

Sin prisas

LA REVISTA PARA LOS QUE SE TOMAN

LA BICI CON CALMA

ESPECIAL LIBROS
DE VIAJE
EN BICI





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

- *C.C.Pedalibre
C/Campomanes, 13, 2º Izq. 28013 MADRID
- *Amics de la Bici
Apdo. 10.012. 08080 BARCELONA
- *C.C.Amigos de la Bici
Apdo. 2.116. 37080 SALAMANCA
- *Grupo Cicloturista La Farinera
C/Ter, 10. 08026 BARCELONA
- *Colectivo Pedalea. Edificio Interfacultades
Pza. San Francisco s/n. 50009 ZARAGOZA
- *E.T.E.S.(Sección Cicloturismo)
Apdo. 7.131. 41080 SEVILLA
- *Tronchacadenas
C/Alarcón, 43, 1º Izq.
33204 GIJÓN (ASTURIAS)
- *Kalapie Apdo. 1872
20080 DONOSTIA (GUIPUZKOA)
- *A Contramano. Asamblea Ciclista.
C/Moratín, 7. 41001 SEVILLA
- *Valencia en Bici C/Portal de Valldigna, 15-baix
46003 VALENCIA
- *Aedenat-Córdoba en Bici
Apdo. 416. 14080 CORDOBA
- *Xeale. C/Portugal, 16
27500 CHANTADA (LUGO)
- *Sagarrak
Apdo. 132. 48970 BASAURI (BIZKAIA)
- *Asamblea Ciclista de Valladolid
c/San Blas, 6, 1º. 47003 VALLADOLID
- *Sense Presses
C/Antoni Torrella 146, bx.1 08224 TERRASSA
- *Amics de la Bici
C/St. Pere Claver, 5. 25005 LLEIDA
- *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)
- *La Tortuga Perezosa
Merced kalea, 18 bajo 31001 IRUÑEA
- *Sociedad Cicloturista Rebonza.
Arturo Kanpion, s/n. 48910 SESTAO
- *Asociación Ecologista ONSO
Apdo. 83. 22080 HUESCA
- *Club Cicloturista Rodalibre
36940 CANGAS DO MORRAZO
- *Taifa - Gente en bici
Apdo. 31. 03400 VILLENA

HAN ELABORADO ESTA REVISTA

Alejandro Vivar (Coordinador), Angel Yagüe y Miguel Fortea (Composición), Lucía, Carlos Gamo, Nano, Rosa y Jerónimo (Dibujos), Fernando Barrios y Fernando Domingo (Publicidad) y Antonio-Elvis (nuevo en esta plaza), Paloma, Natalie...

EDITA: PEDALIBRE - CON BICI
C/Campomanes, 13 2º Izq.
28013 MADRID. Tlf (91) 541 10 71

IMPRIME: Gráficas ANYA
C/Las Matas, 14
28039 MADRID. Tlf (91) 311 53 95

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

ACCIDENTES CICLISTAS

Sigue siendo noticia en los medios de comunicación la accidentabilidad ciclista, tanto en núcleos urbanos, como fuera de ellos. En el trienio 91-93 fueron 395 los ciclistas fallecidos y las estadísticas hablan de un aumento importante en 1994, tanto en número de heridos como de muertos.

Algunos de estos accidentes han sido seguidos de actos de protesta, declaraciones de la Federación de Ciclismo y de una conmoción generalizada en la opinión pública. Las soluciones ofrecidas por las autoridades, van desde la aparición de algunos carriles bici, ampliación de arcenes u obligatoriedad del casco, hasta cursos de Educación Vial para ciclistas.

Paradójicamente, el número de muertes de los usuarios de vehículos a motor ha disminuido, en parte, debido a la difusión en los medios de comunicación de campañas sobre accidentes. Cabría preguntarse si también hacen falta campañas (no reality shows) constantes en medios de comunicación y auto-escuelas del peligro que suponen los coches, no sólo para el que los conduce, sino para el resto de los usuarios de la vía, bicis incluidas.

ITINERARIOS POR EL ALTO PALANCIA

Los participantes en los últimos Encuentros de Cicloturista y Ciclistas Urbanos fuimos obse-

quiados con el libro "El Alto Palancia. Itinerarios cicloturísticos de interés ecológico", escrito por el Col.lectiu Paleta d'Ores y editado por la Fundación Caja Segorbe-Bancaja. La publicación recoge nueve rutas cortas, que combinan asfalto y tierra, por el Alto Palancia, zona a caballo entre Castellón y Valencia e incluye mapas y perfiles de gran utilidad.

Pero, a parte de la calidad del libro -no en vano figura entre los autores Paco Tortosa-, lo novedoso en esta ocasión es que, paralelamente a la publicación, han sido colocadas señales verticales (ver figura) complementarias de la información de la guía, que facilitan el seguimiento de las nuevas rutas. Una iniciativa de diferentes ins-



Señales verticales complementarias que facilitan el seguimiento de los nueve itinerarios incluidos en la guía publicada sobre el Alto Palancia

tituciones de ámbito comarcal que esperamos sea imitada en otras zonas.

¡Ah!, se nos olvidaba: la ruta 9, que discurre entre bonitos parajes del ferrocarril abandonado de vía estrecha de Ojos Negros, puede daros algún disgusto por el estado del firme. ¡Hasta

MONOGRAFICO: INFRAESTRUCTURA VIAL PARA BICICLETAS

¿Será la cercanía de las elecciones municipales?, ¿el final -éso se creen- de la crisis económica?, ¿el aumento del número de ciclistas muertos? No sabemos con exactitud las causas, pero el hecho es que, tras varios años de sequía, han comenzado a proliferar los carriles y demás infraestructura para bicicletas. Madrid, Córdoba, Barcelona, Gijón, La Coruña, ... muchos son aún sólo proyectos aunque ya existen algunas realizaciones. ¿Son todas beneficiosas para aumentar el uso de la bici como medio de transporte? En el próximo número de SIN PRISAS queremos tratar en profundidad el tema. Haremos un recuento de la infraestructura actual, de los proyectos venideros y reflexionaremos sobre cómo deben diseñarse y llevarse a cabo. Os pedimos que colaboréis en su realización enviándonos información sobre la infraestructura existente en vuestra zona (carriles, aparcamientos,...), el juicio sobre ella y las futuras ejecuciones.



diez pinchazos consecutivos! Para el Guinness.

MAS CICLOMENSAJEROS

Dos eran, hasta ahora las empresas de ciclomensajeros: la veterana Trèvol en Barcelona y La Veloz en Zaragoza (por cierto que ambas participaron en Londres en una competición a nivel mundial con 22 ciudades representadas quedando respectivamente en 3º y 11º lugar). Desde ahora dos nuevos proyectos les acompañarán.

En Córdoba A PEDALES, una cooperativa de miembros del MOC, acaba de poner en marcha una mensajería en bici. Además gestionará diversos puntos de alquiler de bicicletas en un proyecto que ha recibido el apoyo municipal.

Por su parte, en Pamplona ha iniciado su actividad la empresa social solidaria ORAINTXE Ciclomensajería, con la que podéis contactar en el teléfono 213033. Parte de la necesaria financiación inicial se ha obtenido mediante la emisión de 500.000 pta en bonos solidarios (bonos de 5 y 10 mil pesetas que serán devueltos a los tres



ciclomensajería urgente

años con un interés igual al aumento del IPC).

La bici, vehículo barato y rápido contribuye a descongestionar y humanizar la ciudad y puede ser instrumento para la inserción laboral. Mucha suerte a todos.

MEDIDAS A FAVOR DE LA BICI EN FRANCIA

El pasado 5 de julio Bernard Bosson, Ministro francés de Medio Ambiente, Transporte y Turismo, anunció en rueda de prensa importantes medidas para favorecer el uso de la bicicleta.

A partir de ahora, cuando sean programadas obras de creación o mantenimiento en la red principal de infraestructura de transporte, se considerará la posibilidad de circulación de bicicletas. Se han dado instrucciones para

Editorial

La bici en la ciudad: ¿realidad o demagogia?



Como ilustra el diccionario, demagogia es la acción de gobernar con la preocupación dominante de agradar a la plebe, mientras que demagogo es aquel político que lisonjea a la masa con sus discursos o con su actuación con el fin de atraérsela.

El contraste entre las cualidades ambientales y sociales de la bici y su escasa presencia en las ciudades españolas da lugar a dos tentaciones demagógicas. De un lado quienes defienden el uso urbano de la bicicleta están tentados de considerar a la bici como la panacea de los conflictos urbanos y, en particular, de los conflictos del tráfico y del transporte en la ciudad. De otro lado, quienes están atenazados por la cultura pro-automóvil o pertenecen directamente al poderoso grupo de presión pro-automóvil suelen caer en la actitud contraria e interesada de rechazar la presencia de la bici en la ciudad y negarle cualquier papel en la solución de los problemas urbanos.

En un periodo electoral como el que se avecina es oportuno reflexionar sobre el papel de la bicicleta en la ciudad, desenmascarando los discursos demagógicos con el fin de evitar que se establezcan falsas expectativas y se generen posteriores sentimientos de frustración.

Además, a lo largo de 1994 se han detectado síntomas de un cambio de ciclo en los planteamientos de las distintas administraciones en relación a nuestro medio de transporte. Tras una década de expansión avasalladora del automóvil, en la que las preocupaciones por los modos no motorizados de transporte (peatones y bicicletas) se convirtieron en elementos inexistentes o decorativos de la planificación y la gestión del viario, hay signos de que algo está cambiando.

Desde los distintos niveles de la Administración (Ministerio, Comunidades Autónomas y Ayuntamientos), así como desde otros organismos (las Universidades de Madrid y La Coruña, por ejemplo, han anunciado la construcción en sus campus de carriles-bici) han surgido proyectos que contemplan la bicicleta como elemento principal o secundario. Será importante que no se queden en demagógicas propuestas electoralistas, a la larga contraproducentes, y posteriormente ejecutadas parcialmente -si no olvidadas-. Nuestra presión y movilización puede contribuir a que se tomen medidas eficaces que consideren a la bicicleta como un medio de transporte más, cuya participación en el conjunto de desplazamientos debe aumentar en beneficio de nuestras ciudades y de sus habitantes.

Con el final de otro año os llega SIN PRISAS. Hace ya diez que editamos el primer número y entonces reivindicar la bicicleta como medio de transporte parecía cosa de locos, obsoletos, ignorantes o nostálgicos. Hoy nuestra influencia sigue siendo escasa, pero el panorama ha cambiando y se han ido consolidando grupos de defensa de la bici capaces de presionar ante las autoridades y hacerles llegar la voz de los usuarios. Y lo mejor, nuestra fuerza sigue creciendo y surgen nuevos colectivos allá donde no existían. CON BICI pretende coordinar estos esfuerzos; y SIN PRISAS, su revista, difundirlos.

En este número hemos recuperado colaboradores "históricos" (Paco Tortosa y Luis Gilpérez), experimentados y prolíficos escritores que prestigian nuestra revista. Otro autor con varias publicaciones a sus espaldas, M.A. Delgado, ha recopilado la bibliografía de viajes en bici para facilitaros la preparación de vuestros itinerarios. También incorporamos desde este número a un dibujante francés excepcional: Guy Perpère, seguro que os cautivará. Y un tema de actualidad, el carril-bici de la autovía Madrid-Colmenar: el autor del proyecto, Fernando Gutierrez, opina sobre el mismo. Completan este número las secciones habituales.

Para terminar os pedimos que sigáis apoyando nuestra labor. Con vuestras colaboraciones (artículos, dibujos, noticias,...), ayudando a difundir nuestra existencia en vuestro entorno y -como no- con vuestra aportación económica (en la última página tenéis el cupón de subscripción). Y nada más, que paséis un rato agradable con estas páginas.



ello a los correspondientes departamentos y se ha nombrado un responsable de los asuntos ciclistas en cada uno de los siete Centros Técnicos de Equipamiento (C.E.T.E.). Se publicará una guía en la que se valorarán las posibilidades de la actual reglamentación en materia de infraestructuras ciclables y se propondrán las adaptaciones necesarias.

En 1995 se crearán unos importantes premios de defensa de la bici y en este año que finaliza se seleccionaron diez proyectos, entre unos sesenta presentados, a cada uno de los cuales el citado ministerio aportará 100.000 francos (casi dos millones y medio de pesetas).

La SCNF (Compañía de ferrocarriles franceses) se ha comprometido a facilitar el libre acceso a los ciclistas en nuevas líneas e incluso estudiará el caso del TGV (tren de alta velocidad). También mejorará la relación en cercanías. Por su parte el Metro parisino ha abierto garajes para bicis, provistos de sistemas de amarres de seguridad, en dos importantes estaciones y proyecta equipar otras diez.

En España el ministerio responsable, MOPTMA, parece que empieza



BOMBEROS EN BICI. Los más de 150 bomberos que recorrieron el pasado 8 de Octubre las calles de Zaragoza en bicicleta no iban a apagar ningún fuego, reivindicaban una reducción -con igual salario que el actual- de su jornada laboral. Algunas ciudades ya cuentan con policías locales que recorren sus calles en bicicleta, pero por ahora no parece inminente la creación de patrullas ciclistas de bomberos.

timidamente a considerar la bici y ha encargado un "libro blanco" sobre el tema, pero ¿se atreverá a seguir los pasos de nuestros vecinos del norte? ¿para cuándo dinero para cofinanciar proyectos?

CORDOBA, PRIMEROS PEDALEOS DEL AYUNTAMIENTO

El pasado 15 de Julio la comisión de gobierno del Ayuntamiento de Córdoba aprobó una serie de medidas de apoyo al uso de la bicicleta en las que



UNA MONTAÑA DE BICICLETAS

**TREK
MARIN
GT**

WHEELER

**DIAMOND BACK
MONGOOSE**

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



KARACOL SPORT

GRATIS Revisión de tu Bici

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



participaban diversos departamentos como Seguridad, Urbanismo, Juventud y Deporte, Cultura y Medio Ambiente.

Dichas medidas son las siguientes: proyecto de carril-bici en la Av. Carlos III, campaña de promoción y sensibilización, propuesta de organizar las Jornadas sobre "El Transporte en la ciudad", creación de un grupo de trabajo para redactar las normas urbanísticas y las ordenanzas de construcción de los carriles para bicicletas, instalación de aparcamientos (algunos de ellos vigilados), apoyar la iniciativa ciudadana de establecer puntos de alquiler de bicicletas, facilitar el uso de la bici por zonas restringidas al tráfico general (casco antiguo),...

Un proyecto ambicioso que esperamos se lleve realmente a cabo y no se desvanezca, como en otras ocasiones, ante la falta de presupuesto y de voluntad para realizarlo.

BARCELONA, ASI SI

Barcelona es, quizás la ciudad española que más seriamente está abordando el tema de la bici. Aún existe mucha inercia, falta de valentía y discrepancia entre las palabras y los hechos (como en el reciente carril de la calle San Andreu construido a expensas de espacio para los peatones), pero el cambio de actitud de sus gobernantes parece sincero. La influencia, aun pequeña, de los usuarios de la bici en la política municipal de transporte va en aumento gracias a la Comisión Cívica

EL CABALLO DE ACERO

BICICLETAS Y ACCESORIOS

FUNDADA EN 1970



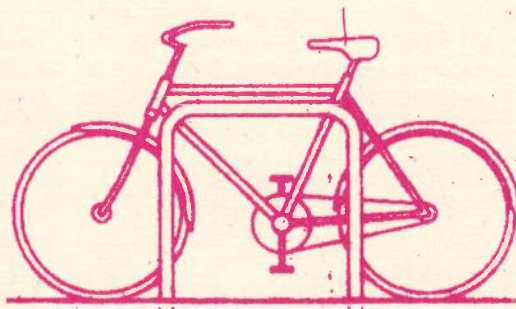
DIAMOND BACK

PEUGEOT

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

de la Bicicleta que funciona desde mayo de 1993.

La infraestructura vial para bicicletas, poco a poco, crece y se enfrenta al



nudo gordiano de la falta de presupuesto para proyectos basados en esponsorizaciones que no llegan. Se estudia extender el acceso de la bici al

Metro, ahora permitido Sábados y Domingos. Se ha aprobado un modelo único y homologado de aparcamientos (ver figura), basado en el modelo Sheffield o Universal propuesto por Amics de la Bici, que se implantará progresivamente en la ciudad. Actualmente hay una veintena de localizaciones de 10 a 20 plazas cada una. En verano se montan aparcamientos vigilados en las playas (1600 usuarios en julio/agosto) y puestos de alquiler con 300 bicis. Desde junio pasado funciona el teléfono de la bici (Infobici-4023500) integrado en el Servicio de Atención al Ciudadano y en el que los usuarios pueden presentar reclamaciones o recoger toda la información generada en torno a la bicicleta.

