasgos esta Ley permite ejercer a cada Comunidad Autónoma su capacidad gestora en materia de transporte.

El Reglamento que desarrolla la LOTT se aprobó en 1990 mediante el Real Decreto 1211/1990, de 28 de Septiembre.

De manera resumida y tras analizar todo este "maremagnum" legislativo se llega a la conclusión de que la Ley puede ser interpretada de diversas maneras. Ateniéndose a lo que dice literalmente, da a entender que la bicicleta puede ser considerada como equipaje y que como tal puede ser transportada. Ahora bien, la Ley no es tajante al respecto y el éxito en nuestra empresa dependerá de numerosos factores ambiguos y poco definidos desde el punto de vista legal.

Si de todos modos tenéis algún problema para transportar vuestra bici queda "el derecho al pataleo" en forma de libro de reclamaciones cuya presencia es obligatoria en cada vehículo de la empresa concesionaria o bien -si existiera- en la estación de autobuses o local de venta de billetes. Si no os facilitan el libro en ninguno de estos dos sitios, el tema se puede complicar para la empresa del autobús ya que la Ley contempla severas sanciones para este caso. En el metro, los usuarios pueden reclamar en cada una de las estaciones, en donde debe de haber un libro de recla-

maciones.

2.2 Los Autobuses.

El Reglamento de Ordenación del Transporte Terrestre señala:

"Deberán ser admitidas a la utilización del servicio todas aquellas personas que lo deseen, siempre que cumplan las siguientes condiciones:

- a- Que no se sobrepasen las plazas ofrecidas en cada expedición.
- b- Que se abone el precio establecido para el servicio.
- c- Que se reúnan las condiciones mínimas de sanidad, salubridad e higiene necesaria en evitación de cualquier riesgo e incomodidad para los restantes usuarios.
- d- Que no se porten objetos que por su volumen, composición, u otras causas supongan peligro o incomodidad para los otros viajeros o el vehículo.

De un modo estricto, la Ley permite llevar la bici siempre que las condiciones de capacidad del maletero del autobús lo permitan.

En definitiva, viajar o no con nuestra bicicleta dependerá de la buena voluntad del conductor, de que en el autobús viajen pocos viajeros -por lo tanto haya poco equipaje-, de que no seamos muchos los que pretendamos subir con bici, y finalmente de las características de la propia empresa a la que pertenezca el autobús, siendo más permisivas en las líneas de zonas rurales que las grandes empresas que unen ciudades. Las bolsas

LA BICICLETA EN EL AEROPUERTO

Existen diferentes alternativas al enviar la bici por avión:

- 1/ Estuches rígidos (tipo maleta) pueden adquirirse por 30.000/50.000 ptas.
- 2/ Bolsas portabicicletas flexibles, de aproximadamente 8.000 ptas.
- 3/ Cajas de bicicleta (normalmente en cartón) disponibles en tiendas de bici y en algunos aeropuertos por un precio aproximado de 1.500 ptas.
- 4/ Llevar la bici rodando una vez desmontados los pedales y girado el manillar.

La última alternativa, siempre que sea posible, parece la más cómoda aunque la bici puede sufrir desperfectos.

Los estuches ofrecen la máxima protección. Algunos tienen ruedas pero, a menos que conozcas a alguien en el destino que te lo guarde y que quieras volver desde el mismo aeropuerto, resultan poco prácticos. La mayoría de los aeropuertos y hoteles no guardan objetos de ese tamaño.

Las bolsas son más fáciles de plegar y llevar o de almacenar en hoteles u otros lugares. A la larga estas bolsas son más fáciles de manejar, pero exigen más trabajo de empaquetar y desempaquetar que los estuches rígidos.

Si usas una caja de bici, debes considerarla como no reutilizable. Estas cajas son muy difíciles de almacenar para reutilizarlas posteriormente en el viaje de vuelta. Las compañías aéreas no suelen recogerlas en los aeropuertos; aunque algunas las facilitan en los mismos.

Las bolsas de bicicleta también tienen la ventaja de desvelar menos su contenido y por consiguiente se puede evitar el pago de 25 ó 30 dólares en concepto de equipaje especial que aplican algunas compañías.

portabicicletas eliminarán, casi con toda seguridad, los posibles impedimentos.

2.3 El Metro.

Como en otras ciudades europeas, la bici puede introducirse, gratuitamente, en el Metro de Barcelona los sábados -excepto en las horas punta de la tarde -de 17 a 20 h.- y los domingos sin limitación horaria. La Compañía tiene previsto anunciarlo en las estaciones y en la futura "Guía del/la ciclista", en elaboración.

También en Barcelona, y aunque no pueda ser considerado propiamente un ferrocarril metropolitano, el Funicular del Tibidabo (perteneciente al Parque de Atracciones) admite gratuitamente 7 bicicletas por tren, que se acomodan colgadas de unos ganchos en un compartimento especial. El servicio se anuncia mediante un cartel en las taquillas.

Por contra, en Madrid, no está contemplado el acceso de las bicicletas al Metro, ni siquiera en fines de semana. El Manual de Derechos y Deberes del Usuario del Metro de Madrid -desarrollado al amparo de la Ley de transferencias a las Comunidades Autónomas- dice textualmente: "Los viajeros pueden llevar consigo bultos de mano siempre que no supongan molestias o peligro para otros viajeros o deterioro para las instalaciones". Así la única solución, y para viajes de carácter esporádico, parece ser, de nuevo, la bolsa portabicicletas.

3. La aviación.

Las dos principales compañías del grupo Iberia, la propia Iberia y Aviaco, admiten la facturación de la bicicleta como parte del equipaje. Esto sucede en Europa en la mayoría de compañías aéreas que además aceptan frecuentemente las bicicletas sin embalaje, sin más que desinflar las ruedas -para evitar problemas en el vuelo debido a las bajas presiones a las que se someten las bodegas de los aviones- y en ocasiones quitar los pedales y girar el manillar. Cuando la mercancía se traslada en contenedores -en lugar de en bodegas normales- se suele exigir el embalaje. En muchos aeropuertos se facilitan bolsas o cajas de cartón para empaquetarlas, bien gratuitamente o a un precio aproximado de 1.500 pts.

En Estados Unidos es frecuente un cargo adicional de 25 ó 30 dólares en concepto de equipaje especial. Ade-

más el embalaje suele ser obligatorio con lo que, en conexiones con algún vuelo en aquel país -si la bici no va empaquetada-, puede darse la situación de tener que buscar desesperadamente una caja de bici mientras se hace el cambio de vuelo. Así, lo mejor cuando se vuela desde fuera de Estados Unidos y se conecta con algún vuelo interior, es llevar las bicis embaladas, tratar de facturarlas hasta el destino final -para no pagar el cargo adicional más de una vez- y no desvelar voluntariamente el contenido del paquete (una posible respuesta para evitar el suplemento es "equipo de ejercicio").

En cualquier viaje aéreo habrá que informarse previamente sobre el límite de equipaje que permite el billete (entre 30 y 40 kg), si la bici debe ser embalada y -en el caso de Estados Unidos- si lleva cargo adicional.