Sobre el Plan Global de la Bici que

CALMERA S/L

TIOGA

HUTCHINSON

SHOGUN
BICYCLES

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

Teléf: 527 75 74

ATOCHA, 98



en sus distintas fases programadas prevee a largo plazo la construcción de 500 km de pistas y carriles para bicis os informaremos más detalladamente en próximos números de la revista.

MADRID, ASI NO

En Madrid la bicicleta es un cero a la izquierda en la política municipal de transporte. Conocida es la opinión del alcalde sobre el tema. Una muestra más es lo ocurrido con el aparcamiento para bicicletas que existía en la calle Campomanes, bajo el local del club Pedalibre. El aparcamiento era del tipo Universal (similar al modelo de la figura implantado en Barcelona), con capacidad para 8 bicis y elevado sobre la calzada. Quizás ese fue su pecado: restaba una plaza de aparcamiento a los coches. Un mal día fue eliminado, alegando los técnicos municipales, ante las protestas, que no se utilizaba (debieron encontrarlo alguna mañana vacío). Como las protestas siguieron, fue colocado otro aparcamiento en las cercanías, sobre una isleta vecina; así no sustraía espacio a los automóviles. Pero el modelo había cambiado -no se les ocurrió consultar a los usuarios-, era de los que sólo se apoya la rueda delantera, con el consiguiente daño para la bici y la inseguridad que supone no poder amarrar simultáneamente cuadro y ruedas al soporte. Pero eso no era todo, la apertura era más estrecha que la horquilla de las bicicletas con lo que era ¡inutilizable! ¿Quién habría diseñado aquel artilugio? Informados los técnicos intentaron arreglar



OCTAVA CONFERENCIA INTERNACIONAL VELO-CITY EN BASILEA

Con el lema "La bicicleta, símbolo del transporte sostenible" se celebrará, del 26 al 30 de septiembre de 1995, un nuevo encuentro de activistas, técnicos y políticos interesados en la promoción de la bici como medio de transporte urbano.

En esta ocasión será anfitriona la ciudad suiza de Basilea, que dispone de una importante red de vías para bicicletas. Quienes todavía crean en las excusas del tipo "España es el segundo país más montañoso de Europa y, por tanto, la bici no vale..." pueden darse una vuelta por allí; comprobarán cómo a los suizos no les importa encabezar esa clasificación topográfica y a pesar de ello promocionar con decisión nuestro medio de transporte.

Hasta el 31 de diciembre de 1994 está abierto el plazo para el envío de resúmenes de ponencias o carteles de presentación de experiencias. Los textos deben estar redactados en inglés.

Complementando el interés de la conferencia se ha convocado el Premio Falco para escritos sobre el tema "Segregación o integración: ¿Hasta qué punto deben ser separados los ciclistas cualquier otro medio de transporte?". Contacto: Velo-City Conference'95, P.O.Box, CH-4124 Schönenbuch, Switzerland.



lo irreparable. Por supuesto, las señales de los alrededores suelen estar, por las tardes, concurridas de bicicletas.

REUTILIZAR BICICLETAS

Eso es lo que hace la Organización nipona de Cooperación Internacional para la Planificación Familiar. Ha recogido miles de bicicletas abandonadas en las estaciones ferroviarias o de Metro y en las calles de Japón que, una vez reparadas, son enviadas a diversos países de Africa, Asia o Iberoamérica.

Ya han enviado unas 11.000 a más de 30 países (más de 5.000 fueron a Tanzania y Zambia) para que expertos, voluntarios y trabajadores dedicados al desarrollo de programas de planificación familiar y control de natalidad las usen en sus desplazamientos facilitando -o haciendo posible- su labor. Ante la gran demanda que han recibido han tenido que pedir apoyo a todos los gobiernos provinciales de Japón.

MORENO

Queremos compartir contigo la afición por la bicicleta.

Aquí encontrarás amigos y confianza, tanto en servicio técnico como en asesoramiento.

¡Por un Madrid sin humos !

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

MORENO



**A VUELTAS CON EL CICLOTURISMO / 1**

LA BICI DE MONTAÑA Y EL CICLOTURISMO: REFLEXIONES ALREDEDOR DE LA SOLIDARIDAD, EL RESPECTO Y LA SENSIBILIDAD

El autor de este artículo -coautor del mejor libro de rutas cicloturistas por España: España en Bici- no necesita presentación en esta revista. Si bien hasta ahora sólo aparecía esporádicamente en nuestras páginas, a partir de este número podremos degustar, regularmente, su visión, filosofía y forma de entender el cicloturismo. Estamos de enhorabuena.

Mediados de abril de 1.994. Vacaciones de Semana Santa. Bárdenas Reales: pista de tierra que une los parajes naturales protegidos del Rincón del Bu y las Caídas de la Negra. Las cinco de la tarde. Después de una ascensión de unos 300 metros de desnivel y unos 9 km. de subida, nos encontrábamos dejando reposar a nuestros maltrechos cuerpos y bicicletas en un cruce de caminos desde el que se disfrutaba de una agradable vista panorámica sobre el extremo sur de las Bárdenas Reales. De pronto, por una de las pistas que confluían en el lugar en que nos encontrábamos, vimos aparecer a una especie de ciclista disfrazado de mil colores sobre una espectacular bici de montaña de las que se anuncian en la revista BiciSport (u otras similares). El amigo, de Madrid, venía levantando el polvo del camino a una velocidad de mil diablos. Al llegar a nuestra altura, sin apenas recuperar el aliento, nos preguntó por la pista que lleva en dirección a Arguedas. Sólo se dio tiempo para comentarnos, con un cierto tono burlón, que cómo podíamos pedalear por aquellos caminos con la carga tan voluminosa que observaba sobre nuestras bicis de montaña. Sin apenas esperar respuesta inició un veloz descenso que, con toda seguridad, apenas le permitiría observar más allá de las piedras a salvar del tortuoso camino por el que pedaleaba. A nosotros, a pesar de la perplejidad en que nos dejó sumidos el fugaz encuentro, nos dio tiempo a admirar la "excelente calidad" de su bicicleta y de la vestimenta y otros artilugios con que iba equipado nuestro amigo: casco LT-970 de 245 gramos (12.700 pts.); guantes Top Skin (4.650 pts.); bidón de agua Icon (3.800 pts.); zapatillas Carnac, Grand Luxe MTB (13.400 pts.);... No voy a entrar con detalle en las diferentes marcas que se podían leer en cada uno de los componentes de la bici de nuestro amigo, pero el conjunto con toda seguridad superaba las 400.000 pts. En fin, bici, complementos, vestimenta y demás, debían rondar cerca del medio millón de pesetas.

La larga anécdota viene a cuento por que el boom de las bicis de montaña ha llenado de bicicletas y buenas gentes ace-
rras, parques, jardines y bulevares de las



grandes ciudades. Mientras que estas mismas bicis se han convertido en el terror de los vecinos de las otroras tranquilas urbanizaciones de viviendas de segunda residencia cercanas a las grandes urbes. Por su parte, las pistas y caminos de montaña de nuestros más representativos ecosistemas se han convertido en el velódromo de esta suerte de amigos a los que habría que "llevar" de nuevo a la escuela para informarles de las mínimas normas de urbanidad, respeto y solidaridad con el paisaje por entre el que pedalean y por la gente a la que visitan en su imparable discurrir entre riberas de río, campos de cultivos y las escasas masas forestales que todavía no han arrasado los voraces incendios de este último y trágico verano. Lo más divertido del caso es que estos respetables ciudadanos (doy por supuesto que pagan los impuestos puntualmente), comentan entre sus círculos de amistades que ahora se dedican a practicar cicloturismo. El urbanita a que nos estamos refiriendo, que ha accedido a una bici de montaña y llama cicloturismo a su veloz paso entre bellos paisajes, no ha hecho más que trasladar al pedaleo con una bici, el esquema urbano de velocidad y prestigio al igual que lo hacen con sus vehículos a motor. Pero es que además de todo lo anteriormente comentado, con este tipo de uso del territorio, especialmente de nuestros paisajes más recónditos y ecosistemas más delicados, se produce una agresión medioambiental mediante el uso desmesurado de "nuestra sencilla máquina" que hiere profundamente a quien esto escribe. Entre los efectos más problemáticos sobre el medio natural (especialmente cuando circulan en grupos numero-

sos) destacan los fenómenos erosivos, el ruido, la acumulación de basuras, graves perturbaciones sobre la flora, molestias para la fauna, etc., aunque para mí lo más desagradable y lastimoso sea su desprecio por el paisaje que han elegido como escaparate para lucir su competitividad, presunción y falta de sensibilidad.

Competitividad en el pedaleo, vestimenta de marcas de reconocido prestigio (a ser posible, más cara que la de su compañero de oficina y eventual acompañante un día de pedaleo en el que poderlo deslumbrar), bicicleta de precios astronómicos por el simple capricho de reducir unos gramos en el peso total de la bici, y un largo sin fin de pequeños detalles, convierten a estos nuevos cicloturistas en un fenómeno social de ocio en la naturaleza que yo tildaría de falta de sensibilidad, respeto y solidaridad. Con su rápido pedaleo demuestran su falta de sensibilidad para emocionarse con el sencillo acompañamiento de un gorrión o un campo de cereales sembrado con el esfuerzo de un conciudadano del mundo rural. Con el precio de su bicicleta muestran su falta de solidaridad y conciencia frente a los problemas sociales y medioambientales que recorren el mundo (países ricos cada vez más ricos y países del tercer mundo cada vez más pobres, ahí tenemos el caso más reciente con los hechos acaecidos en Ruanda). A mi entender, el cicloturismo es una actitud vital que combina la ausencia de competitividad con la curiosidad y el respeto por las gentes y los lugares entre los que pedaleamos. Todo ello con una sencilla máquina en la que la relación calidad/precio no debe convertir en un insulto la parada frente a la más que probable modesta vivienda y escasa renta de los habitantes de nuestras áreas de montaña. En definitiva, una forma de viaje, de descubrimiento, que exige de sus practicantes sensibilidad frente al paisaje y no sometimiento a las modas que imponen los fabricantes de bicicletas y de prendas y artilugios complementarios, aunque tan sólo fuese por los motivos de solidaridad, respeto y sensibilidad anteriormente expuestos.



MANÍA!

TU tienda EXPERTA
EN Bicicleta de Montaña

TIENDA:

C/ Jaén, 8

TEL: 533 11 89

FAX: 554 25 96

TALLER:

C/ Jaén, 17

TEL: 533 30 10

(ALVARADO)

Madrid

COMPLEMENTOS PARA CICLOTURISMO (XI)

LAS LUCES

La iluminación cumple para el cicloturista dos funciones esenciales: una pasiva (ser visto) y otra activa (ver). En condiciones normales (tránsito por vías interurbanas) no cabe duda que la primera, la pasiva, es la más importante. Pero ahora que cada vez más se realizan rutas cicloturistas por vías alternativas (carriles forestales, pistas, caminos carreteros, vías pecuarias, senderos...) la función activa cobra mayor importancia; no es posible circular con seguridad en horas nocturnas, por un firme en muy mal estado, sin una iluminación adecuada.

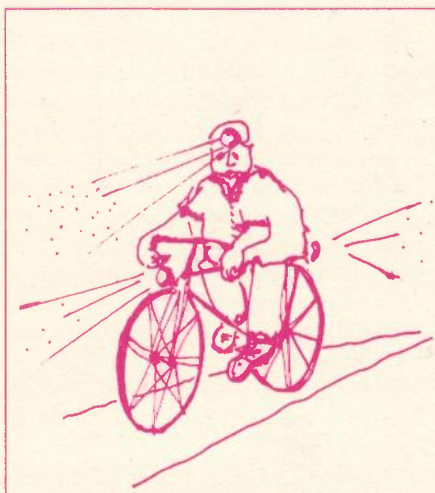
¿Y qué es una iluminación adecuada? Dentro de lo posible debe ser potente (que ilumine bien a lo ancho y a lo largo), orientable (que no nos deje sin visión en curvas y cambios de rasante), hermética (que no se inunde con la lluvia) y segura (que no falle en el momento más inoportuno) además de ligera, cómoda de usar y económica de mantener. ¿Y existe ese mirlo blanco? Veamos que nos ofrece el mercado.

Existen las luces a dinamo. Tienen algunas ventajas y muchos inconvenientes, sobre todo uno esencial: la intensidad de su luz es directamente proporcional a la velocidad de la bici. Y precisamente en terrenos malos es cuando vamos más despacio ¿o no? Hay otras luces que también se fijan al cuadro o manillar y funcionan a pilas. Tienen algunas ventajas, pero sobre todo el inconveniente de alumbrar a donde ellas quieren (a donde su soporte las dirige), que no suele ser ese bulto negro que vislumbramos a la salida de una curva antes de comprobar con la llanta que es una piedra. Hay otras linternas que se fijan a la pierna y permiten, con el movimiento del pedaleo, que los automóviles crean que somos ovnis, pero que sólo nos alumbran algún murciélago que otro. Y también pueden fijarse al brazo, aunque nos conducen a la cuneta cuando intentamos alumbrarla. Y finalmente, quedan los frontales, esas luces que se fijan a la frente por medio de elásticos.

Un frontal adecuado da una luz potente, con un haz que puede abrirse o estrecharse con una simple operación. Así podemos elegir entre alumbrar de cerca y a lo ancho, o a lo lejos. La propia dirección de nuestra mirada orienta su chorro de luz en el ángulo que queramos. Es suficientemente hermético como para aguantar horas bajo la más intensa lluvia, y pensados como lo están para un trabajo duro, no suelen dar problemas de funcionamiento. Son cómodos también para montar la tienda o el vivac, cenar, leer o efectuar una reparación, ya que nos dejan las manos libres.

Como casi todo en este campo, los frontales podemos encontrarlos en tres gamas (baja, media y alta) aunque en este caso suelen coincidir precio y calidad. Es decir, que no conozco ningún buen frontal de bajo precio ni ningún muy buen frontal de precio medio.

Los de gama baja o económica (hasta unas 2.000 pts.) debemos olvidarlos porque dan muchos problemas: fallan los interruptores, se oxidan o despintan las ópticas, se estropean los elásticos... Entre los de gama media (hasta unas 4.000 pts.) podemos encontrar modelos interesantes (Roca, Lago, Camp,...), pero siempre echaremos en falta algunos detalles de gran utilidad. Por ello, si estás dispuesto a hacer una inversión de cierta consideración para comprarte un frontal, mi consejo es que estires el presupuesto un poco más y te



compres un Pelzt. Debo decir, con toda sinceridad, que ni cobro comisión ni conozco otra marca (lo cual no quiere decir que no exista) que tenga modelos con tantas prestaciones por igual precio. Y ya que me he decantado por una marca, lo haré por uno de sus modelos: el ZOOM E04, aunque con algunas sugerencias.

El ZOOM de serie funciona con una pila de petaca de 4,5 voltios y una bombilla de 3,8 voltios. Eso quiere decir que trabaja ligeramente sobrevoltada para conseguir mayor luminosidad a costa de acortar, también ligeramente, su vida. En previsión de que la bombilla se funda, lleva alojada otra de repuesto en un pequeño compartimento tras la carcasa. Si viajas por lugares donde es difícil conseguir pilas de petaca, existe la posibilidad de colocar un adaptador para utilizar tres pilas LR6 de 1,5 v. También hay adaptadores para que funcione con una pequeña batería recargable (siempre que tengamos donde recargarla).

Con pila de petaca y bombilla de serie

(que es de 0,22 amperios), ilumina durante 17 horas en condiciones experimentales óptimas, según el fabricante (pero en condiciones reales -pilas no cargadas al 100%, temperaturas bajas, humedad...- estos tiempos se reducen). Con las tres pilas LR6, el tiempo de iluminación es de 8 horas.

Si se utiliza en condiciones de muy baja temperatura (las pilas y baterías pierden buena parte de su "potencia" en frío) hay un accesorio para que el portapilas, en vez de quedar en la parte trasera de la cabeza, se pueda llevar abrigado en el pecho. También puede conseguirse con un accesorio (CHRONO) para llevar el portapilas en la espalda sujeto con unos elásticos cruzados.

Al girar el foco se provoca, primero el encendido, y posteriormente, el efecto zoom (el haz de luz se va estrechando). Con el zoom en su posición extrema, el haz de luz alcanza 30 metros. Pero si necesitamos mayor potencia e intensidad, acepta que se le instale una bombilla halógena de 4 voltios (0,5 amperios). Con dicha bombilla, que da una luz mucho más brillante, el haz alcanza los 100 metros, aunque la vida de la pila se reduce a 6 horas (2 horas 45 minutos con las pilas LR6). Es una buena idea utilizar la bombilla halógena para pedalear, y la normal para leer, cocinar, repuesto, etc. Las pilas ya agotadas para la bombilla halógena, se pueden utilizar durante un rato montando la bombilla normal.

El foco pivota sobre un eje para poder posicionarlo en la orientación que mejor nos convenga, y los elásticos llevan una corredera para que se ajusten bien a la cabeza, sin oprimir demasiado.

La misma marca fabrica otros modelos que cubren todas las necesidades, desde el pequeño y ligero MICRO, hasta el MEGA, que da 30 horas de luz.

Siendo estos frontales los más vendidos para actividades de aire libre, es fácil encontrarlos en establecimientos especializados en montaña, espeleo y similares, pero si no los encuentras en tu proveedor habitual, puedes solicitarlos a RISK0 (95-457 08 49).

Utilizando el frontal, no hay que olvidar la iluminación pasiva trasera cuando se circula por vías con tráfico, ni evitar iluminar a la cara de los que vengan de frente.

Luis Gilpérez



POR LOS ARRIBES DEL DUERO

Este viaje, hecho en un largo puente hace algunos años, partía con alguna posibilidad de abarcar los Arribes del Duero y la sierra de Gata. El camino que hicimos entre la salida de Salamanca y el regreso a Madrid no dio para tanto trayecto, pero al cabo, como se verá, mereció la pena.

Villaseco de los Reyes se encuentra en el llano salmantino, sin ningún accidente geográfico que permita recordarle. Tiene dos pequeñas tiendas y un bar en la carretera, donde te pueden cocinar lo que compres. Una iglesia de piedra y una casa con escudos arzobiscales son las únicas construcciones a destacar.

Como el campo es allí dehesa abierta y desamparada, las preguntas de rigor para encontrar alojamiento nos llevan al cura; un hombrón ensotado con aires de Gárgamel y traza descuidada. El párroco nos proporciona una casucha con mobiliario de función teatral y cielorraso en ruina que nos obliga a buscar el espacio ideal para cada saco, donde no despertemos con el cañizo como colcha. Se presiente la vigilancia del cura, cuya casa linda con el teatrillo y al que se comunica por una disimulada portezuela a la que, con subterfugios, se asoma el huésped para fisgar la escandalosa dormida de hombres y mujeres, juntos pero no revueltos.

A la mañana es domingo, y el cura se siente dueño de la situación. Hace repicar a misa a los chavales del pueblo que, arreglados para la ocasión, asisten a la obligación entre aburridos y bromistas. La salida de nuestro cobijo nos da de bruces con la misa en preparación. El párroco, crecido, inicia el ataque a bocajarro: "¿Sois creyentes?". El cicloturista, sintiéndose en deuda, concede: "A veces sí, a veces no"; la ira de dios se desgrana en un sermón tridentino sobre cómo la cultura del mundo puede hacer perder otras certezas mas importantes... y dejando atrás un eco de citas de teólogos de la contrarreforma nos dirigimos hacia horizontes mentales mas acordes con la amplitud del campo charro.

Camino adelante cabe reseñar Sardón de los Frailes, quizá sólo para decir que el primer sustantivo hace referencia al campo de chaparros donde se asienta, y el segundo que, por oposición a Villaseco, indica que aquí el señorío no era de la corona sino de la mitra.

Toda esta comarca que se extiende desde Ledesma, precioso pueblo con casas de cantería que dejamos atrás el primer día unos cuantos kilómetros antes de Villaseco, hasta los Arribes del Duero, formaron la margen izquierda del Tormes, y ahora son orilla del embalse de Almendra, que ha arruinado tres pueblos, arrebatándoles sus vegas bajo las

aguas, y que toma el nombre del cuarto.

A pesar de ello, vale la pena hablar de la presa de Almendra: es ésta una presa de regulación, que dirán los entendidos; cuando la producción hidroeléctrica del conjunto de los saltos de esta parte del Duero es superior al consumo, se eleva el agua desde la presa de Villarino a través de una conducción subterránea de 17 km. de longitud y que salva un desnivel de trescientos metros; cuando la demanda es mayor o el Tormes viene fuerte, Almendra genera electricidad.

De éste paraje conviene recordar dos cosas: la cantera inundada por vetas subterráneas, que forman una piscina natural mas que olímpica, a la que se llega bajando kilómetro y pico por debajo de la presa, y la comida del segundo merendero, a mano izquierda, según se llega a ella. Está el chiringuito regido por una pareja, salmantino él y alemana ella y nos cuentan de la riqueza de la flora que crece en el profundo barranco por el que cae el Tormes a encontrarse con el Duero; de estas hierbas aprovechan para la cocina, y a nosotros nos pareció que tenían razón.

El Tormes desaparece prácticamente tras la presa, por lo que la avidez de Iberduero deba ser vigilada para que le conceda un hilo de vida aguas abajo, olvidada ya la tromba que producía éste al fluir al Duero, de menor caudal, y que hacia de las Dos Aguas un paraje singular.

Continuando hacia Trabanca, la elevada meseta y el hacer los viajes con luna llena nos regala el espectáculo de ver el Sol por poniente y la Luna por levante, uno rojizo, la otra blanca y haga cada uno las asociaciones que quiera de estas imágenes, que la Naturaleza no cobra derechos de autor.

Villarino es un pueblo cuesta abajo, anunciando el acantilado fluvial de los Arri-

bes. Tiene el pueblo una plaza cementada amplia e irregular. Una pregunta para buscar cobijo y una repetición que luego será costumbre, nos lleva a un cura; eso sí, otro cura.

En una preciosa casa de piedra labrada, perfectamente conservada, el cura y una catequista que le ayuda los fines de semana cuidan a una pareja de ancianos. En el segundo piso y con entrada independiente, una gran sala acoge a diferentes movimientos asociativos de la zona y en particular al de defensa del Bajo Duero contra los planes para convertirlo en cementerio nuclear. Alojamiento perfecto de un grupo como el nuestro; colchonetas, servicios, revistas de los movimientos alternativos.

El paseo vespertino por la atalaya de los Arribes nos relaja observando frente a nosotros la orilla portuguesa: allá enfrente las lucecitas del pueblo de Bemposta y, en medio, la sima de cientos de metros por los que discurre o se represa el Duero.

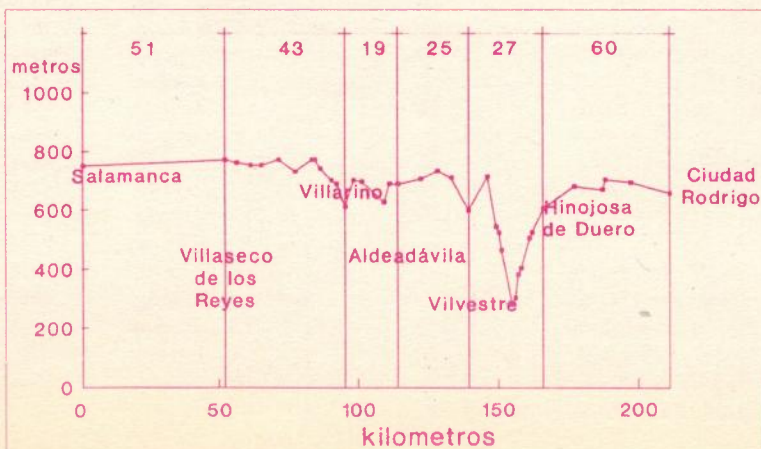
En la medianoche de Villarino es mediodía en Seul, y el cura nos ofrece ver las Olimpiadas por la tele; a él le llaman para atender a un difunto.

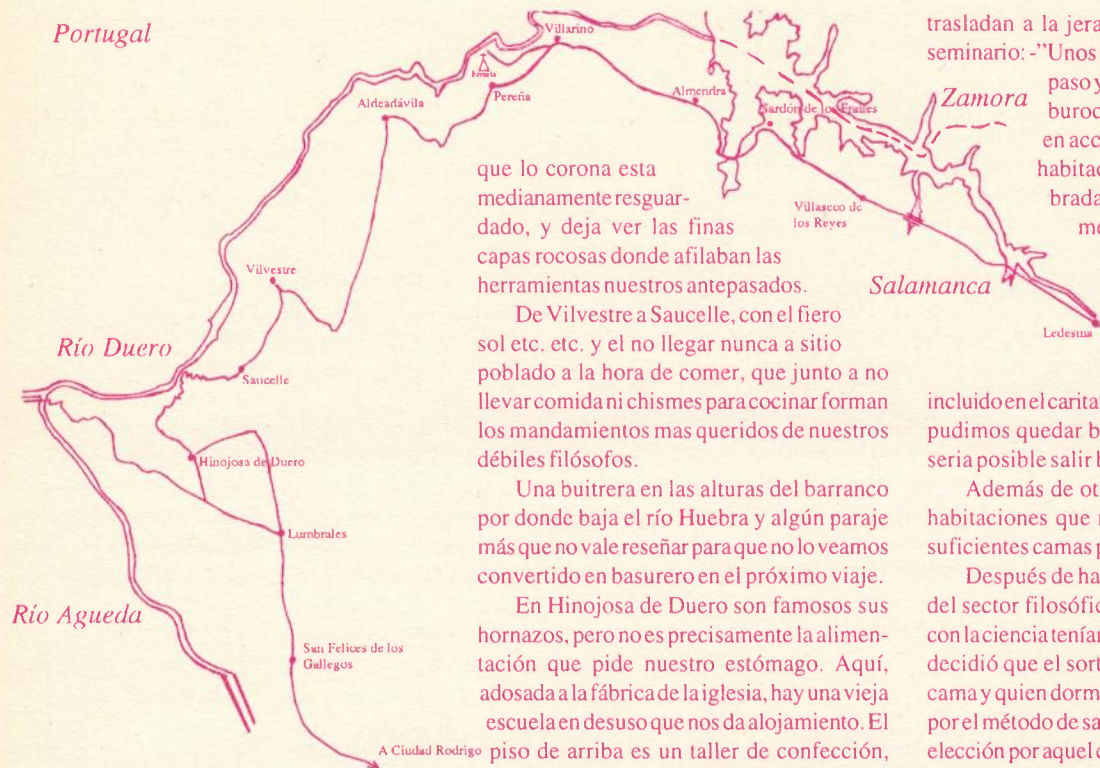
Por la mañana, los restos de una ermita románica nos ocupan el tiempo para no salir a la carretera antes del mediodía, uno de los santo y seña de los teóricos del "pedaleo débil" que están de moda en este viaje.

Por Pereña pasamos con el ciego sol y la estepa salmantina como únicos compañeros. Una fuente urbana cuyo chorrito alimenta un sucio estanque nos refresca antes de dirigirnos a sestar en la ermita de Nra. Sra. del Castillo. Cuando cae la tarde descendemos de la loma y pasamos junto a la fuente en la que un cartel, que a la ida no vimos, indica que ésta no consume agua, sino que se alimenta del estanque... Como luego ninguno de los que bebimos sufrimos ningún achaque debemos apuntarlos a la larga cuenta de virtudes de la bici.

A Aldeadávila llegamos anocheciendo, otra de las constantes de este viaje. La iglesia, en el centro de la plaza es también el edificio mas significativo.

El inevitable cura es aquí un hombre simpático con pinta de mecánico. El local que nos proporciona es una es-





tancia con una gran mesa y bancos donde comer y una barra de bar con grifo que nos permite lavarnos. Esta sala linda con otra semejante por su pared mayor y sin puerta, en la que se almacenan viejos candelabros y otra chatarra que produce la actividad de la parroquia; junto a ellos, primorosamente alineados y abiertos, con su acogedor interior acolchado, media docena de ataúdes para lo que dé de sí la temporada. Dormimos sobre nuestras esterillas y sacos pensando, quizá, en retrasar el cambio de acomodo.

Al amable huésped le preguntamos, por adelantar futuras gestiones, por la acogida del titular de Vilvestre. Se excusa por ser de otra diócesis, después de decirnos que sí tiene espacio, pero...

Por la mañana damos un paseo, observando el acantilado sobre la famosa presa de Aldeadávila.

Efectivamente, en Vilvestre hay dos locales parroquiales: el primero es una primorosa residencia, de pago, para ancianos, donde apenas nos dejan poner los pies sino es para dirigirnos al segundo. En un amplio local en el que jubilados juegan a las cartas disponemos de suficientes comodidades; agua para lavarnos y sitio para tirar los sacos.

Por algún familiar de los obreros que han venido de fuera para trabajar en la correspondiente presa nos enteramos que el cura está en Salamanca, en una excursión con los jubilados. Esta incluye una visita comercial que les ofrece un juego de mantas para el duro frío de la estepa. Las 105.000 pts. que cuesta el juego, son el argumento de los corrillos que se forman por la mañana a las puertas de las casas de la empinada cuesta que nos lleva al cerro que domina el pueblo. El taller megalítico

que lo corona esta medianamente resguardado, y deja ver las finas capas rocosas donde afilaban las herramientas nuestros antepasados.

De Vilvestre a Saucelle, con el fiero sol etc. etc. y el no llegar nunca a sitio poblado a la hora de comer, que junto a no llevar comida ni chismes para cocinar forman los mandamientos mas queridos de nuestros débiles filósofos.

Una buitrera en las alturas del barranco por donde baja el río Huebra y algún paraje más que no vale reseñar para que no lo veamos convertido en basurero en el próximo viaje.

En Hinojosa de Duero son famosos sus hornos, pero no es precisamente la alimentación que pide nuestro estómago. Aquí, adosada a la fábrica de la iglesia, hay una vieja escuela en desuso que nos da alojamiento. El piso de arriba es un taller de confección, sumergida, para ayudar las escasas economías de esta tierras de dehesas y estepas.

Lumbrales esta en la carretera general que va de Salamanca a Portugal, y nosotros la cruzamos observando que el pueblo debe beneficiarse de estar en una vía de comunicación, por lo moderno de sus construcciones y sin otra apreciable fuente de riqueza.

El camino asciende suavemente hacia la divisoria de los ríos Huebra, que pasamos ayer, y Agueda, que veremos en Ciudad Rodrigo. En el camino esta San Felices de los Gallegos con grande y algo ruinoso castillo y muy importantes, arquitectónicamente, iglesia y ermita. Debe el nombre, al menos el segundo, a los canteros que recorrían las tierras de estos reinos manifestando su maestría en labrar la piedra.

Ciudad Rodrigo es otra cosa. Después de recorrer pueblos sin mayor valor que la de sus gentes, estamos ante una ciudad amurallada que está declarada monumento histórico artístico. Quizá por estar a trasmano sigue conservando un casco urbano por el que da gusto pasear, recorriendo sus murallas sobre el Agueda, que nace en el confín de Salamanca, Cáceres y la raya de Portugal, y que recoge las aguas de las laderas norte de las sierras Gata y de la Peña de Francia.

Hemos llegado tarde y cansados a la ultima etapa del viaje y el cuerpo nos pide el pequeño lujo de una pensión con ducha y cama. Pero el grupo es variopinto y la experiencia adquirida y la poca pela inclinan a alguno a intentar extrapolar la hospitalidad recibida.

Con la guía de unos muchachos llegan los emisarios al primer edificio religioso que encuentran y que resulta ser un convento de monjas. Sorprendidas éstas por la petición, la

trasladan a la jerarquía que reside en el seminario: - "Unos muchachos que están de paso y piden alojamiento". La burocracia eclesiástica entra en acción y nos dirigen a unas habitaciones que tienen apalabradas en una pensión, para menesterosos de paso.

Nos resulto inevitable aceptar las ínfimas habitaciones, aunque pudimos eludir el bocadillo que iba

incluido en el caritativo paquete turístico: así pudimos quedar bien cenados, ya que no sería posible salir bien dormidos.

Además de otros inconvenientes, las habitaciones que nos cedieron no tenían suficientes camas para acomodar al grupo.