4. Los barcos.

La Compañía Transmediterránea, principal operadora de los servicios marítimos del país, no tiene una normativa específica sobre el transporte de las bicicletas y, por tanto, tampoco cuenta con una tarifa especial para ello.

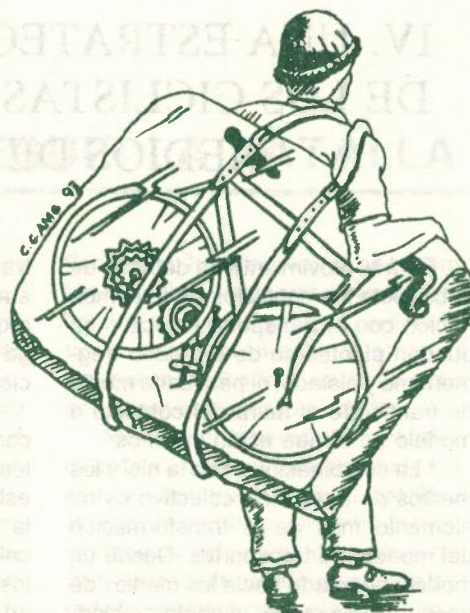
No obstante, las bicicletas se pueden transportar en los barcos de la compañía como parte del equipaje de los viajeros. Existe una franquicia de entre 20 y 60 kg según la clase del billete.

El transporte se realiza en las bodegas junto al resto de los vehículos y no existe seguro para ellas. La compañía se está planteando la posibilidad de implantar una tarifa para las bicicletas que se traduciría en la aplicación de un seguro por pérdidas o deterioros.

5. Bolsas portabicicletas.

Las dificultades que se suelen encontrar al intentar transportar la bici en trenes y autobuses, desaparecen casi siempre cuando llevamos ésta -la bici- dentro de una bolsa portabicicletas. Supervisores y conductores creen que portamos simplemente una bolsa de viaje algo grande, sin salientes metálicos ni cadenas que manchen de grasa.

Las bolsas portabicicletas que se comercializan consisten en unas fundas de nylon muy resistente, en forma



las bolsas portabicis son una alternativa para desplazamientos esporádicos en metro, autobús, tren o avión

de gran carpeta, con una amplia cremallera y unas asas de cinta para transportarlas colgadas del hombro. Antes de meter la bici en su interior hay que quitarle la rueda delantera -que se guarda dentro de un bolsillo interior- y los dos pedales -que se vuelven a roscar por el revés de la biela. El manillar queda paralelo al bastidor. En algunos modelos y tallas será también necesario bajar el sillín y el manillar. Pero incluso en el peor de los casos, bastarán cuatro o cinco minutos y un par de llaves para que la bicicleta quede dentro de la bolsa ocupando un espacio muy reducido.

Quizás la mayor desventaja sea el que la bolsa vacía, cuando no cumple su cometido, hay que llevarla como parte del equipaje cicloturista, y pesa algo más de un kilo y ocupa como un saco de dormir. Pero también es cierto que podemos darle otras utilidades: para tumbarnos sobre ella en terrenos húmedos, como improvisado impermeable e incluso como saco de vivac.

Hasta donde sabemos, de fabricación española sólo las comercializa "Snob Travell" con la marca RAK. Sin embargo, el que quiera ahorrar y sea un "manitas" puede fabricárselas. Sus medidas serán las de la propia bicicleta, una vez desmontada como se ha indicado. Como material puede utilizarse rafia laminada (el mismo material que se usa para los suelos de algunas tiendas), que es ligero, económico y bastante resistente al desgarrar. Las asas, de cinta de perlon ancha, deben envolver toda la funda.

IV. UNA ESTRATEGIA PARA LAS REIVINDICACIONES DE LOS CICLISTAS ANTE LOS CONFLICTOS CON LOS MEDIOS DE TRANSPORTE COLECTIVO.

Para el movimiento de defensa de la bicicleta los conflictos de la combinación con el transporte colectivo no pueden plantearse de un modo fragmentario y aislado, ni para cada medio de transporte ni fuera del contexto o modelo en el que están inscritos:

* La combinación entre la bici y los medios de transporte colectivo es un elemento más de la transformación del modelo de transportes. Desde un modelo orientado hacia los medios de transporte de mayor impacto ambiental y social, la combinación facilita las soluciones basadas en la prioridad de los modos de transporte no motorizados (peatones y ciclistas) y de los medios de transporte colectivo.

* La combinación entre la bici y los medios de transporte colectivo, enfocada racionalmente, es beneficiosa para ambas alternativas de transporte por lo que debe ser perseguida tanto por los ciclistas como por los defensores, trabajadores y usuarios del transporte colectivo. En ese sentido, una forma de defender el transporte colectivo y una forma de defender la bicicleta es la de promover su combinación.

* La combinación entre la bici y los medios de transporte colectivo es una alternativa compleja en la que se deben incluir necesariamente los tres elementos que la articulan: el acceso de las bicicletas a las estaciones del transporte colectivo, las propias estaciones o terminales y el transporte de las bicicletas a bordo de los vehículos colectivos.

* La combinación entre la bici y los medios de transporte colectivo es una alternativa que se puede y debe imbricar con la que presentan otros colectivos que requieren unas condiciones especiales para utilizar el transporte colectivo. Las personas con movilidad reducida que requieren el uso de sillas de ruedas o carritos de niños o las personas que transportan bultos considerables por su actividad (deportistas, por ejemplo) o su necesidad, son los potenciales aliados de los ciclistas en las demandas frente a los medios de transporte colectivo.

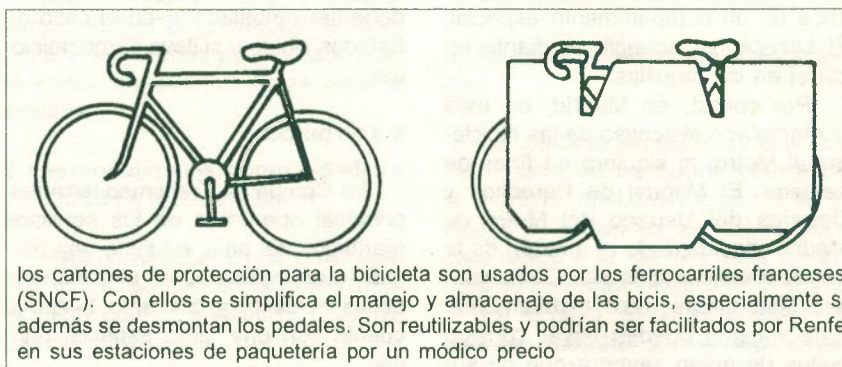
* La combinación entre la bici y los medios de transporte colectivo debe extenderse hacia todos los medios de

transporte colectivo sin exclusión aunque, indudablemente, cada uno requiera soluciones específicas y tenga una potencialidad distinta para los ciclistas.

Teniendo en cuenta las anteriores consideraciones estratégicas generales, se esboza a continuación una estrategia para la combinación entre la bici y cada medio de transporte colectivo que pudiera servir de guía a los grupos de defensa de la bicicleta en su relación con la administración y

diseño de nuevas estaciones estos criterios de comodidad para el ciclista deben condicionar las distintas soluciones planteadas.