Después de haber sufrido la dictadura del sector filosófico, los mas respetuosos con la ciencia teníamos nuestra revancha; se decidió que el sorteo sobre quien elegiría cama y quien dormiría en el suelo se hiciera por el método de sacar dedos y comenzar la elección por aquel que acertara. Una simple operación aritmética y un disimulado movimiento dentro del círculo y a esperar que la estadística hiciera su parte. Así fue y esta pequeña victoria nos restableció un poco la moral.

Portener, Ciudad Rodrigo también tiene cicloturistas. Un grupo de ellos nos reconoció y saludo, llevándonos a visitar una curiosidad de su ciudad. Resulta que dos orgullosos descendientes de rancias familias coincidieron en formar una pareja, algo mas moderna que la sociedad mirobrigense de aquellos años, primeros de este siglo. Por alguna razón decidieron construirse una casa, de estilo gótico, digno exponente si se hace abstracción de su reciente creación.

Tal casa es hoy la oficina de correos mas bonita que hallamos visto. En sus muros todavía conserva unas divisas de la hidalga pareja, una de ellas decía:

"Desde que el Sol es Sol/ y los peñascos, peñascos, / los Quirós son los Quirós, / y los Velasco, Velascos"

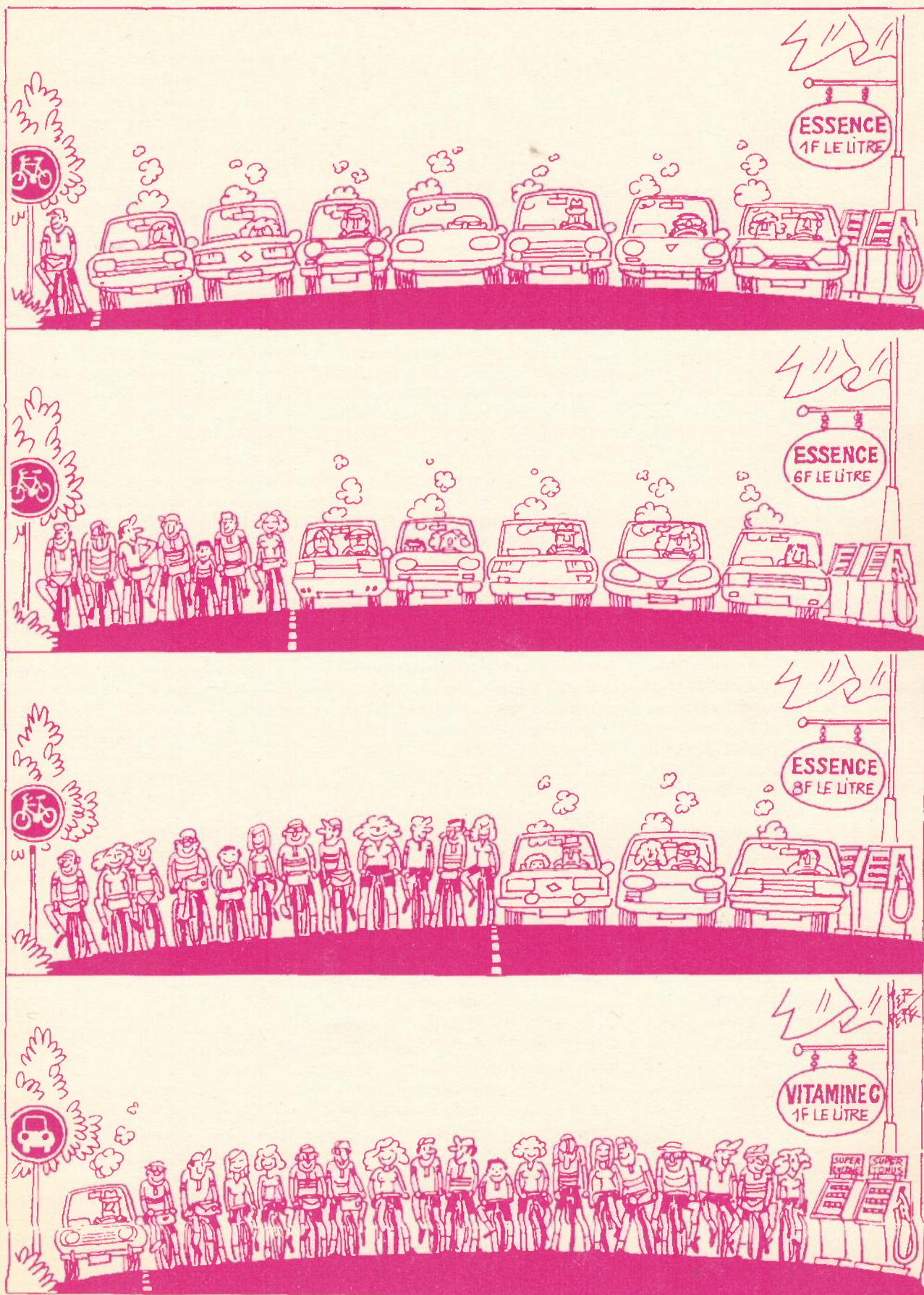
Y otra:

"Después de Dios, la casa de Quirós".

Tras este viaje, supe que en Madrid también hubo un palacio de los Quirós, y que ya no es palacio, ni de los Quirós. Sic transit gloria mundi.

Aquí acabó lo que era viaje cicloturista. Hubo quien después ensartó una última etapa; un viaje al fin del mundo a portoaillas. Otros volvimos a casa, en autocar a Salamanca y desde ahí, ¡que tiempos!, en tren a Madrid.

Luis Criado



Guy Perpère ha publicado durante años una página con sus viñetas en cada número de la revista "Cyclotourisme" de la Federación Francesa de Cicloturismo. Sus tiras cómicas aparecerán desde ahora con asiduidad en SIN PRISAS. En esta primera ocasión ni siquiera ha sido precisa la traducción. Que os gusten.

¡NO A LA OBLIGATORIEDAD DEL CASCO!

Cuando esta revista llegue a vuestras manos, el Congreso de los Diputados habrá debatido una proposición no de ley del PSOE para que se constituya una comisión que estudie el aumento de los accidentes ciclistas. Según el parlamentario socialista Javier Martín del Burgo, se pretende modificar el código de la circulación y proteger a los vehículos más débiles. A pesar de tan buenas intenciones, nos tememos que entre las medidas que se tomen nos cuelen de rondón la obligatoriedad del casco. En una iniciativa similar de las Nuevas Generaciones del PP, que ha llegado a nuestras manos, junto a varias propuestas que juzgamos acertadas, se incluía la citada obligatoriedad.

Algunas propuestas pueden contribuir a transmitir equivocadamente que el uso del casco es un factor fundamental para la seguridad del ciclista. Por ejemplo, el rector de la Universidad de Alicante, seguramente con la loable intención de aumentar el uso de la bici en el Campus, proponía regalar un casco a cada estudiante que acudiera en bici a clase.

Ya en las páginas centrales sobre Seguridad Vial del anterior número de SIN PRISAS, explicábamos la postura de CON BICI -coincidente con la de la Federación de Ciclistas Europeos- contraria a la obligatoriedad del casco. Su uso debe ser una opción personal y su imposición no aumentará nuestra seguridad y reducirá el número de ciclistas. Claro que a lo peor se pretende eso: disminuir el número de accidentes reduciendo el número de ciclistas.

La siguiente carta, que nos ha enviado un lector de la revista, ahonda en algunos aspectos del problema.

A los dos días del mortal accidente del ciclista Antonio Martín ya tomó cuerpo una campaña en que las opiniones públicas y publicadas sintonizaron clamando por la obligatoriedad del casco protector para los ciclistas. El Sr. Muñoz, Director Gral. de Tráfico, no habrá soñado con un mejor regalo de Reyes. Le bastará decir "¡sea!" para ganar una inmensa popularidad. "Menos mal que el estado hace algo", dirán en la cola del supermercado. Y cuando vean por TV la inevitable campaña publicitaria de persuasión resolverán votar otra vez a estos. La jugada es redonda: el Estado, justificado; el voto, renovado; la responsabilidad, del irresponsable que no se compre o no se ciña el casco protector a quién con insuperable facilidad multará la Guardia Civil, cuyos sueldos también quedarán justificados. Esta será otra de las maniobras propagandísticas por las que el Estado trueca su obligación en deber de los contribuyentes, los molesta y todavía les chupa más impuestos. Será la más redonda y evidente de las perversiones estatistas. Tan evidente que yo casi estoy por desaconsejársela.

El caso es tan chusco como si tras el atentado de Hipercor se hubiera

prescrito el chaleco anti-balas obligatorio. Con el grotesco razonamiento de "si todos los clientes de Hipercor lo hubiesen portado algunos muertos lo podrían contar", justificarían la medida. Y hoy la Guardia Civil sancionaría a esos ciudadanos locos que van por ahí sin chaleco antibalas expuestos a la metralla de la eta. ¡Que oficio tan cómodo para la Benemerita -que necesitaría nuevos efectivos además- el de vigilar la auto-protección de la gente honrada! ¡Más cómodo que perseguir, capturar y neutralizar a los etanos!



Pero vamos a ver, ¿pagamos impuestos al Estado para que nos defienda o para que nos obligue a defendernos? ¿para que enchirone atracadores o para que nos multe si no blindamos la puerta? ¿para que nadie arrolle al ciclista o para multar al ciclista que no se prepare a ser arrollado con yelmo, peto, espaldar, cota de malla y traje de amianto?

Eloy Matilla

La bicicleta como vehículo de ocio es de lo más divertido y gratificante, te ayuda a estar en forma y es bueno para ti.

La bicicleta como vehículo de desplazamiento cotidiano ayuda a mantener la ciudad limpia y con menos tráfico rodado, menos ruido.

¡No está mal, verdad!



Calixto III, 12-B
Tel. 384 96 39
46008 VALENCIA

BIKESPORT





ACONDICIONAMIENTO DE LOS ARCENES DE LA CARRETERA DE COLMENAR

En los últimos diez años, una nueva ola de automóviles y carreteras ha inundado nuestras ciudades empeorando las posibilidades de desplazamiento de los peatones y los ciclistas. Uno de los efectos de esa ola ha sido la conversión en vías rápidas o autovías de la mayor parte de las carreteras de acceso a los núcleos urbanos, precisamente las que facilitaban el acceso autónomo de los ciclistas al entorno natural de las ciudades.

La consecuencia de ello es que los ciclistas se ven empujados hoy a afrontar mayores peligros para salir de sus ciudades, y tienen la tentación de meter la bici en algún coche, alimentando el círculo vicioso del peligro y la disuasión para otros ciclistas. La otra alternativa, la combinación con el transporte colectivo tiene evidentes limitaciones tal y como se reflejó en un número monográfico de esta revista (nº 18, invierno de 1993).

En el caso de Madrid, el proceso ha sido especialmente dramático; la construcción de infraestructura especializada para el automóvil en todos los accesos -pasos subterráneos, ampliaciones del número de carriles, reformas que incrementan la velocidad de los vehículos, etc- ha conducido a configurar la ciudad como una auténtica isla para la entrada y salida de las bicicletas.

Hace algunos años, un par de Consejerías de la Comunidad de Madrid (Política Territorial y Educación y Juventud) establecieron algunas directrices para reducir los conflictos de los ciclistas en las carreteras de acceso a la capital. En aquellos documentos se mencionaba la existencia de varios tipos de ciclistas con diferentes necesidades, habilidades y deseos, desde los que buscaban hacer deporte, hasta los que pretendían un contacto inmediato con la naturaleza, desde los que dominaban la bici en el tráfico, hasta los que empezaban a mezclarse con él.

Según los mismos informes, simplemente el acondicionamiento de una serie de vías pecuarias, ferrocarriles abandonados, caminos de servicio del Canal de Isabel II y otras sendas rurales permitiría la creación de una red completa de itinerarios para caminantes y ciclistas por toda la región metropolitana madrileña.

En 1994 la Comunidad de Madrid tomó una orientación distinta iniciando la mejora de la seguridad ciclista mediante el tratamiento de las carreteras existentes. El Plan consiste, en una primera fase, en el acondicionamiento y/o ampliación de los arcones de la carretera de Madrid a Colmenar Viejo. De tener éxito, en una segunda fase los acondicionamientos se extenderían a otros itinerarios como el de San Martín de la Vega, valle del Lozoya, Brunete-Fuenlabrada, El Escorial-Majadahonda, etc.

Una primera valoración del Plan indica que no colma las aspiraciones de los ciclistas a pesar de ser un nuevo síntoma de un necesario cambio de actitud hacia nuestro medio de transporte. La reivindicación del acondicionamiento de la red de vías pecuarias y otros caminos para los peatones y ciclistas sigue en pie.

En primer lugar, porque los arcones de las carreteras de fuerte tráfico no son atractivos para la mayoría de los ciclistas potenciales, los cuales engrosan las filas de los paseantes y cicloturistas más que de los deportistas; y, en segundo lugar, porque dichos caminos no especializados para los vehículos de motor forman un patrimonio público irrenunciable que hay que preservar; y una manera de conseguirlo es que los ciclistas circulen por ellos.

La apuesta de la Comunidad de Madrid consiste por el momento en buscar una mayor compatibilidad entre automóviles y ciclistas en el espacio más pensado para los primeros, en las vías ideadas para lograr un número máximo de coches y unas velocidades también máximas. Evidentemente esa compatibilidad sólo puede ser fruto de algún compromiso entre la seguridad ciclista y los criterios convencionales de la ingeniería de autovías. La solución adoptada (que se describe en artículo aparte) es una de las alternativas que se plantearon para alcanzar dicho compromiso y, por tanto, no parte de la idea de convertirse en solución perfecta.

Alfonso Sanz

Recientemente la Dirección de Carreteras de la Comunidad de Madrid ha realizado el acondicionamiento de los arcones de la Carretera de Colmenar para uso de los ciclistas que transitan por ellos camino de la Sierra (Miraflores, Rascafría, Lozoya, etc.).

El número de ciclistas que utilizan este itinerario (considerado como prioritario por la Federación Madrileña de Ciclismo) es el doble que en el de cualquier otra carretera de la Comunidad.

Especialmente los fines de semana la presencia ciclista es muy alta, llegando, en las horas de mayor afluencia, a pasar un ciclista cada 24 segundos. O lo que es lo mismo, a estar circulando por los arcones un ciclista cada 140 m.

A pesar de que la de Colmenar tiene los arcones más amplios (2,5 m) de todas las carreteras de la Comunidad, el número de accidentes que se vienen produciendo en ella es muy elevado.

Ante esta situación el

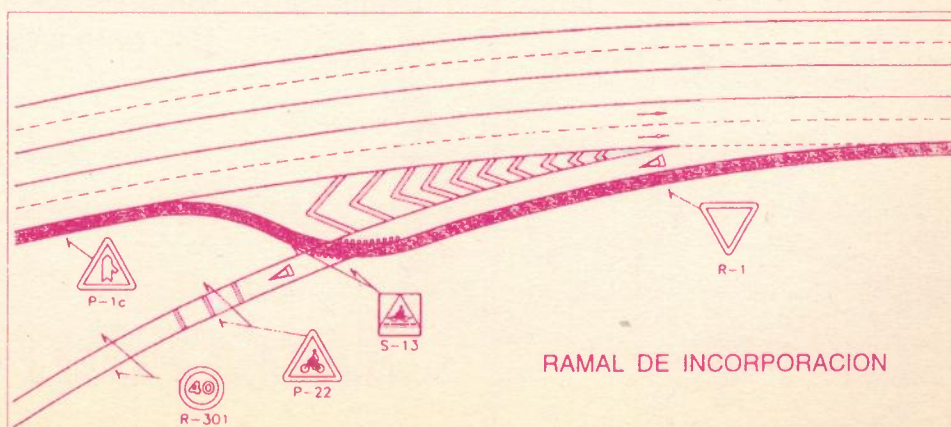
acondicionamiento de los arcones realizado es una primera medida que aumenta la seguridad de los ciclistas.

Consiste dicho acondicionamiento en **diferenciar claramente los arcones coloreándolos de rojo** y separándolos de la calzada por una **banda blanca** de pintura de resalto que avisa acústicamente al conductor que la invada.

De este modo **se limitan claramente los usos de la calzada**, indi-

cando al conductor cuál es la sección por la que debe circular sin salirse de ella mas que si tiene una avería y debe estacionar en el arcén. Asimismo, los ciclistas sabemos que si abandonamos el arcén rojo, el riesgo de conflicto con el tráfico motorizado es muy alto.