El tercer objetivo a lograr es que las estaciones incluyan una serie de servicios para los ciclistas que van desde los puntos de alquiler de bicis, que pueden incluir venta de accesorios y reparaciones, hasta los puntos de información sobre la combinación del transporte colectivo con la bici.



con las compañías operadoras.

1. Accesos a las estaciones.

Aunque pudiera parecer una competencia de la administración, especialmente de los ayuntamientos, las compañías operadoras tienen una importante capacidad para influir en el planeamiento y la gestión del viario de acceso a sus terminales. Se trataría de implicar también a las compañías para que se preocupen de la creación de itinerarios para bicicletas cómodos y seguros entre los distintos núcleos y barrios y las estaciones.

2. Las estaciones.

El primer objetivo a perseguir es el del establecimiento de aparcamientos seguros en las estaciones, para lo cual hay que discutir con las compañías su localización y sus características con el fin de que sean atractivos para los ciclistas.

Un segundo objetivo a conseguir es el de que las estaciones dispongan de una accesibilidad completa a los viajeros que porten bicicletas, para lo que habrá que establecer criterios para la reforma de los elementos más conflictivos como son las escaleras. En el

3. El transporte de la bicicleta.

a) Ferrocarriles

Entre las reclamaciones de carácter general cabe recalcar las siguientes:

a) Que los ciclistas cuenten con información clara sobre las posibilidades de la combinación, sobre sus derechos y deberes. La falta de información genera un sinfín de conflictos y arbitrariedades que perjudican tanto a los ciclistas como a las compañías operadoras. En este sentido, cada compañía podría disponer de una persona para velar por la combinación y que pudiera servir de interlocutor con las organizaciones de defensa de la bicicleta.

b) Que los ciclistas sean escuchados a la hora de la definición de las características de diseño del material móvil, con el fin de revertir las tendencias que dificultan el transporte de las bicicletas en los trenes por motivo de un diseño excesivamente volcado hacia algunos tipos de viajeros.

c) Que los ciclistas puedan participar en la elaboración de las normas que rigen la combinación, pues de ese modo las propias compañías podrían

eludir errores derivados de la falta de información sobre las necesidades de los ciclistas.

Y entre las reclamaciones referidas a ámbitos particulares de los servicios ferroviarios cabe destacar:

En los servicios de **CERCANIAS**:

- * Extensión de las posibilidades de transportar las bicicletas como equipaje acompañado o de mano a todos los servicios que no estén afectados por aglomeraciones de viajeros, incluyendo los días de labor fuera de horas punta.

- * Moratoria en la tendencia a reformar ciertos tipos de trenes suprimiendo espacios como los de furgón para aumentar el número de asientos fijos.

- * Adecuación, por el contrario, de los vagones en uso para el transporte de bicicletas, diseñando diferentes sistemas para la sujeción de las bicis y estableciendo espacios de uso mixto en los que quepa tanto viajeros sentados (asientos abatibles) como alternativamente viajeros en sillas de ruedas, carritos de niños y bicicletas.

- * Adaptación de las futuras unidades de cercanías a esa utilización flexible del espacio interior de los

vagones y consideración ineludible de un acceso cómodo y rápido desde el andén de los viajeros con sillas de ruedas, carritos o bicicletas.

En los servicios de recorrido medio o **REGIONALES**:

- * Desarrollo de la modalidad de transporte de la bicicleta como equipaje acompañado o de mano sin suprimir las modalidades de equipaje facturado y mercancía.

- * Al igual que en el caso de cercanías, reconsideración de la tendencia a reformar cierto tipo de trenes eliminando los espacios multiuso anteriores o convirtiéndolos en espacios rígidos de asiento.

- * Nueva orientación en las reformas de los vagones actuales y en el diseño de los nuevos con el fin de crear espacios flexibles de uso múltiple en los que pueda integrarse la bicicleta.

En los servicios de **LARGO RECORRIDO**:

- * Recuperación de la facturación de bicicletas como equipaje para todas las estaciones con parada. En una primera etapa se trataría de garantizar dicha facturación aunque fuera con el

envío de la bicicleta por adelantado. En una segunda etapa se debería garantizar que la bicicleta viaje en el mismo tren que su dueño.

- * Para la primera etapa se trataría de asegurar que para cada relación existen trenes que permiten la modalidad de transportar la bicicleta como equipaje facturado.

- * Para la segunda etapa se buscaría la adaptación de los distintos tipos de trenes para que las bicicletas viajen al mismo tiempo de los ciclistas, habilitándose un espacio adecuado para dicho transporte.

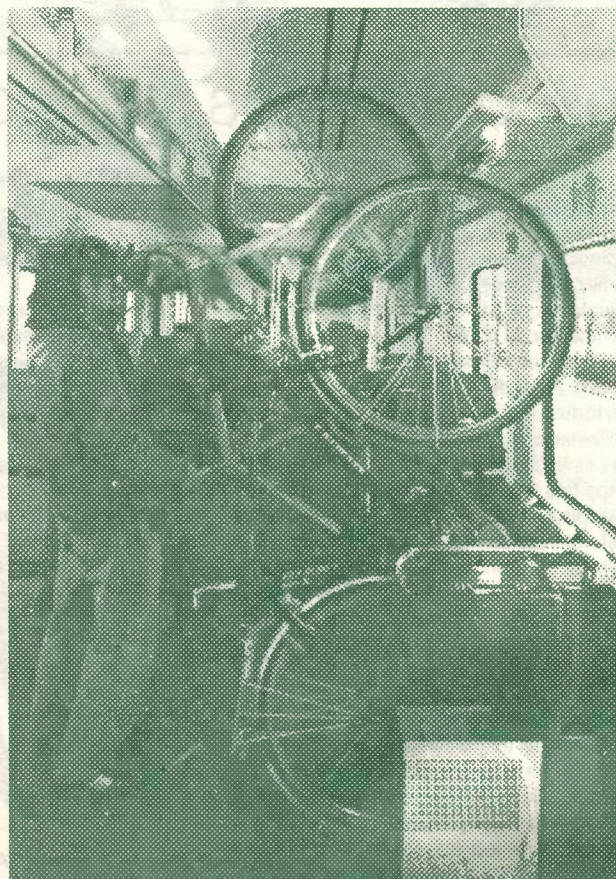
- * Reconsideración de las actuales condiciones económicas -claramente disuasorias- para la facturación de bicicletas. Esta debe ser gratuita o, en su defecto, de coste reducido y dirigido a implantar sistemas seguros de transporte (cartones protectores, almacenaje y traslado adecuado, etc.)

En los servicios **INTERNACIONALES**:

- * Fortalecimiento del acuerdo internacional TCV

En los servicios de **PAQUETERIA**:

- * Reconsideración inmediata de la actual tarifa de Paquexpres. La bici-



En algunos de los actuales vagones podría adecuarse un espacio polivalente multiuso, con preferencia para transportar bicicletas y otros bultos voluminosos (carritos de niño, sillas de rueda, grandes maletas,...) y pudiendo también acoger viajeros sentados en asientos abatibles. Con una inversión mínima se garantizaría espacio para 4 ó 5 bicicletas. Las fotos de esta página y el dibujo de la siguiente muestran esta idea, ya llevada a la práctica -con sus pictogramas incluidos- en otros ferrocarriles europeos

cleta debe ser considerada como un bulto especial que se puede enviar sin empaquetar, pero ello no debe suponer un gravamen excesivo.

- * Aplicación de una tarifa de envío relativa al peso real de la bicicleta y no a su volumen. Eliminación del arbitrario recargo del 40%.

- * Reconsideración de las condiciones del seguro y del reaseguro para el envío de bicicletas. Reimplantación del servicio "puerta a puerta" (recogida/entrega a domicilio) actualmente suprimido.

- * Estudio sobre la disponibilidad de sistemas de protección de las bicicletas en las estaciones de envío de paquetería.

b) Otros medios de transporte colectivo.

* Autobuses.

- * Admisión de la bici, sin embalar, como equipaje siempre que exista espacio para ello.

- * Posibilidad, una vez adquirido el billete y en previsión de alta ocupación en el mo-

mento de realizar el viaje, de facturar la bicicleta con varios días de antelación (la empresa transportista sería la

encargada del almacenaje del equipaje hasta la llegada del viajero).

- * Consideración del amarre y la ubicación de las bicicletas en las bodegas de los autobuses que se homologuen para el transporte de viajeros interurbanos.

* Metro.

- * Admisión inmediata de bicicletas durante los fines de semana.

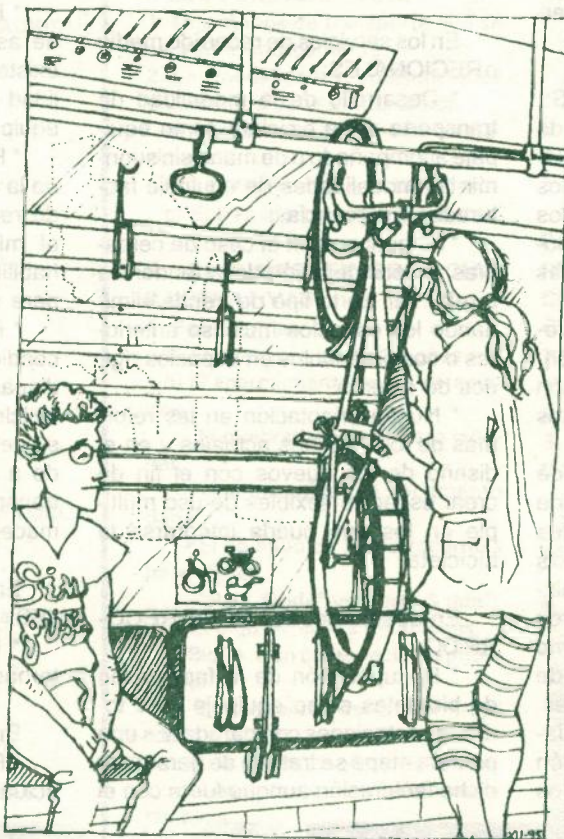
- * Posterior ampliación de la autorización a horas valle durante la semana.

- * Reserva de un espacio por convoy con preferencia para viajeros con bultos voluminosos (bicicletas, carros de niño, maletas, etc.)

* Aviones.

- * Admisión, gratuita, de las bicicletas como parte del equipaje a que da derecho el correspondiente billete.

- * Que cuando sea necesario empaquetar la bicicleta, la compañía aérea suministre en el aeropuerto, a un reducido precio, cajas de bicicleta para su embalaje.



OS QUEREMOS EN CON BICI

ConBici

A todos los usuarios de la bici; a todas las asociaciones ecologistas, grupos cicloturistas y demás entidades sociales interesadas en promover este pequeño vehículo. Queremos sumar la mayor cantidad de esfuerzos y voluntades para fortalecer esta coordinadora de defensa de la bici: CON BICI.

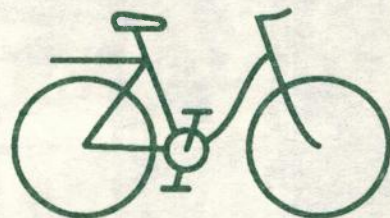
Partimos con la experiencia acumulada en tres años de funcionamiento -reuniones periódicas, campañas comunes, bicifestaciones, revista Sin Prisas, Encuentros cicloturistas,...- e iniciamos una nueva etapa tras la presentación de nuestros estatutos para su tramitación. Una etapa en la que pretendemos aumentar nuestra presión para mejorar las condiciones de los ciclistas y extender, poco a poco, la necesidad de un cambio radical en el sistema de transporte. Os necesitamos a todos para eso. ¡Nos necesitamos!

En CON BICI se integran los grupos socios (con voz y voto en las asambleas y solidarios en el mantenimiento económico y funcional de la coordinadora, de acuerdo con sus posibilidades), así como simpatizantes-colaboradores (entidades o personas que comparten las inquietudes de la coordinadora y participan activamente en sus acciones; con voz en las asambleas). Para el año entrante de 1994 las cuotas establecidas son de un mínimo de 4.000 pts para los socios (en función de sus posibilidades económicas,

número de socios y ejemplares de Sin Prisas que deseen recibir) y de 1.000 pts para las personas o entidades colaboradoras (recibirán un ejemplar de cada número de la revista).

Os pedimos que os suméis a CON BICI, que difundáis su existencia y que busquéis nuevos socios o simpatizantes. No se trata solamente de una subscripción a una revista, nos interesa sobre todo vuestra participación.

Los ingresos podéis hacerlos mediante ingreso o transferencia bancaria a la cuenta de Pedalibre, Cajamadrid, Sucursal 1128, c.c. nº 60 00268960. C/Villaviciosa, 34. 28042 Madrid (si en vuestra localidad hay oficina de Cajamadrid, hacedlo allí, pues no os cobra-



COORDINADORA EN DEFENSA DE LA BICI

rán comisión). Por favor no enviéis giros postales ni talones; y los muy vagos -aunque sólo sea por tradición- podéis mandar sellos.

NOMBRE Y APELLIDOS

DOMICILIO

LOCALIDAD

PROVINCIA C.P.

TLFNO.