Los puntos más peligrosos del recorrido son, como todos sabemos, los **ramales de salida** de la carretera. Aquí los ciclistas teníamos que seguir pedaleando



por la línea blanca discontinua, y durante todo ese recorrido estábamos en conflicto con los vehículos que salían de la carretera.

Ahora, en la de Colmenar, se nos desvía por el arcén del ramal, el cual se cruza más tarde de modo que la distancia de conflicto con el coche es menor. A lo largo de este camino, el conductor que se desvía tiene que seguir las indicaciones de reducción de velocidad a 40 km/h, de atención cruce de ciclistas y de ceder el paso. Y además previamente atravesar tres líneas blancas de resalto que le avisan también acústicamente de la proximidad del "Ceda". En este recorrido tiene distancia de frenado suficiente, si se respetan las señales, para ceder el paso al ciclista que cruza el ramal.

Aquí las revistas del motor, claro, han puesto el grito en el cielo: ¡Ceder el paso a los ciclistas! ¿Dónde se ha visto semejante disparate? ¡Que se paren ellos y esperen y admiren de paso la potencia de nuestros motores!

Por lo cual, amigos, a pesar de tener preferencia siguiendo nuestro rojo camino, hay que estar atentos en estos cruces por si acaso algún conductor se salta el ceda.

Los **ramales de incorporación** también resultan siempre peligrosos, ya que igual que en los de salida, la incorporación del ramal al trnc de la carretera elimina el arcén y lo convierte en una línea discontinua con tráfico rápido por ambos lados.

En la de Colmenar el arcén coloreado por el que circulan los ciclistas se desvía para cruzar el ramal y pasar al arcén derecho de este. Aquí también el coche debidamente advertido de la presencia de los ciclistas debe cederles el paso, después de lo cual, tiene distancia suficiente para acelerar e incorporarse a la calzada principal después de un nuevo "Ceda".

Esta curva y contracurva no alejan al ciclista de su itinerario, ni le hacen reducir bruscamente su velocidad (**los radios mínimos del trazado son de 30 m.**), y realiza el cruce del ramal en condiciones de seguridad mayores que si lo hiciera

El problema ahora es cómo valorar si la solución es suficientemente adecuada y cabe extenderla a otras carreteras. Existen varias dificultades para discernir acerca de su éxito o de su fracaso. Hay que tener en cuenta que analizar el antes y el después del acondicionamiento requeriría una información exhaustiva de tipologías de accidentes, velocidades de circulación e intensidades de vehículos y ciclistas de la que no se dispone.

No basta con fijarse exclusivamente en el número de accidentes de ciclistas antes y después para establecer la bondad de la medida, ya que seguramente habrán aumentado tanto el número de ciclistas como el de automóviles y, por tanto, el riesgo habrá de medirse con los nuevos parámetros (véase el nº 19 de "Sin Prisas" para profundizar en este asunto). Además, la actuación sobre la autovía de Colmenar no se ha restringido al tratamiento del arcén, sino que ha incluido la mejora del firme y de la señalización, lo que se traduce en mayores velocidades de los vehículos motorizados y, por tanto, en una mayor peligrosidad.

En definitiva, si han cambiado el número y el comportamiento de los distintos tipos de usuarios de la vía, resultará difícil aislar las consecuencias del acondicionamiento del arcén del resto de los factores.

Por consiguiente, hay que alertar sobre el modo en que se valore en el futuro la experiencia, sobre cualquier intención de copiarla en otras comunidades sin haberla entendido en profundidad y, sobre todo, sobre la posibilidad de que sirva de cortina de humo para no realizar otras muchas mejoras imprescindibles para el grueso de los ciudadanos que desean utilizar sus bicicletas.

Primer accidente grave en el carril bici de la carretera de Colmenar

L. F. D., Madrid
Primer accidente grave en el nuevo carril bici de la carretera de Colmenar Viejo. Ayer, a las nueve de la mañana, un ciclista de 40 años, J. B. O., fue arrollado en el kilometro 13 por una furgoneta cuando circulaba por la plataforma reservada para bicicletas.

Hay que tener en cuenta, además, que los accidentes de los ciclistas en las carreteras de la Comunidad de Madrid no se concentran exclusivamente en la de Colmenar (el mismo día que se producía el del recorte periodístico adjunto ocurría un segundo en otra carretera de la región) y, por tanto, la solución del problema no puede buscarse sólo allí.

Por último cabe recordar que los ciclistas no pueden estar satisfechos con este arcén-bici mientras no se resuelvan adecuadamente sus conexiones con el viario urbano y los enlaces con la M-40. Y que la manera más directa de afrontar la seguridad vial en esta carretera, con y sin arcén-bici, es la de controlar de manera firme la velocidad de circulación de los automóviles, los cuales superan hoy masivamente las limitaciones establecidas en cada tramo.

Alfonso Sanz

siguiendo la línea discontinua de borde de la calzada.

Pero, de nuevo, atención a los cruces, que a pesar de tener preferencia, son peligrosos.

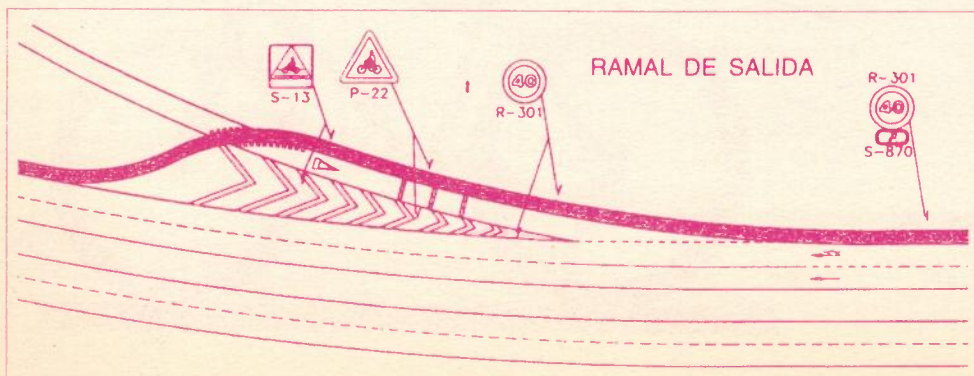
El acondicionamiento de los arcnos se **extiende desde el enlace con la carretera de El Pardo hasta la bifurcación de la de Soto del Real.**

Antes hay que salir de Madrid evitando el paso por el nudo norte, Ramón y Cajal y Avenida de la Ilustración que son tramos de autopista de alto riesgo. Es mejor seguir un camino más sosegado del tipo Mauricio L  gendre y Pueblo de Fuencarral hasta el comienzo de los arcnos rojos.

Un poco más adelante, está el **enlace con la M-40** aún en obras. Ahora todo es provisional, pero veremos qué solución se aplica al final, porque este s   que puede ser un punto negro en medio de un itinerario relativamente seguro: Los ramales de salida e incorporación serán de dos carriles cada uno, y las velocidades de los vehículos muy elevadas. Aquí se deberán construir **cruces a distinto nivel para los ciclistas**, pero la competencia de estas soluciones ya no recae en la Comunidad de Madrid sino en la Demarcación de Carreteras dependiente del MOPTMA, cuya sensibilidad hacia los ciclistas no está demasiado desarrollada.

En resumen, el acondicionamiento de arcnos de la carretera de Colmenar parece una medida realista que mejora la seguridad y que debe mantenerse también en el tramo del enlace con la M-40.

Fernando Gutiérrez del Arroyo
es ciclista y, como ingeniero de caminos, autor del proyecto





LA CREACIÓN DE PROXIMIDAD

El informe "Hacia la reconversión ecológica del transporte en España", de Antonio Estevan y Alfonso Sanz -del que ya os informábamos en el anterior número- fue realizado por encargo del CIP, como documento básico para la posterior redacción del apéndice de la edición española del informe "La situación en el mundo. 1994", del Worldwatch Institute de Washington. En él se muestra la existencia de alternativas social y ecológicamente responsables para la planificación del transporte en España.

Estas páginas corresponden a su parte final en la que se apunta que, a largo plazo, sólo la creación de proximidades y la disminución de la movilidad no deseada permitirá una verdadera estabilidad ecológica del transporte.

Un interesantísimo y riguroso trabajo que os recomendamos a todos los lectores preocupados por un enfoque global del tema. Los interesados podéis solicitarlo al CIP. C/Alcalá, 117, 6º Drcha. 28009 Madrid. Tfno.: (91) 4310280.

La creación de proximidad en todos los planos personales, sociales y económicos es la única estrategia de fondo capaz de instaurar un proceso de aproximación continua hacia la plena compatibilización ecológica del transporte. La creación de proximidad no es simplemente un nuevo conjunto de técnicas de planificación o localización cercana de actividades sobre el territorio, por más que estas técnicas sean ciertamente necesarias, y urgente su desarrollo y aplicación. Es, sobre todo, una concepción global de las relaciones humanas, y también un criterio rector de la conducta individual, aplicable a todos los ámbitos de la existencia.

La creación de proximidad presenta, obviamente, importantes implicaciones económicas. Exige avanzar hacia sistemas económicos autocentrados, bien adaptados a sus condicionantes ecológicos, especializados en la satisfacción eficiente de necesidades a partir de los recursos locales, refinados en la obtención y buen aprovechamiento de los bienes más masivos o más dependientes del transporte: agua, alimentos, materiales de construcción. Exige también otras formas de utilizar los objetos y de establecer las preferencias entre ellos, valorando y agotando su durabilidad, apreciando la cercanía del origen de las cosas y su grado de vinculación a

la propia cultura.

Presenta también importantes implicaciones sociales. Revaloriza los comportamientos y las redes de apoyo mutuo y de solidaridad inmediata. Facilita el intercambio directo de bienes y servicios y la resolución de múltiples necesidades en el seno de los diversos círculos a los que se extienden las relaciones personales. Conlleva la aceptación de múltiples responsabilidades sociales y ambientales compartidas en el plano local. Cuestiona la validez y aun la viabilidad a largo plazo de las grandes estructuras sociales centralizadas verticalmente y desarticuladas en el plano horizontal, en sus diversas expresiones territoria-

Queridos Reyes Magos:

*He sido bueno, me he portado bien...
¿Porque me tengo que conformar con una cloverie?
"LA QUIERO A MEDIDA"
Si no, prefiero car bon.*

LA MAKINA



Pura Sangre

T'BIKE

IBIZA, 42 - 28009 MADRID
TELEF. Y FAX 5045627





les (metrópolis), productivas (grandes corporaciones) o burocráticas.

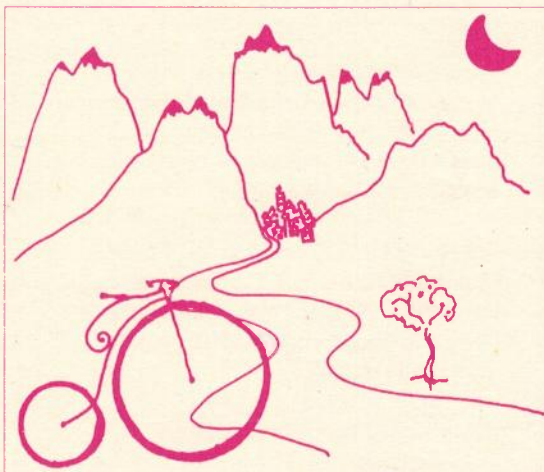
Estas implicaciones sociales y económicas tienen evidentes traducciones políticas. Exigen profundas revisiones de las estructuras institucionales, de la distribución territorial del poder político, de los grados de autonomía y soberanía atribuibles a cada conjunto social. Invalidan buena parte, cuando no la totalidad, de las tendencias de reorganización del poder político imperantes, que sistemáticamente trasladan mayores cuotas de ese poder hacia las organizaciones y estructuras institucionales de mayor rango territorial. Desmiente la idea de la inexorabilidad de los procesos de globalización económica y política que están siendo impuestos en el ciclo histórico actual: ningún proceso insostenible a largo plazo ha sido ni puede ser inexorable en la historia.

La omnipresencia del transporte como soporte mas o menos directo de todas las relaciones humanas, y el carácter prometeico de su conflicto con la naturaleza, tienen la virtud de hacer aflorar las principales inviabilidades físicas del modo de producción y de organización social occidental. Cuando el razonamiento sobre ese conflicto se lleva hasta sus últimas consecuencias, y se confrontan las necesarias conclusiones de ese discurso con las realidades observables en el ámbito del transporte, se hace patente la imposibilidad de hallar soluciones verdaderas y definitivas sin salir de las fronteras del sistema establecido.

El concepto de creación de proximidad proporciona una vía de escape segura y practicable para ese aparente dilema, y no desprovista de atractivo si es interpretada correctamente. No contiene nada de aislamiento personal o social, ni mucho menos de retroceso histórico-un concepto imposible-, ni de estancamiento, ni declive técnico, económico o cultural. Antes al contrario, la construcción de sociedades capaces de alcanzar la plena adaptación a su propio substrato físico y el máximo disfrute de los cercanos, de establecer nuevas formas de interconexión con lo lejano tan satisfactorias como compatibles, y de conciliar ambos logros en sistemas indefinidamente estables y en continua evolución, constituye un empeño mucho más arduo y que requiere mucho más esfuerzo e inteligencia humana, que la lucha en la batalla de la competitividad por un puesto de honor en la economía global capitalista, para rodar con ella por la pendiente

ecológica.

En su dificultad y en su necesidad radica precisamente su atractivo, pues estos y no otros son los atributos de la utopía. Pero se trata-como iba a ser de otra manera- de una utopía bastante cercana, con muchos ingredientes conocidos, otros por descubrir y, por supuesto, muchos por inventar. Había




muchos elementos de creación de proximidad (económica, técnica, social, cultural, política) en nuestras propias sociedades tradicionales, antes de que fueran barridos por aquella potente ola de desarrollo. No pocos de entre ellos conservan su toda su vigencia, y aun es posible, recuperarlos, restaurarlos, adaptarlos al tiempo actual con la habilidad y el sosiego que proporciona la pérdida de la inocencia, que alguna ventaja tiene que tener.

Pero son todavía muchos más los que han quedado a salvo en numerosas sociedades de esas que los expertos denominan "subdesarrolladas",


porque han venido desenvolviéndose en equilibrio durante muchos siglos o hasta milenios, antes de que el desarrollo de las otras las convirtiera a ellas en subdesarrolladas y a todas en insostenibles. Las sociedades que si fueron desarrolladas van a necesitar pronto esos valiosos conocimientos de la organización de lo cercano, y otros muchos, como los de conservación de la biodiversidad.

Y probablemente muchas más formas de creación de cercanía van a tener que ser trabajosamente inventadas en las sociedades desarrolladas, para dar solución a problemas y dificultades específicas, esto es, a situaciones que son producto de la propia aplicación del desarrollo, y cuya solución, si existe, nadie conoce todavía.

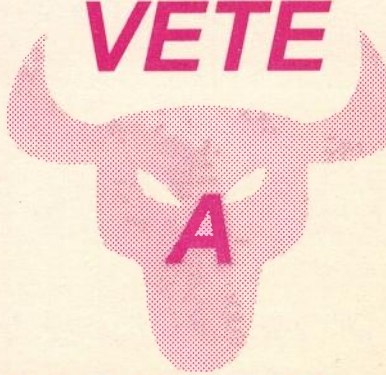
La reorganización de las economías y las sociedades desarrolladas para la creación sistemática de proximidad y cercanía, constituye un debate prácticamente por comenzar, que promete ser uno de los más vivos y complejos de los muchos que ha suscitado el ecologismo. Desborda con mucho el ámbito del transporte, pero necesariamente va a ser central en él. Por difícil de conseguir que parezca desde la perspectiva actual, la estabilización ecológica del transporte es un objetivo que se empequeñece ante los que se vislumbran tras él. Los programas de estabilización pueden calmar a los jugadores, e incluso ayudar a cambiar las reglas del juego, pero solo la creación de proximidad puede conseguir que crezca de nuevo la hierba en el maltrecho campo de juego actual.


365 70 99

Raiders
bike

ISABEL TINTERO, 1
Esquina a GRAN VIA de San Fco. -  PUERTA TOLEDO

VETE



TOMAR...

FRENOS (2)

En el anterior número, hicimos una somera introducción teórica sobre la deceleración. En esta ocasión, describiremos varios tipos de freno. Dejamos para una posterior entrega el engrase y ajuste -y en general el mantenimiento- de los frenos.