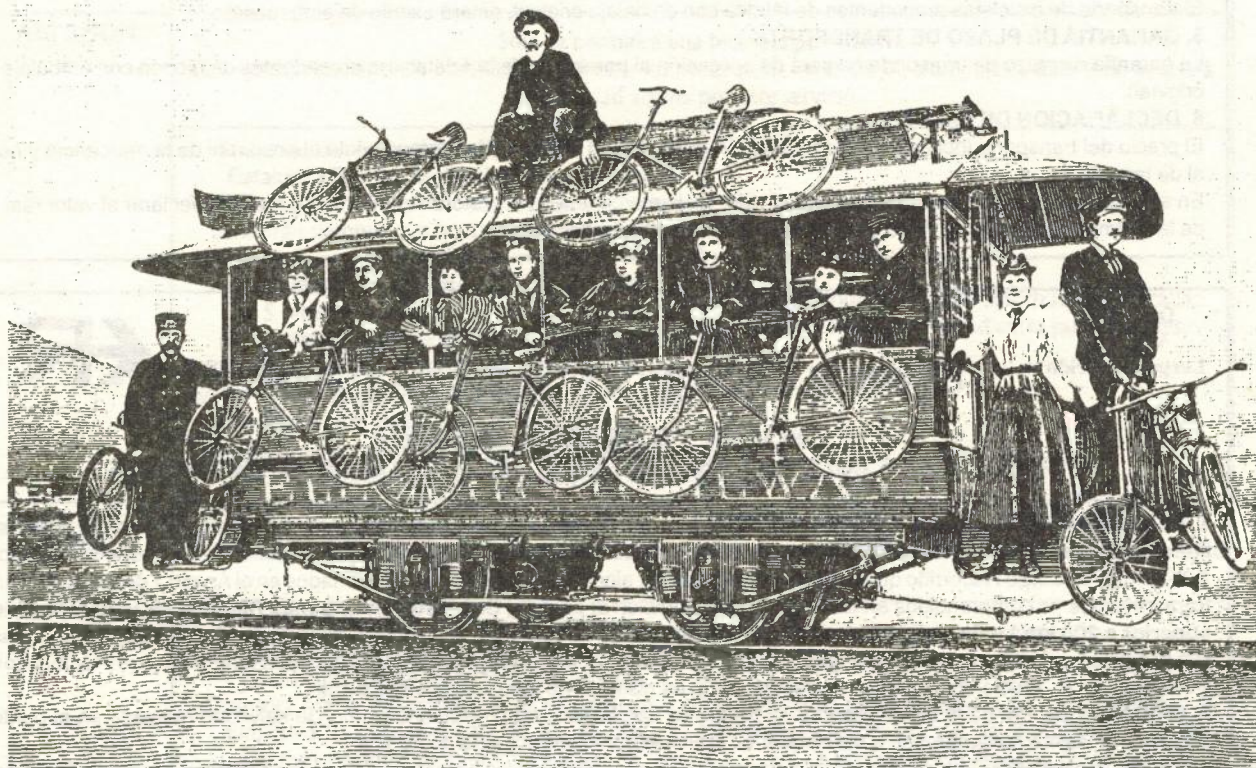
SOCIO U ORGANIZACION COLABORADORA ☐ (1.000 Pta. cuota 1994)

GRUPOS ASOCIADO A CON BICI ☐ (4.000 Pta. cuota 1994)

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

SUPLEMENTO SIN PRISAS Nº 18

EXTRACTO DE LA NORMATIVA DE RENFE SOBRE EL TRANSPORTE DE BICICLETAS



MODALIDADES PARA EL TRANSPORTE DE BICICLETAS EN RENFE

1. MERCANCIA FACTURADA

Posible entre más de 200 dependencias de Paquexprés.
Regulado por la Tarifa Paquexprés (Ver Cuadro 1)

2. EQUIPAJE FACTURADO

Posible al amparo de billetes de Largo Recorrido o Regionales (con más de 200 km. de recorrido), siempre que se realice entre determinadas ciudades (Anexo 2 del Cuadro 2).
Regulado por la Circular Núm. 5 - Viajeros, Párrafo 1º (Ver Cuadro 2)

3. EQUIPAJE DE MANO O ACOMPAÑADO

Posible en todos los trenes Regionales (excepto los realizados con Material 597 y Material Convencional Serie 16.200) y en los Cercanías autorizados (Ver últimas páginas de esta separata).
Regulado por la Circular Núm. 5 - Viajeros, Párrafo 5º (Ver Cuadro 3)

Dirección
Viajeros
Largo Recorrido



REGIONALES



CERCANIAS



PAQUETERIA

CUADRO 1 LA BICICLETA COMO MERCANCIA FACTURADA



PAQUEXPRES. RENFE. TARIFA NACIONAL

2. RELACION PESO/VOLUMEN

Las mercancías se tasarán por la relación mínima peso/volumen de 180 kgs/m³

4. RECARGOS

Al transporte de bicicletas se le aplicará un recargo sobre el precio de transporte del 40%, con un peso mínimo de tasación de 40 kgs.

El transporte de bicicletas procedentes de fábrica con embalaje original, estará exento de este recargo.

5. GARANTIA DE PLAZO DE TRANSPORTE

La garantía de plazo de transporte no será de aplicación al transporte de bicicletas (no procedentes de fábrica con embalaje original).

6. DECLARACION DE VALOR

El precio del transporte incluye una indemnización máxima de 1.800 Pts./Kg., referido éste al peso real de la mercancía y no al de tasación.

En el caso de que el remitente estime que el valor de la mercancía es superior a 1.800 Pts./Kg. deberá declarar el valor real de la misma en la Carta de Porte y abonar el 1% sobre el valor declarado.

Dirección
Viajeros
Largo Recorrido

CUADRO 2 LA BICICLETA COMO EQUIPAJE FACTURADO



CIRCULAR N°5. VIAJEROS. PARRAFO 1. FACTURACION DE EQUIPAJES EN TRENES DE LARGO RECORRIDO Y REGIONALES.

1. DEFINICION. La facturación de equipajes en **régimen nacional**, como prestación complementaria al transporte de viajeros, se establece exclusivamente al amparo de billetes y/o títulos de transporte válidos para trenes Regionales (con recorrido superior a 200 km.) y de Largo Recorrido que circulen con parada por alguno de los trayectos relacionados en el Anexo 1 de esta Circular. Para trayectos no comprendidos en el Anexo 1, la facturación **al amparo de billetes para trenes Regionales (con recorrido superior a 200 km.) y de Largo Recorrido** se regulará exclusivamente por lo dispuesto en la Tarifa de Paquexpres en todas sus condiciones (estaciones entre las que se realiza el transporte, entradas generalizadas del transporte, horario de facturación y entrega, plazo, precio, etc.) sin otra salvedad que la de disfrutar de franquicia de equipajes.

2. FRANQUICIA. Por cada billete válido para trenes de Largo Recorrido o Regionales (con la salvedad reflejada en el punto anterior), el viajero tiene derecho a transportar su equipaje con una franquicia de 15 kgs.

El peso que exceda de la franquicia concedida se tasará con arreglo a los baremos y mínimos de percepción de la Tarifa de Paquexpres.

Los viajeros que constituyan un grupo y tengan destino común, podrán realizar una sólo facturación con la suma de franquicias de los componentes del grupo hasta un peso máximo de 375 kgs.

3. ADMISION. Las bicicletas serán admitidas para trayectos comprendidos única y exclusivamente entre cualesquiera de las estaciones que figuran en el Anexo 2 de esta Circular.

4. FACTURACION. La facturación de equipaje se admitirá hasta 30 minutos antes del horario de salida que, para cada trayecto, figura en el Anexo 1, contra la presentación del billete de **Largo Recorrido o Regional** que ampare dicha facturación, cuyo origen y destino deben coincidir necesariamente con los del equipaje.

6. ENTREGA. La entrega en destino de los equipajes facturados se realizará pasados 30 minutos del horario de llegada que, para cada trayecto, figura en el Anexo 1, contra la presentación del oportuno resguardo de facturación.

7. PLAZO. El plazo de transporte del equipaje facturado para cualquiera de los trayectos comprendidos en el Anexo 1, será el indicado en la misma, incrementado en 30 minutos.

Cuando el equipaje viaje en tren distinto al del viajero, el plazo de transporte será el del itinerario del primer tren que tenga su salida después de su facturación y permita el transporte de equipaje, así como tenga parada en el destino que se trate, incrementado en 30 minutos.

8. ALMACENAJE. Las expediciones de equipajes y bultos de uso personal que no hayan sido retiradas dentro de los dos días siguientes al de su llegada a destino devengarán los derechos de almacenaje previstos en la Tarifa de Paquexpres.

Todo lo no recogido en esta Circular se regirá conforme a lo establecido en la Tarifa de Paquexpres.

ANEXO 1. Por su extensión no se recoge. Informarse directamente en oficinas de Renfe.

ANEXO 2. RELACION DE ESTACIONES ENTRE LAS QUE SE EFECTUA EL TRANSPORTE DE BICICLETAS COMO EQUIPAJE FACTURADO:

A CORUÑA	BILBAO	IRUN	MONFORTE DE LEMOS	SEVILLA SANTA
ALBACETE	CACERES	LEON	MURCIA	JUSTA
ALCAZAR DE SAN	CADIZ	LERIDA	OURENSE	TARRAGONA
JUAN	CARTAGENA	LUGO	OVIEDO	VALENCIA
ALGECIRAS	FERROL	MADRID CHAMARTIN	PALENCIA	VALLADOLID
ALICANTE	GIJON	MALAGA	PORT BOU	VIGO
ALMERIA	GIRONA	MEDINA DEL CAMPO	SAN SEBASTIAN	ZARAGOZA
BADAJOS	GRANADA	MERIDA	SANTANDER	
BARCELONA SANTS	HUELVA	MIRANDA DE EBRO	SANTIAGO DE COMPOSTELA	



CUADRO 3 LA BICICLETA COMO EQUIPAJE ACOMPAÑADO

CIRCULAR N°5. VIAJEROS. PARRAFO 5°



	REGIONALES	CERCANIAS
TRENES	Todos los trenes Regionales, sin limitación de kms., excepto los realizados con Material 597 y Material Convencional Serie 16.200, por carecer de espacio específico.	En los trenes autorizados para cada núcleo en sus correspondientes publicaciones.
ADMISION	Solo se permitirá una bicicleta por viajero. El viajero portador de la bicicleta deberá estar en posesión de un título de transporte válido y no abonará cantidad alguna por este servicio.	
	Todos los trenes Regionales (Regional Exprés, Catalunya Exprés, Regional, Delta y Lince): * Viajeros aislados: Las bicicletas de estos viajeros se admitirán siempre que la ocupación del tren lo permita. * Viajeros en grupo: Los grupos de viajeros con más de 5 bicicletas tendrán que ser autorizados previamente, debiendo ir acompañados de la correspondiente Autorización establecida al efecto. En los Trenes Regionales cuyo Origen o Destino se encuentre dentro de los núcleos de Cercanías, se aplicarán las condiciones de Cercanías, excepto Regional Exprés, Catalunya Exprés y Lince.	En los periodos horarios autorizados para cada núcleo en sus correspondientes publicaciones.
ACONDICIONAMIENTO	La carga, custodia y descarga de las bicicletas serán efectuadas por sus portadores. RENFE no se hace responsable de los posibles desperfectos o pérdidas que puedan sufrir las mismas durante el trayecto.	
	La ubicación de las bicicletas se realizará, preferentemente, en el furgón; caso de no existir o resultar insuficiente, el Interventor en Ruta dispondrá que se distribuyan en las plataformas o autorizará la ocupación total de una de ellas. Asimismo, puede permitir la ubicación en departamentos de viajeros, dependiendo de la ocupación del tren y debiéndose optar, en los dos últimos casos, por los extremos de la composición.	Las bicicletas serán transportadas en los furgones de los trenes autorizados, y si no dispusieran de furgón, en las plataformas o espacios de acceso.
CONTROL EN RUTA	El Agente encargado de la intervención en Ruta, facilitará el acceso a los furgones a estos viajeros, haciendo las observaciones necesarias para el perfecto acondicionamiento de las bicicletas.	
	* Si la ocupación del tren es elevada: - y el viajero portador de bicicleta no puede realizar su viaje, podrá optar por otro tren o por la devolución del importe total de su billete, sin que tenga derecho a otro tipo de indemnización. - y el transporte de la bicicleta puede originar molestias, se invitará al viajero portador de bicicleta a que desista de realizar el viaje en este tren o abandonar el mismo si ya lo hubiese tomado, podrá optar por tomar otro tren o el reintegro: <div style="display: flex; justify-content: space-around;"><div>del importe del trayecto realizado. Regionales</div><div>del importe total de su billete. Cercanías.</div></div> sin que tenga derecho a otro tipo de indemnización. * En cualquier caso, y como norma general, debe siempre prevalecer el criterio de Atención al Cliente. Por tanto, si se observara la presencia de viajeros con bicicletas aún en periodos o líneas no autorizados y ello no implique o pueda implicar molestias al resto de los viajeros, se permitirá su transporte.	

CERCANIAS: TRENES AUTORIZADOS PARA TRANSPORTAR BICICLETAS COMO EQUIPAJE ACOMPAÑADO

En las tres páginas siguientes se indican los horarios autorizados en cada núcleo de Cercanías para transportar las bicis como equipaje de mano o acompañado. Las condiciones que regulan tal modalidad aparecen en el Cuadro 3 de esta misma página.



NUCLEO DE CERCANIAS: ASTURIAS

LINEA	LUNES A VIERNES	OBSERVACIONES	SABADOS Y FESTIVOS	OBSERVACIONES
C-1 GIJON/OVIEDO-PTE. DE LOS FIERROS	De 10'00 h. a 13'00 h. y de 16'00 h. a 18'00 h.	Se admiten tablas de surf en las mismas condiciones	Todo el día	Se admiten tablas de surf en las mismas condiciones
PUENTE DE LOS FIERROS-GIJON/OVIEDO				
C-2 OVIEDO-EL ENTREGO				
EL ENTREGO-OVIEDO				
C-3 OVIEDO-TRUBIA				
TRUBIA-OVIEDO				
C-4 OVIEDO-S.JUAN DE NIEVA/AVILES				
S.JUAN DE NIEVA/AVILES-OVIEDO				

NUCLEO DE CERCANIAS: BARCELONA

LINEA	LUNES A VIERNES	OBSERVACIONES	SABADOS Y FESTIVOS	OBSERVACIONES
C-1 AEROPORT/L'HOSPITALET-MATARO/MAÇANET	De 10'00 h. a 15'00 h.		Todo el día	
MATARO/MAÇANET-AEROPORT/L'HOSPITALET				
C-2 ST. VICENÇ/VILANOVA - MAÇANET				
MAÇANET - ST.VICENÇ/VILANOVA				
C-3 L'HOSPITALET-VIC				
VIC-L'HOSPITALET				
C-4 ST. VICENÇ/VILLAFRANCA-MANRESA				
MANRESA - ST. VICENÇ/VILLAFRANCA				