Existen varios tipos de freno para bicicleta: de herradura, de palanca, de disco y a contrapedal (de buje). En esta ocasión nos centraremos en los frenos de herradura y de palanca (frenos a la llanta), por ser ampliamente utilizados en todo tipo de bicicletas: ruta, B.T.T., paseo, etc. Son relativamente fáciles de mantener y su ajuste no ofrece excesivas dificultades: es sencillo en los de tipo central, y algo más complicado en los de tipo lateral.

Ofrecen un buen equilibrio entre el peso y el poder de frenada. Las modernas zapatas tienen unas condiciones razonables de deceleración con llantas mojadas y buenas con llantas secas.

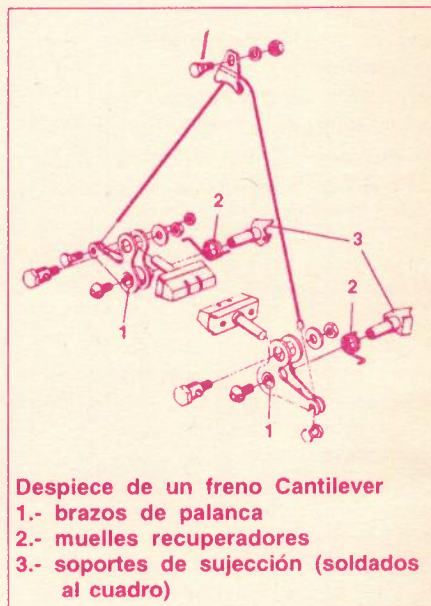
Partimos del principio de que el conjunto del sistema de frenado, está formado por las palancas, las transmisiones (camisa y cable), los puentes y las zapatas.

Frenos de tipo lateral: Este tipo de frenos es muy utilizado en las bicicletas de carretera, paseo, etc. No se usa en las B.T.T., pues el barro de la cubierta se acumularía en los brazos de la herradura.

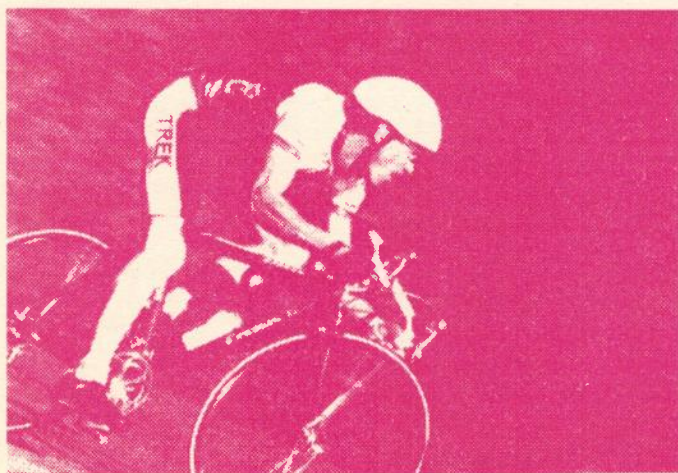
Frenos de tipo central: Son ampliamente utilizados en las B.T.T. y cicloturismo, así como en algunas bicicletas de ruta. Dentro de esta modalidad, distinguimos:

- Freno en "U"
- Freno de levas.
- Freno de palanca (cantilever).

De estos tres modelos de frenos, el más utilizado es el de palanca (cantilever), pues ofrece una buena potencia de frenada y un menor peso, unido todo ello a una gran sencillez mecánica: en el reglaje y en el mantenimiento.



Despiece de un freno Cantilever
1.- brazos de palanca
2.- muelles recuperadores
3.- soportes de sujeción (soldados al cuadro)

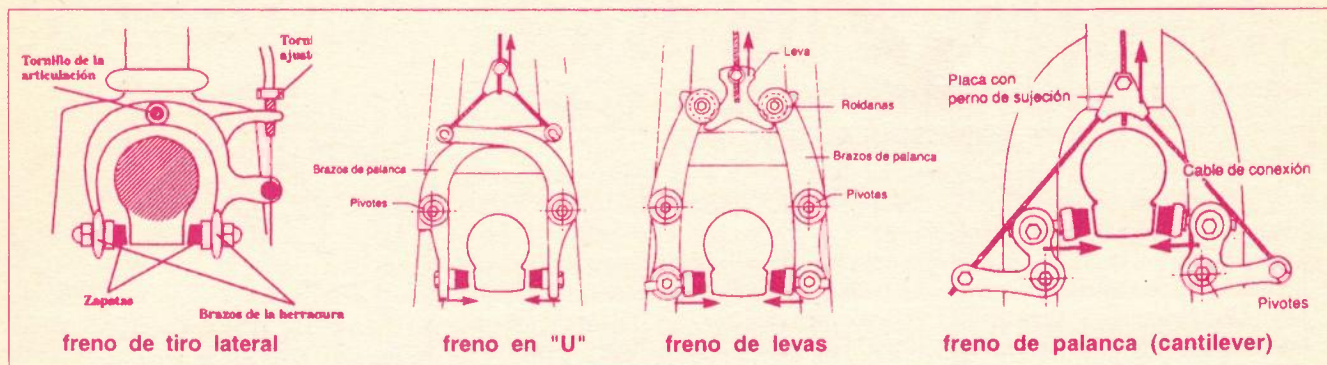


**CICLOTURISMO
BTT
CARRETERA**

CICLOS DELICIAS

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



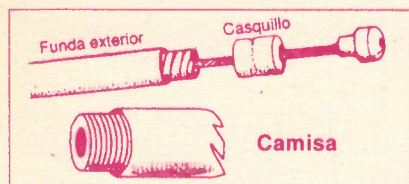


Funcionamiento de estos frenos

Funcionan todos con el mismo principio básico, el cual detallaremos a grandes rasgos:

Tienen un punto flexible (camisa, funda) entre el soporte de la palanca del freno y el puente (Fig. 5). A través de la camisa pasa un cable de acero trenzado que está conectado por un extremo a la palanca del freno y por el otro al tornillo de sujeción del puente.

Al apretar la palanca del freno, ésta tira del cable a lo largo de la camisa y presiona



los brazos del puente, logrando que las almohadillas de goma se compriman sobre la llanta, logrando una deceleración proporcional a la fuerza ejercida sobre la palanca del freno.

Al soltar la palanca del freno, un muelle recuperador abre los brazos de la herradura de la llanta de la rueda, y, a su vez, vuelve la palanca a su posición de reposo.

Zapatas

También llamadas: tacos, almohadillas, pastillas...; son las encargadas de la frenada propiamente dicha, al presionar sobre la llanta mediante la fuerza que ejercemos a través del cable desde las manetas.

Ni que decir tiene que la eficacia de la frenada depende en gran medida de la composición y dureza del material de los tacos. Podemos mejorar la eficacia de la frenada de un sistema mediocre, mediante unas zapatas de calidad. Así pues, no hay que ser tacaños a la hora de instalar pastillas en nuestros frenos, ya que, incluso teniendo unos frenos de calidad, mer-maremos mucho sus prestaciones con unas pastillas mediocres.

Atendiendo a su dureza podemos clasificar las pastillas de freno en:

Duras: No son recomendables. Tienen a patinar sobre la llanta, por lo que la frenada es poco eficaz. Por contra, son de larga duración. Debemos de dar prioridad a la seguridad en la frenada, no a la duración de las zapatas.

Blandas: Frenan bien, pues se agarran mucho a la llanta, pero se desgastan muy rápidamente. Si instalamos zapatas blandas, es conveniente que sean de taco largo para así aumentar su duración.

Semiblandas: son la solución de compromiso de lo expuesto anteriormente, esto es: tienen una durabilidad aceptable y una frenada eficaz.

Estas cualidades se están logrando gracias a las nuevas mezclas de materiales, las cuales tienen unas excelentes prestaciones, incluso con llantas mojadas. No damos marcas, pues en cualquier tienda pueden asesorarnos sobre el tema.

En el próximo número nos extendaremos más sobre el mantenimiento de los

frenos, de su engrase y ajuste.

Bibliografía:

- Ciclismo de montaña. Rob Van der Plas.



- Revista Solo Bici.
- Revista BiciSport.

Pepe De la Hoz

365 70 99

Raider bike

ISABEL TINTERO, 1

Esquina a GRAN VÍA de San Fco. • PUERTA TOLEDO

AIRE FRESCO DE MONTAÑA Y QUE TE DEN...



Grupos Con Bici

ConBici



COORDINADORA EN DEFENSA DE LA BICI

OS QUEREMOS EN CON BICI

CON BICI, Coordinadora de defensa de la bici, ya está legalizada. Pero eso es lo de menos. Lo importante es que seguimos aunando esfuerzos en nuestra brega. Y queremos invitaros a todas las organizaciones que queráis trabajar en pro de la bicicleta a participar junto a nosotros. Nos gustaría dirigirnos especialmente a las asociaciones ecologistas (últimamente se han incorporado algunas a la Coordinadora) y a los grupos tradicionales ciclistas que quieran ir más allá del aspecto meramente deportivo. Para más información poneros en contacto con la secretaría de CON BICI.

ACTIVIDADES DE CONBICI

*Éxito de los pasados **Encuentros** de los que tenéis un breve relato en otra página. Acudimos casi dos centenares de cicloturistas que compartimos pedaleos, cuestas, juergas, paisajes, comida... Un buen porcentaje de participantes además, acudían por primera vez (algunos apenas acababan de aprender a andar). Hay relevo. **Los próximos en el 96 en Cataluña.**

*Por fin han sido **aprobados nuestros Estatutos**. ¡Ya somos "legales"! Un paso más que de nada sirve sin el trabajo cotidiano. Bienvenidos sean.

*La secretaría de la Coordinadora se traslada desde Zaragoza a Asturias. Gracias por su esfuerzo a Pedalea y esperamos que el relevo sirva para potenciar CON BICI. La **nueva dirección de la secretaría** es: Tronchacadenas. C/Alarcón, 43, 1º Izq. 33204 Gijón.

*La última reunión, en Octubre en Madrid, tuvo la participación más numerosa de las hasta ahora celebradas. Muy buena señal. Además de los grupos habituales (Barcelona, Zaragoza, Valencia, Gijón, Madrid), acudieron otros de asistencia más esporádica (Córdoba, Salamanca, Monforte, Aspe) y, lo más importante, también los grupos últimamente incorporados (La Coruña, Valladolid, Elche). Incluso Manu, a título individual, nos contó los primeros pasos de un nuevo grupo en Bilbao. Se

comenzó una profunda discusión sobre el funcionamiento y las tareas en CON BICI que habrá que continuar más adelante.

*La próxima reunión tendrá lugar en

queda de un modelo de transporte alternativo ConBici deberá añadir aquellos específicos que afectan a los usuarios del binomio bici+tren.

NUEVO GRUPO EN BILBO

Una veintena de personas acaba de poner en marcha la Asociación de Ciclistas Urban@s de Bilbao. Se reúnen los terceros miércoles de cada mes a las 19.30 h. en el edificio La Bolsa (Casco Viejo) y los primeros viernes de cada mes realizan un paseo urbano en bici por Bilbao, partiendo de la Plaza de Arriaga, en el Arenal, a las 19 h. Bienvenidos y suerte.

Marzo, seguramente en Valladolid o, en su defecto, Madrid. La nueva secretaría os convocará a los grupos de CON BICI. Si algún grupo aun no incorporado a la coordinadora quiere asistir puede ponerse en contacto previamente con la secretaría para que también le envíe la convocatoria.

*El tema **Renfe** sigue siendo uno de los que más nos preocupan. Si en breve plazo no hemos obtenido mejoras en la relación bici más tren **retomaremos las movilizaciones**. Ya os informaremos.

*Por lo pronto, ConBici, teniendo a Pedalibre como portavoz, se ha integrado en la **Plataforma en Defensa del Ferrocarril** junto a sindicatos, asociaciones de consumidores y de vecinos y Aedenat. A los objetivos generales de potenciación del ferrocarril y de bús-

ACTIVIDADES DE LOS GRUPOS

Aquí tenéis un breve resumen de las actividades de los grupos de CONBICI.

CORDOBA. El grupo Aedenat-Córdoba en bici se ha visto gratamente sorprendido por la aprobación en la comisión de

gobierno municipal -y con carácter de urgencia- de una serie de medidas para favorecer el uso de la bici en la ciudad (en la sección "De todo un poco" se amplía esta información). Muchas de dichas medidas eran, desde hace años, solicitadas por Aedenat-Córdoba en bici que brinda ahora, por supuesto, su colaboración para que se lleven a cabo, esperando que exista verdadera voluntad de promocionar la bici y que tanta urgencia no se deba exclusivamente a la proximidad de las elecciones municipales. Entre los puntos aprobados figuran salidas en bicicleta por circuitos urbanos con escolares, lo que el grupo lleva realizando desde hace unos cuatro años con su proyecto "Córdoba en bici".

DONOSTIA. El grupo Kalapie dentro de la campaña que lleva a cabo, junto con la asociación de Vecinos del Antiguo, para la implantación de vías para bicicletas entre la zona de Ibaeta-Antiguo-Ondarreta y el centro de la ciudad, entregó al Ayuntamiento de Donostia y a la Diputación de Gipuzkoa 1.500 firmas de apoyo recogidas. También hizo entrega de los resultados de una encuesta entre unos 250 vecinos de la zona, así como estudiantes y profesores del campus



A LOS GRUPOS DE CON BICI. ASUNTO: PELAS

Según se aprobó en la última asamblea, los grupos de CON BICI deberán pagar una cuota anual de 2.000 pta a la Secretaría para gastos "burocráticos". Esta cuota deberá ser abonada durante los tres primeros meses del año. La nueva Secretaría os enviará breve una circular con los datos de la cuenta corriente de CON BICI en cuanto ésta se abra.

A partir del próximo año separamos la cuota "burocrática" a la secretaría de las subscripciones a la revista SIN PRISAS (revista de CON BICI). Para los grupos asociados a CON BICI el precio por cada subscripción será de 200 pta. -aunque esperamos que los grupos "pudientes" aportéis algo más para sacarnos de los actuales números rojos-. El dinero de las subscripciones a la revista deberá ser ingresado, también durante los tres primeros meses del año, en la cuenta de Pedalibre, Cajamadrid, Sucursal 1128, c.c. nº 60 00268960. C/Villaviciosa, 34. 28042 Madrid. Enviadnos fotocopia del resguardo bancario.

de Ibaeta, la mayoría de los cuales se muestran favorables a los carriles-bici solicitados, alegan "el miedo a circular entre coches" como causa principal para no usar la bici y consideran que la utilizarían con la infraestructura demandada.

Por otra parte han presentado detalladas alegaciones al Plan General de Ordenación Urbana de la ciudad, aprobado inicialmente en marzo pasado, poniendo de manifiesto la insuficiencia de la red ciclista propuesta y la falta de financiación y programación para asegurar la realización de los ejes ciclistas propuestos. Abogan también por el transporte público frente a la desmesurada inversión en infraestructura para vehículos particulares a motor.

GALICIA. Diversos grupos han creado GABICIA, Coordinadora Galega de Ciclousuarios/as. En recuadro aparte os detallamos la información.

El grupo La Coruña en Bici, por su parte, continúa con sus marchas urbanas y cicloturistas, y una vez al mes cicloacampada. Han mantenido contactos para mejorar las condiciones de transporte de la bici en autobuses y trenes y han presentado propuestas solicitando diversos carriles-bici, así como la instalación de aparcamientos.

ZARAGOZA. El grupo Pedalea continúa vinculado estrechamente a la Universidad y ha presentado el colectivo en cada Facultad. Han conseguido un local en el Campus donde montarán un taller de reparaciones y subvención para ciclos de películas y charlas sobre bicicletas. Continúan con sus bicifestaciones y su calendario de excursiones. Atrás queda la semana de la bici que organizaron antes del verano con acción sorpresa espectacular incluida de la cual os ofrecemos una imagen en esta página. ¡Están colgaos!

BARCELONA. Amics de la Bici continúa impulsando -junto al Área de Circulación del Ayuntamiento, y sin menoscabo de otros miembros- la Comisión Cívica de la Bicicleta. Su empeño ha contribuido a que la ciudad cuente con un Programa de la Bicicleta para los próximos años con una detallada programación.