NUCLEO DE CERCANIAS: BILBAO

LINEA	LUNES A VIERNES	OBSERVACIONES	SABADOS Y FESTIVOS	OBSERVACIONES
C-1/C-2 BILBAO-SANTURTZI/MUSKIZ	De 11'00 h. a 12'00 h. y de 16'00h. a 17'00h. Barakaldo-Muskiz de 10'00 h. a 13'00 h. y de 16'00 h. a 18'00 h.	SEIS bicicletas por composición, en la última puerta según el sentido de la marcha.	De 07'00 h. a las 17'00 h.	SEIS bicicletas por composición, en la última puerta según el sentido de la marcha.
SANTURTZI/MUSKIZ-BILBAO	De 11'00 h. a 12'00 h. y de 17'00 h. a 18'00 h.			
C-3 BILBAO-ORDUÑA	De 11'00 h. a 12'00 h. y de 16'00 h. a 17'00 h. Llodio-Orduña de 10'00 h. a 13'00 h. y de 16'00 h. a 18'00 h.			
ORDUÑA-BILBAO	De 11'00 h. a 12'00 h. y de 17'00 h. a 18'00 h.			

NUCLEO DE CERCANIAS: CADIZ				
LINEA	LUNES A VIERNES	OBSERVACIONES	SABADOS Y FESTIVOS	OBSERVACIONES
C-1 CADIZ-JEREZ	De 9'00 h. a 13'30 h. 16'00 h. a 18'30 h. 21'00 h. a final del servicio	No se admitirán del: 1 de Junio al 30 de Septiembre.	Todo el día.	
JEREZ-CADIZ	De 9'00 h. a 13'30 h. 16'00 h. a 18'30 h. 21'00 h. a final del servicio			

NUCLEO DE CERCANIAS: MADRID				
LINEA	LUNES A VIERNES	OBSERVACIONES	SABADOS Y FESTIVOS	OBSERVACIONES
C-1 ATOCHA-TRES CANTOS	Salidas de Atocha a partir de las 10'00 h.	En periodos no lectivos desde las 9'00 h.	Todo el día	
TRES CANTOS-ATOCHA	Desde el inicio del servicio a las 13'30 h.	En periodos no lectivos sin limitaciones.		
C-2 CHAMARTIN - GUADALAJARA	Salidas de Chamartín a partir de las 9'30 h.			
GUADALAJARA - CHAMARTIN	Salidas de Guadalajara a partir de las 9'00 h.			
C-3 ATOCHA-ARANJUEZ	Salidas de Atocha hasta las 13'30 y a partir de las 20'00 h.			
ARANJUEZ-ATOCHA	Salidas de Aranjuez a partir de las 9'00 h.			
C-4 ATOCHA-PARLA	Salidas de Atocha hasta las 13'30 y a partir de las 20'00 h.			
PARLA-ATOCHA	Salidas de Parla a partir de las 10'00 h.			
C-7 ATOCHA-PRINCIPIO PIO	Salidas de Atocha a partir de las 10'00 h.			
PRINCIPE PIO-ATOCHA	Salidas de Principe Pio a partir de las 9'30 h.			
C-8a ATOCHA-ESCORIAL	Salidas de Atocha a partir de las 10'00 h.	Viernes y vísperas de festivos no se admitirán a partir de las 15'00 h.	Todo el día excepto de: 08'00 h. a 10'00h.	
ESCORIAL-ATOCHA	Salidas del Escorial a partir de las 9'00 h.		Todo el día excepto de: 17'00 h. a 21'00h.	
C-8b ATOCHA-CERCEDILLA	Salidas de Atocha a partir de las 10'00 h.	Viernes y vísperas de festivos no se admitirán a partir de las 15'00 h.	Todo el día excepto de: 08'00 h. a 10'00h.	
CERCEDILLA-ATOCHA	Salidas de Cercedilla a partir de las 9'00 h.		Todo el día excepto de: 17'00 h. a 21'00h.	
C-9 CERCEDILLA-COTOS	Todo el día	SEIS bicicletas por composición que se transportarán en la plataforma más amplia del coche remolque.	Todo el día	SEIS bicicletas por composición que se transportarán en la plataforma más amplia del coche remolque.
COTOS-CERCEDILLA				
C-5 MOSTOLES EL SOTO-ATOCHA-FUENLABRADA	No autorizado			

NUCLEO DE CERCANIAS: MALAGA

LINEA	LUNES A VIERNES	OBSERVACIONES	SABADOS Y FESTIVOS	OBSERVACIONES
C-1 MALAGA - FUENGIROLA	No se autoriza	Por afluencia de viajeros	No se autoriza	Por afluencia de viajeros
FUENGIROLA - MALAGA				
C-2 MALAGA - ALORA	Todo el día	Hasta las 9'00 h., sólo composiciones con furgón.	Todo el día	Hasta las 9'00 h., sólo composiciones con furgón.
ALORA - MALAGA				

NUCLEO DE CERCANIAS: MURCIA

LINEA	LUNES A VIERNES	OBSERVACIONES	SABADOS Y FESTIVOS	OBSERVACIONES
C-1 MURCIA-ALICANTE	De 10'55 h. a 11'55 h. y a las 15'55 h.		Del el inicio del servicio hasta las 10'55 h. A las 14'55 h. y 17'55 h.	
ALICANTE-MURCIA	De 10'05 h. a 12'05 h. y a las 17'05 h.		Del el inicio del servicio hasta las 11'05 h. A las 15'05 h. y 17'05 h.	
C-2 MURCIA-AGUILAS	Destino Lorca salidas a las: 07'45 h., 10'45 h. 17'15 h. y 18'45 h.	(*) Excepto los viernes y vísperas de festivos que no sean domingos. (**) Excepto los lunes y siguientes y siguientes a festivos.	Destino Lorca salidas a las: 11'45 h., 17'15 h. y 18'45 h.	
AGUILAS-MURCIA	Destino Aguilas salidas a las: 09'45 h. y 13'45 h. (*) Salidas de Aguilas: 06'45 h. (**), 13'45 h. (*) y 18'45 h. Salidas de Lorca: 10'45 h., 13'45h. (*), 15'45h. (*) y 17'15 h.		Destino Aguilas salidas a las: 09'45 h. y 13'45 h. Salidas de Aguilas: 06'45 h., 13'45 h. (*) y 18'45 h. (*). Salidas de Lorca: 08'45h., 10'45h. y 18'45 h.	

NUCLEO DE CERCANIAS: SAN SEBASTIAN

LINEA	LUNES A VIERNES	OBSERVACIONES	SABADOS Y FESTIVOS	OBSERVACIONES
C-1 IRUN - BRINKOLA	Todo el día.		Todo el día.	
BRINKOLA-IRUN				

NUCLEO DE CERCANIAS: SANTANDER

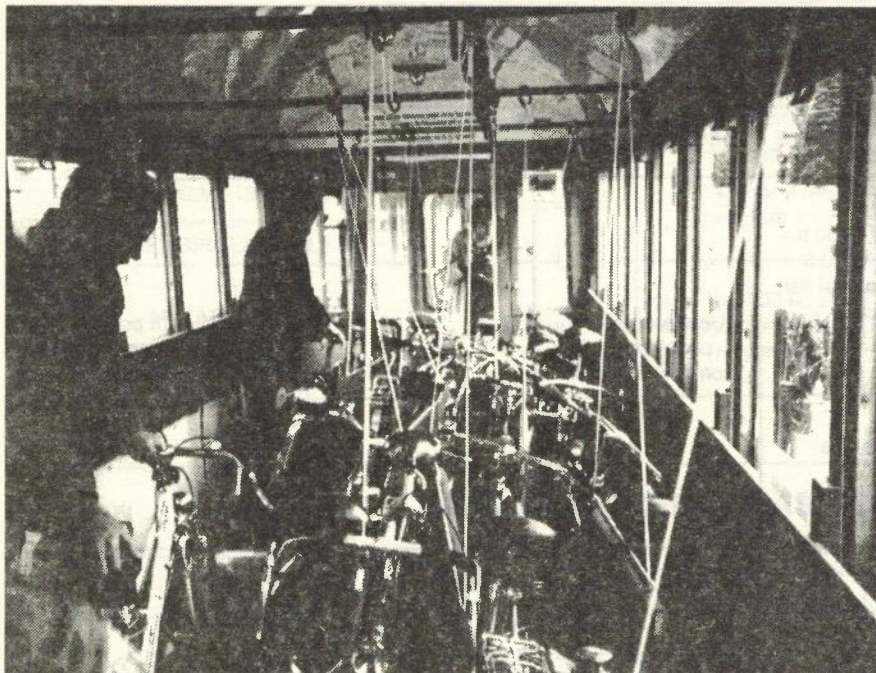
LINEA	LUNES A VIERNES	OBSERVACIONES	SABADOS Y FESTIVOS	OBSERVACIONES
C-1 SANTANDER-REINOSA	Todo el día, excepto de 06'00 h. a 09'00 h..	En el furgón	Todo el día, excepto de 06'00 h. a 09'00 h.	En el furgón
REINOSA-SANTANDER				

NUCLEO DE CERCANIAS: SEVILLA

LINEA	LUNES A VIERNES	OBSERVACIONES	SABADOS Y FESTIVOS	OBSERVACIONES
C-1 LORA DEL RIO/STA. JUSTA/UTRERA	De 9'00 h. a 13'30 h. 16'00 a 18'30 h. 21'00 h. a final del servicio.	Una bicicleta por plataforma en composiciones sin furgón	Todo el día	Una bicicleta por plataforma en composiciones sin furgón
UTRERA/STA. JUSTA/LORA DEL RIO				
C-3 STA. JUSTA-CAZALLA/ CONSTANTINA	Todo el día			
CAZALLA/CONSTANTINA- STA. JUSTA				

NUCLEO DE CERCANIAS:VALENCIA

LINEA	LUNES A VIERNES	OBSERVACIONES	SABADOS Y FESTIVOS	OBSERVACIONES
C-1 VALENCIA-GANDIA	Desde el inicio del servicio hasta las 8'55h.		Desde el inicio del servicio hasta las 8'25h. De 21'25 h. a final del servicio	
GANDIA-VALENCIA	De las 19'14 h. a el final del servicio.		De 14'35 h. a 15'35 h. y de 21'05 h. a final del servicio..	
C-2 VALENCIA- XATIVA/MOGENTE	Desde el inicio del servicio hasta las 9'05h.	SEIS bicicletas por composición que se transportarán en la plataforma más amplia del último coche.	Desde el inicio del servicio hasta las 10'45h.	SEIS bicicletas por composición que se transportarán en la plataforma más amplia del último coche.
XATIVA/MOGENTE- VALENCIA	De 18'50 h. a final del servicio.		De 19'50 h. a final del servicio.	
C-3 VALENCIA-BUÑOL-UTIEL	Del inicio del servicio hasta las 10'15h.		Del inicio del servicio hasta las 11'10h.	
UTIEL-BUÑOL-VALENCIA	De 17'10 h. a final del servicio.		De 17'10 h. a final del servicio.	
C-4 VALENCIA-RIBARROJA	Del inicio del servicio hasta las 10'25h.		Del inicio del servicio hasta las 11'00 h. y de 17'00 h. a 18'00 h.	
RIBARROJA-VALENCIA	De 18'50 a final del servicio.		Del inicio del servicio hasta las 12'00 h. y de 20'00 h. a final del servicio.	
C-5 VALENCIA-CAUDIEL	Todo el día		Salidas de Valencia: 9'10 h., 13'55 h. y 19'35 h.	
CAUDIEL-VALENCIA			Salidas de Caudiel: 6'55 h., 12'30 h. y 15'00 h.	
C-6 VALENCIA-CASTELLON	De 8'50 h. a 11'50 h.	SEIS bicicletas por composición que se transportarán en la plataforma más amplia del último coche.	Del inicio del servicio hasta las 10'20h.	SEIS bicicletas por composición que se transportarán en la plataforma más amplia del último coche.
CASTELLON-VALENCIA	De 17'50 h. a final del servicio.		De 17'20 h. al final del servicio.	



El Real Decreto 1211/1990, de 28 de septiembre, por el que se aprobaba el Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres (B.O.E. de 8 de octubre de 1990) indicaba que quedaban vigentes, entre otras normas reguladoras del transporte por ferrocarril, el Real Decreto de 19 de abril de 1907 y las Reales Ordenes ministeriales del 7 de julio de 1881 y del 7 de noviembre de 1893. Estas dos últimas recogían la obligatoriedad de que en todo tren de viajeros se colocaran, inmediatamente detrás de la locomotora, tantos vehículos sin viajeros como máquinas arrastrasen el tren. Tras el Real Decreto el Ministerio podía, en casos especiales, autorizar a las Empresas para colocar un sólo vagón entre las máquinas y los coches de viajeros en trayectos determinados, aun cuando fueran dos las locomotoras que remolcaran el tren.

¿Os imagináis dónde podrían ir ubicadas comodamente las bicis si se cumpliera la normativa vigente?

Publicidad

PROGRAMA DE NATURALEZA

El programa de Naturaleza ofrece una serie de actividades, equipamientos y servicios dirigidos a fomentar el desarrollo de actividades juveniles en el medio natural, a promover el conocimiento geográfico de la región y a promocionar las actividades de tiempo libre de forma respetuosa con el medio.

RED DE REFUGIOS
PARQUES DE BICICLETAS
CAMPAÑAS DE ACTIVIDADES DE AIRE LIBRE
PUBLICACIONES
ASESORÍA



Comunidad de
Madrid
Consejería de
Educación y Cultura

INFORMACIÓN

**DIRECCIÓN GENERAL DE
JUVENTUD**
PROGRAMA DE NATURALEZA
Alcalá, 31, 1º
Tif.: 580 42 11