Los pasados 12 y 13 de Noviembre celebraron sus ya tradicionales "24 horas amb bicicleta per Barcelona", organizadas con



Aprob y con la colaboración de la Farinera y Trèvol entre otros. Trece rutas partieron, cada dos horas, de la Plaça de

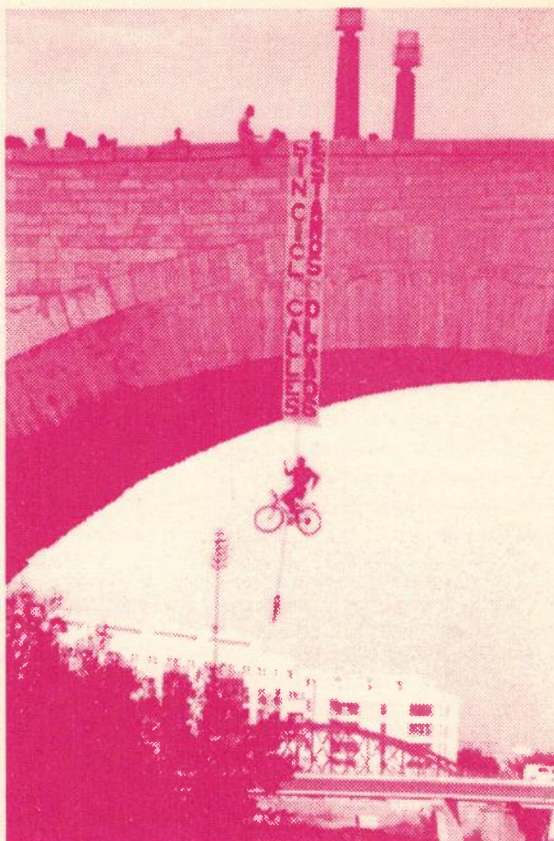
Catalunya (donde se encontraba el centro de información y servicios) y recorrieron todos los barrios de la ciudad utilizando, cuando fue necesario, el Metro o el tren. Fueron, a la vez, una fiesta y un acto reivindicativo en favor del uso libre del casco (no obligatorio) y de vías cómodas y seguras para ciclistas.

VALLADOLID. La Asamblea Ciclista organiza una marcha al mes por la ciudad. Han presentado alegaciones al Plan General para mejorar la infraestructura para bicis que figura en él, proponiendo una amplia red de carriles-bici. El Ayuntamiento ha aceptado financiarles unas Jornadas sobre Urbanismo y Bici a nivel estatal que tendrán lugar, seguramente, en Marzo. Un buen momento para debatir el "estado de la cuestión". Ya os informaremos.

MADRID.

Pedalibre continúa con sus marchas urbanas -ahora por los distritos de la ciudad- el primer domingo de cada mes, con salida desde el parque del Retiro. Siguen participando, jun-

to a Aedenat, en las excursiones en bici por las cañadas madrileñas para reivindicar la recuperación de las mismas. Tras la participación en la feria de Biocultura -con varias mesas redondas y una ruta urbana-, han comenzado una recogida de firmas solicitando una campaña para aumentar la seguridad de los ciclistas y la creación de la infraestructura adecuada.



**24 HORAS
AMB BICICLETA
PER BARCELONA**



12 i 13 de novembre 1994

de les 13 hores del dissabte
fins les 13 hores del diumenge,
a la plaça de Catalunya

13 passejades festives i reivindicatives
per tot els barris de la ciutat



365 70 99

Raiders bike

ISABEL TINTERO, 1
Esquina a GRAN VIA de San Fco. -  PUERTA TOLEDO

**EL MEJOR
SERVICIO
POR QUE
ERES
UN...**



Amigos de la bici

SALAMANCA. Los Amigos de la Bici preparan la programación cicloturista de la próxima temporada que iniciaran, como es tradicional, con el

Día de la Bici que ellos organizan (¡Será el 17!).

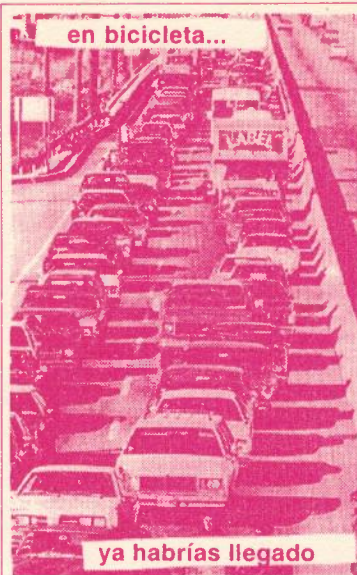
ELCHE. Margalló, un grupo ecologista preocupado por problemas de transporte, ha convocado diversas bicifestaciones -con disfraces incluidos- solicitando la restricción del automóvil en el centro de la ciudad. Por ahora han conseguido que una amplia zona quede restringida,



TRONCHACADENAS GRUPO CICLOTURISTA GIJÓN (Asturias)

los domingos, a peatones y ciclistas.

ASTURIAS. Asturias sufría una clara discriminación por parte de FEVE al no admitir allí las bicicletas como equipaje acompañado mientras que si lo hacía en el resto de la zona donde opera. La lucha de Tronchacadenas por obtener el derecho a transportar bicicletas en Cercanías de FEVE ha sido larga -con ocupaciones de trenes y



en bicicleta...

ya habrías llegado

Este montaje forma parte del interesante material que Francisco Lucas nos envía desde Badajoz. Con los diversos carteles y folletos por él elaborados lleva a cabo "su campaña" en favor de la bici. En ocasiones la actividad individual de algunos de nuestros lectores ha generado nuevos grupos de defensa de la bici o ha llevado a otros colectivos a preocuparse por el tema. Un esfuerzo a imitar el de Francisco que desde aquí queremos apoyar y agradecer.

LA OPERA DE LOS "QUINTOS", ENCUENTROS DE CICLOTURISTAS Y CICLISTAS URBANOS

I. EL VIAJE

Quién lo iba a decir dos lustros atrás... Los *Quintos*, Encuentros de Cicloturistas y Ciclistas Urbanos, se colaron de rondón. Jaleosos. Parranderos. El menú maño-valenciano, fué engullido con delectación por un grupo de *biciosos* contumaces, licenciosos, aunque visiblemente apurados a la postre, no por mor de la inexcusable *farias* -todo vale- y sí por la dificultad de ajustar tiempo escaso a una programación empeñada en anotar su vasta duración, en el tomo "*Guinness-más birras-otro porrón*". 11 días 11. ¿Alguién da más?

Y llegaron decía los *Quintos*, en lo que fueron Encuentros, como no, multiobjetados y, sin duda, los más insumisos de la historia del movimiento "ciclero" (*e poi se mouve*). "*Insumisión al chorizo y al jamón*" (sic).

Cella, en Teruel, aglutinaba y servía de partida. Su pozo artesiano -vacío, vacío- todo un presagio. La Sierra de Albarracín y los Montes Universales secaban los lagrimales. Búsqueda desesperada de fuentes y acequias. Signos y hallazgos de la última contienda. Toril, Masegoso... ¡Ay Teruel!, ¡Ay Carmela!. Albarracín o la pervivencia de los primeros pintores de la Humanidad. Se lo hacía sin spray el rapero en la prehistoria. Grafitis y murales en homenaje a los más pequeños, que en plena era cibernética gravitan sobre la bici de sus papis (¡y mamis!, vale) en carros y sillitas multicolor. En honor a ellos *I. Concierto Guadalaviar Rock-Radikal* al arropo de los chopos. Propuesta para los *Sextos*: biciguardería y ... bici-bozales.

Y entonaron el "*Quinto levanta*". Al alba, al alba. Madrugón polideportivo para ajustar cuentas con RENFE y rendir pleitesía a los principios. El cuajo agonizando tras el ágape municipal de las vísperas. Cólico presupuestario. Homenaje al Concejal. "*Tirate de la moto, de la moto tirate*" (bis).. Al alba, decía. Teruel (salida)-Barracas (destino): trashumancia ciclista. Del obsceno hacinamiento de la vía en servicio, al deambular canalla por las vías muertas. Siete pinchazos por rueda y +. Vaya peli. Las/os laureadas/os de los *Quintos* se mosquean. Búsqueda desesperada de la salida de emergencia. "*A la mina no voy*". Deserción. Alto Palancia. Deserción. ¡Alto ahí!.

Segorbe. Solidaridad hidrológica. A chorro por provincia. Segorbe, camping *Machu Pichu*. Terrazas en alquiler. "*Piscina solo para blancos. No bañar. Concejala muerde*". Segorbe se rinde. Ciclistas/os: rodad y desparramaos. El día libre y la noche más larga. Blues y lluna plena. ¡Uhhhh...!



JUAN MA 194

II EL RESTO

Y triunfó la nostalgia. Resumen de lo pedaleado. A estos *Quintos* nos enrolamos muchos atacados de alopecia. Calvos o en trance, vamos. Mirando de reojo al tiempo. Los *Quintos* o la ocasión perdida para el consenso intergeneracional en pro del vituperado casco. Prótesis craneal. En *blue* muy pop.

Pero si un debate picante sobre cascos azules se sustrajo a estos *Quintos*, en el frente se pudo platicar sobre lo humano y lo divino en la bici y *ConBici*. En la retaguardia, algarabía audiovisual. Propuesta caleidoscópica de un espontáneo encantador de bicis. Fascinante. Onírico. Como delirante suponemos fué el tránsito por Alboraya (horchata a espuestas) y reafirmativo el encuentro granular con la prometida paella, tras marcha triunfal por Valencia city ...

Para entonces muchos/as ya se habían licenciado. Peor para ellos y ellas... Y para mi, que prófugo de estos *Quintos*, pedaleaba por un magma irisado de recuerdos, sorteando controles, eludiendo -junto al calvo Roldán- esa maldita orden de busca, captura y recorte de texto, que ya me empieza a mosquear.

FELIX



¿Aún no te has enterado de cuál es el medio de transporte más ecológico, económico, y posiblemente el más rápido en trayectos cortos por ciudad?

LA SOLUCIÓN EN:

Natural Bike

AV. REGNE DE VALENCIA, 84
46003 VALENCIA
tlf: 333 25 37

NATURAL BIKE:
- BICICLETAS de montaña de paseo híbridas
- GRAN VARIEDAD DE ACCESORIOS
- PRENDAS DEPORTIVAS

juicios incluidos-, pero al final la Compañía se avino a negociar. Ahora ya se pueden llevar gratuitamente bicicletas como equipaje acompañado en los trenes de Cercanía de FEVE. La Circular nº 5/94 recoge las diversas posibilidades y restricciones de la combinación.

También mantiene Tronchacadenas contactos con ALSA que realizará una inversión considerable en renovar su flota. Tratan que los maleteros de los nuevos autobuses sean amplios para facilitar el transporte de bicicletas.

Por último citar la instalación de una red de aparcamientos para bici en Gijón.



NACE GABICIA: COORDINADORA GALEGA DE CICLOUSUARI@S

Los pasados días 9, 10 y 11 de Septiembre se celebraron en Cangas de Morrazo (Pontevedra) las "I Jornadas Galegas de Ciclousoarios/as", organizadas por el Club Cicloturista Rodalibre, de Cangas, con el fin de formar una coordinadora a nivel gallego. A pesar de que la lluvia no permitió disfrutar de la bici ni del paisaje, allí se encontraban diversos grupos cicloturistas de Galicia: TRAGAMILLAS de Pontevedra, XEVALE de Monforte de Lemos (Lugo), RODALIBRE de Cangas de Morrazo (Pontevedra) y LA CORUÑA EN BICI, que a su vez representaba al Club Ciclista MEC, también de La Coruña; así como personas independientes de las ciudades de Lugo y Vigo, que aún no disponen de Club.

En un ambiente muy distendido, entre empanada y vino ribeiro, se sentaron las bases para la creación y legalización de GABICIA, Coordinadora Galega de Ciclousoarios/as. La Coruña en Bici será la encargada de llevar la secretaría al menos durante su primer año de vida. Algunos de los objetivos de GABICIA son:

- Servir de canal de conocimiento, intercambio, información, ... entre los distintos grupos gallegos en defensa de la bici.
- Fomentar y asesorar de cara a la participación de más grupos de defensa de la bicicleta.
- Reunir esfuerzos de cara a reivindicaciones necesarias en la Comunidad Gallega: mayores medidas de protección del ciclousoario, campañas institucionales de educación para la bici, mejora de la infraestructura viaria para la bici, transporte colectivo y bicicletas...
- Convocar anualmente unos Encuentros de Ciclousoarios/as Gallegos/as. Los próximos tendrán lugar los días 30 de marzo y 1 de abril de nuevo en Cangas de Morrazo (esperemos que no llueva).
- Colaboración con la Coordinadora estatal ConBici.
- Contratación compartida (y por tanto más barata) de seguros y otras propuestas de interés para el ciclousoario.

VALENCIA. Valencia en Bici, uno de los grupos de defensa de la bici más activos en los últimos años ha comenzado el curso con una profunda reflexión y reorganización. Se han puesto las pilas, así que pronto recibiremos noticias de sus nuevas movilizaciones.

PAMPLONA. La Tortu-


ga Perezosa permanece casi iverpada pero continúa saliendo los días de luna llena por la ciudad.

VILLENA. Nace el grupo Taifa-Gente en Bici. En los próximos números conoceremos sus actividades.

ASPE. El grupo La Bellota recorrió la pista-bici Elche-Santa Pola, realizando un estudio sobre su lamentable estado. Solicitarán su mejora.

Sin chichas

Verano de 1994



V ENCUENTRO DE CICLOTURISTAS Y CICLISTAS URBANOS

EL DIARIO

Lee la auténtica SIN PRISAS.
Rechaza imitaciones

365 70 99

Raiders bike

ISABEL TINTERO, 1

Esquina a GRAN VIA de San Fco. - PUERTA TOLEDO

¡¡AFORTUNADO!!

Al conocer la tienda de MTB que hace excursiones gratuitas

- hace precios especiales a clubs y profesionales
- hace amigos
- hace cursillos MTB
- hace proyecciones MTB
- hace bicicletas a la carta
- hace reparaciones garantizadas...

¿Quién hace tanto por ti?



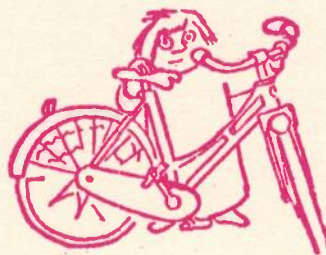
LA BICICLETA

Acude esta vez a nuestro rincón literario el periodista y novelista italiano Giovanni Guareschi (1908-1968). Creador del célebre *Don Camilo*, personaje llevado al cine y a la televisión. Este breve capítulo, titulado *La Bicicleta*, pertenece a su novela "La vuelta de don Camilo".

No se alcanza a comprender cómo en esa lonja de tierra que está entre el gran río y la carretera principal, hubo un tiempo en que no se conocía la bicicleta. En efecto, en la tierra baja, desde los viejos de ochenta años hasta los niños de cinco, todos andan en bicicleta. Y los niños son especiales, pues se emplean con las piernas puestas oblicuamente al triángulo del cuadro, y la bicicleta anda toda torcida, pero anda. Los viejos campesinos viajan comúnmente en bicicleta de mujer, mientras los viejos agrarios barrigudos usan todavía las viejas "Triumph" de cuadro alto, y suben al asiento sirviéndose del pequeño estribo enroscado al perno de la rueda posterior.

De veras es cosa de risa ver las bicicletas de los campesinos, esos brillantes aparatos de metales especiales, con instalación eléctrica, cambio de velocidades, portapaquetes patentados, cubrecadenas, cuentakilómetros y otras porquerías semejantes. Esas no son bicicletas, sino juguetes para entretener las piernas. La verdadera bicicleta debe de pesar por los menos treinta kilos. Descostrada de barniz, de manera que sólo quede de él alguna huella, la verdadera bicicleta, primeramente debe tener un sólo pedal. Del otro debe de haber quedado sólo el perno que, pulido por la suela del zapato, brilla maravillosamente y es la única cosa reluciente en todo el conjunto.

El manillar, privado de mangos, no debe de estar estúpidamente en posición perpendicular al plano de la rueda, sino ladeado no menos de doce



grados a derecha o izquierda. La verdadera bicicleta no tiene guardabarros posterior: solamente tiene el anterior, del que debe colgar un trozo de cámara de automóvil, preferiblemente de goma colorada, para evitar las salpicaduras.

También puede tener guardabarro posterior si es que molesta al ciclista el reguero de fango que viene a formarse en el lomo cuando llueve. En tal caso, sin embargo, el guardabarro debe estar rajado para permitir al ciclista la frenada a la americana, que consiste exactamente en bloquera, con la presión de los fondillos, la rueda posterior.

La verdadera bicicleta, la que puebla los caminos de la tierra baja, no tiene freno y las cubiertas deben estar debidamente destripadas, luego taponadas con viejas gomas, para originar en la cámara esas hinchazones que después permiten a la rueda correr dando graciosos brinco. Entonces la bicicleta se incorpora de veras al paisaje y no da, siquiera de lejos, la idea que pueda servir de espectáculo: como les sucede precisamente a las bicicletas de carrera que, con respecto a las

verdaderas bicicletas serían lo que unas bailarinas de cuatro cuartos comparadas con las animosas y sustanciosas amas de casa. Por lo demás, un hombre de ciudad estas cosas nunca llegará a entenderlas, porque el hombre de ciudad entiende tanto de cuestiones sentimentales como una vaca de poesía lírica. Tipos que están repletos hasta los ojos de porquerías morales, y que llaman "equino" a una yegua porque, a su juicio, llamar yegua a la yegua no es una cosa limpia. Y llaman *toilette* o *water closet* al excusado, pero lo tienen en su casa, mientras en la tierra baja lo llaman letrina, pero lo tienen todos bien lejos de su casa, en el fondo del corral. El water es la pieza inmediata a aquella en que se duerme y come, sería el progreso y la letrina fuera de donde se vive sería la civilización. Es decir, una cosa más incómoda, menos elegante pero más limpia.

En la Baja la bicicleta es tan necesaria como los zapatos, o mejor, más necesaria que los zapatos, pues mientras uno, aunque no tenga zapatos, si tiene bicicleta puede andar tranquilamente en bicicleta, si tiene zapatos pero no bicicleta, ha de ir a pie. Alguien acaso observará que eso puede suceder también en la ciudad; pero en la ciudad es otra cosa, como que hay el tranvía eléctrico, mientras que los caminos de la Baja no hay rieles y sí solamente, marcadas en el polvo, las líneas derechas de las bicicletas, de las carretas y de las motos, cortadas de cuando en cuando por el surco liviano y asaeteado que dejan las culebras cuando pasan de una a otra zanja.

PARA SEGUIR RECIBIENDO SIN PRISAS

Si queréis recibir los ejemplares de la revista Sin Prisas de 1995 -uno de ellos especial sobre infraestructura para bicicletas-, debéis renovar vuestra subscripción. Os recordamos que con las 1.000 ptas que os solicitamos como aportación, contribuis a la financiación de la revista y colaboráis en la labor de CON BICI (Coordinadora de defensa de la bici). Además os pedimos que difundáis nuestra existencia, que busquéis nuevos subscriptores o colaboradores para la revista y que participéis en su elaboración enviándonos noticias de vuestra zona, dibujos, etc.

Los ingresos debéis realizarlos, 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 así no os cobrarán comisión). Por favor no enviéis giros postales ni talones.

NOTA.- Para grupos u organizaciones no integradas en CON BICI pero que quieran recibir un mayor número de ejemplares de la revista el precio será de 400 ptas por subscripción (mínimo 5 subcripciones). Ponerlos en contacto con nosotros.

NOMBRE Y APELLIDOS
DOMICILIO
LOCALIDAD
PROVINCIA C.P.
TELEFONO

SOCIO COLABORADOR (1.000 Pta. cuota 1995)

Enviar a Pedalibre, C/Campomanes, 13, 2º Izq. 28013 Madrid.

Enviad junto a fotocopia del resguardo bancario

BIBLIOGRAFIA SOBRE RUTAS DE BICICLETA EN ESPAÑA.



NOVIEMBRE-1994

Miguel A. Delgado Ruiz
Margarita Salavert Sánchez

Han colaborado en este trabajo Javier Sánchez, Carlos Gomez y Francisco Ruiz de La Tienda Verde, de Madrid.

Con desigual fortuna numerosas editoriales están respaldando con sus publicaciones la enorme demanda que existe de guías de bicicleta, tanto de montaña como de cicloturismo, siguiendo el paso de los clásicos libros de rutas de cicloturismo que a finales de los años ochenta fueron los pioneros de este campo editorial. Aquellas editoriales que hace unos años apostaron timidamente por editar, primero libros de rutas sobre asfalto y mas decididamente de rutas de bicicleta de montaña pagaron en cierta medida la novatada de dirigirse a un público indefinido que configuraba una demanda incierta. Estas obras se nos antojan hoy un tanto espartanas en contenido y presentación. Otras editoriales en cambio han ido mejorando sus productos e incluso en el caso de algunos libros de gran aceptación, se ha publicado una segunda edición, incorporando nuevas rutas y actualizando las antiguas. Por último aquellos autores o editoriales que han contado con el apoyo de algún patrocinador tanto público como privado han conseguido gracias a los medios técnicos obras de lujosa presentación, aunque a veces no lleguen al mínimo en cuanto a contenidos.

No somos amigos de las calificaciones porque pensamos que la objetividad total es una utopía pero no hemos querido dejar de emitir un juicio muy sintético de lo que es cada uno de los libros mediante una pequeña calificación que oscila desde el inevitable

"malo" pasa por "regular" sigue por "bueno" -por cierto, la mayoría- y acaba en "excelente". Por supuesto que este juicio valora tanto el fondo como los aspectos formales. A veces unos mapas mal elaborados o confusos o unas fotos mal reproducidas pueden dar al traste con una excelente guía aunque esta hubiera sido escrita por el propio Cervantes.



Hemos revisado cerca de noventa libros, que ofrecen 55.000 kilómetros de rutas agrupadas en mas de 1600 itinerarios así que al menos no te podrás quejar de que no tienes rutas y comarcas donde elegir. Podrás ascender a las carreteras y pistas más altas de la península ibérica, seguir sus costas, recorrer rutas históricas como la Ruta de la Plata o el Camino de Santiago, utilizar las antiguas cañadas, seguir el lento discurrir de ríos, acompañar la corriente de los grandes canales de riego o seguir el trazado fantasma de una vía de tren abandonada... realmente podríamos estar pedaleando durante años y no repetiríamos una sola ruta. Ya no tienes excusa para quedarte en casa el próximo fin de semana. Acercate a la librería más próxima y elige entre todo un mundo de rutas sin salir de la península.

INDICE POR COMUNIDAD AUTONOMA Y PROVINCIA

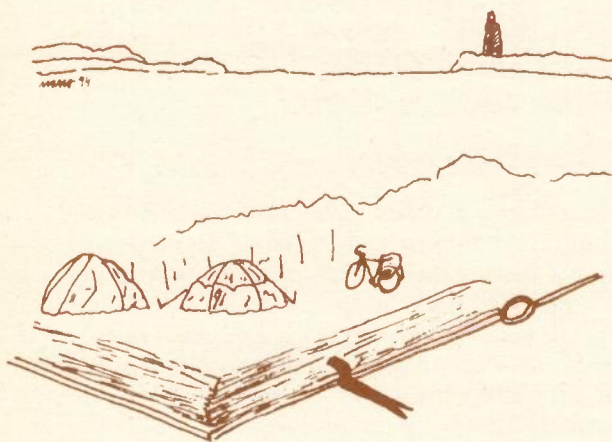
Este índice es útil a la hora de localizar en un mapa de la península las zonas sobre las que mayor cantidad de documentación se ha publicado así como las comunidades y regiones de las que todavía no se ha editado ningún libro.

ANDALUCIA

Almería: 26, 81.
Cádiz: 81.
Granada: 18, 45, 63, 64, 24, 26, 81.
Huelva: 81.
Jaén: 80, 81.
Málaga: 26, 81, 85.

ARAGON

Huesca: 1, 14, 15, 18, 20, 23, 45, 57, 65, 75, 81, 84, 86.
Teruel: 12, 18, 81.
Zaragoza: 12, 14, 18, 29, 28, 40, 73.



ASTURIAS

Asturias: 2, 11, 19, 20, 33, 45, 51, 81, 87.

BALEARES

Mallorca: 45, 81.

CANARIAS

Santa Cruz de Tenerife: 44
La Palma: 45

CANTABRIA

Cantabria: 2, 11, 20, 45, 33, 51, 81.

CASTILLA-LA MANCHA

Albacete: 18, 33, 45, 74.
Ciudad Real: 17, 18, 33, 81.
Cuenca: 9, 10, 12, 17, 18, 33, 73, 81.
Guadalajara: 4, 9, 10, 11, 17, 18, 33, 68, 70, 71, 81.

CASTILLA-LEON

Ávila: 9, 17, 18, 34, 77, 81.
Burgos: 3, 7, 9, 10, 13, 18, 33, 45, 59, 73, 81.
León: 2, 3, 9, 11, 18, 72, 81, 83.
Palencia: 2, 3, 9, 11, 18, 83.
Salamanca: 72, 81.
Segovia: 9, 10, 17, 18, 68, 69, 70, 81.
Soria: 9, 10, 13, 17, 18, 20, 33, 61, 81.
Valladolid: 48
Zamora: 18, 45, 72, 81.

CATALUÑA

Barcelona: 27, 41, 45, 54, 58, 67, 84, 86.
Gerona: 27, 41, 45, 47, 54, 67, 81, 84, 86.
Lérida: 15, 18, 41, 45, 47, 54, 81, 81, 84.
Tarragona: 12, 18, 27, 30, 33, 41, 73, 81.

COMUNIDAD VALENCIANA

Alicante: 26, 33, 81.
Castellón: 27, 81, 82.
Valencia: 12, 18, 26, 27, 35, 36, 37, 38, 81, 82.

EXTREMADURA

Cáceres: 5, 45, 77, 81.

GALICIA

Coruña: 3, 9, 39, 25, 81.
Lugo: 2, 3, 9, 18, 25, 39, 45, 81, 83.
Orense: 18, 25, 39, 81, 83.
Pontevedra: 25, 39, 81.

LA RIOJA

La Rioja: 3, 9, 10, 13, 18, 19, 56, 73.

COMUNIDAD DE MADRID

Madrid: 9, 10, 16, 17, 18, 31, 32, 33, 34, 42, 43, 45, 55, 66, 68, 70, 71, 79, 81.

COMUNIDAD DE MURCIA

Murcia: 26, 81.

NAVARRA

Navarra: 3, 7, 8, 9, 14, 18, 19, 22, 33, 40, 45, 60, 62, 81, 84, 86.

PAIS VASCO

Alava: 8, 19, 33, 45.
Guipúzcoa: 8, 19, 21, 52, 53, 81, 84.
Vizcaya: 8, 19, 33, 45, 53.



RELACION ALFABETICA POR APELLIDOS DE LOS AUTORES

ABARCA, Alberto; BELENGUER, J.A.

1 HUESCA EN BICI: 30 RUTAS PARA BICICLETA DE MONTAÑA.

Editorial: Pirineo, Huesca 1991. PVP: 1380 ptas.
Páginas: 120 Formato: 22 x 11 cm. Kilometraje: 895 km. 20 rutas en Huesca. Calificación: bueno

ADRADOS, Miguel Angel.

2 CICLO TRAVESÍAS POR LA CORDILLERA CANTÁBRICA: DE LOS PICOS DE EUROPA A LOS ANCARES.

Editorial: El propio autor, Oviedo 1992. PVP: 1600 ptas.
Páginas: 186 Formato: 21 x 15 cm.
Kilometraje: 1291 km. 42 rutas: 25 en Asturias, 9 en Santander, 5 en León, 2 en Lugo y 1 en Palencia.
Calificación: excelente

ALONSO, Juanjo.

3 EL CAMINO DE SANTIAGO EN MOUNTAIN BIKE.

Editorial: Tutor, Madrid 1993. PVP: 1700 ptas.
Páginas: 158 Formato: 24 x 15 cm.
Kilometraje: 740 km. Calificación: excelente

ALONSO, Juanjo.

4 EN MOUNTAIN BIKE POR TIERRAS DE GUADALAJARA.

Editorial: Tutor, Madrid 1994. PVP: 1700 ptas.
Páginas: 175 Formato: 24 x 15 cm.
Kilometraje: no especificado por el autor. 4 rutas en Guadalajara. Rutas por asfalto. Calificación: bueno

ALONSO, Juanjo.

5 CÁCERES EN BICICLETA

Editorial: Tutor, Madrid 1994. PVP: 1700 ptas.
Páginas: 157 Formato: 24 x 15 cm.
Kilometraje: 754 km. 6 rutas en Cáceres por asfalto.
Calificación: bueno

ANGULO, Miguel.

6 IRATI: 100 PASEOS Y EXCURSIONES.

Editorial: Elkar, San Sebastián 1991. (3ª. ed. 1993)
PVP: 1350 ptas. Páginas: 117 Formato: 21 x 12 cm.
Kilometraje: 321 km. 19 rutas en Navarra.
Calificación: excelente

ANGULO, Miguel.

7 ITINERARIOS DE BTT EN LA MONTAÑA VASCA.

Editorial: Elkar, San Sebastián 1991. PVP: 1650 ptas.
Páginas: 155 Formato: 21 x 12 cm.
Kilometraje: 1392 km. 38 rutas: 30 tramos en Navarra, 16 en Vizcaya, 11 en Alava, 9 en Guipúzcoa, 5 en Burgos y 4 en Francia. Calificación: excelente

ANGULO, E. GALLASTEGUI, M.

8 EL CAMINO DE SANTIAGO EN BICI

Editorial: Sua, Bilbao 1992. PVP: 1300 ptas. Páginas: 132 Formato: 21 x 11 cm.
Kilometraje: no especificado Calificación: bueno

ANTON BLANCO, Juan.

9 RUTAS BH DE MOUNTAIN BIKE: ZONA CENTRO 1 (GUADARRAMA, GREDOS, SORIA, SOMOSIERRA, SIERRA POBRE).

Editorial: Tutor, Madrid 1991. PVP: 990 ptas. Páginas: 120 Formato: 21 x 13 cm.
Kilometraje: 588 km. 25 rutas: 10 en Madrid, 6 en Guadalajara, 4 en Segovia, 2 en Cuenca, 2 en Soria y 1 en Avila. Calificación: regular

ANTON BLANCO, Juan.

10 RUTAS BH DE MOUNTAIN BIKE: ZONA CENTRO 2 (CASTILLA-LEÓN, CASTILLA-LA MANCHA Y MADRID).

Editorial: Tutor, Madrid 1991. PVP: 975 ptas. Páginas: 126 Formato: 21 x 13 cm.

Kilometraje: 663 km. 25 rutas: 8 tramos en Madrid, 6 en Guadalajara, 4 en Burgos, 4 en Segovia, 4 en Soria, 2 en Logroño y 1 en Cuenca. Calificación: regular

ANTON BLANCO, Juan.

11 RUTAS BH DE MOUNTAIN BIKE: ZONA NORTE 1 (ASTURIAS, CANTABRIA Y LEÓN).

Editorial: Tutor, Madrid 1991. PVP: 975 ptas.
Páginas: 126 Formato: 21 x 13 cm.
Kilometraje: 564 km. 26 rutas: 16 en Asturias, 7 en León y 4 en Santander. Calificación: regular

ANTON BLANCO, Juan.

12 RUTAS BH DE MOUNTAIN BIKE: EL MAESTRAZGO.

Editorial: Tutor, Madrid 1992. PVP: 975 ptas.
Páginas: 164 Formato: 21 x 13 cm.
Kilometraje: 680 km. 25 rutas: 22 tramos en Teruel, 5 en Cuenca, 1 en Tarragona, 1 en Valencia y 1 en Zaragoza.
Calificación: regular

ANTON BLANCO, Juan.

13 RUTAS BH DE MOUNTAIN BIKE: LA RIOJA Y BURGOS.

Editorial: Tutor, Madrid 1992. PVP: 975 ptas.
Páginas: 133 Formato: 21 x 13 cm.
Kilometraje: 557 km. 22 rutas: 11 en Burgos, 9 en Logroño y 2 en Soria. Calificación: regular

ANTON BLANCO, Juan.

14 RUTAS BH DE MOUNTAIN BIKE: PIRINEOS 1.

Editorial: Tutor, Madrid 1992. PVP: 925 ptas.
Páginas: 151 Formato: 21 x 13 cm.
Kilometraje: 722 km. 25 rutas: 12 en Huesca, 10 en Navarra y 3 en Zaragoza. Calificación: regular

ANTON BLANCO, Juan.

15 RUTAS BH DE MOUNTAIN BIKE: PIRINEOS 2.

Editorial: Tutor, Madrid 1992. PVP: 925 ptas.
Páginas: 145 Formato: 21 x 13 cm.
Kilometraje: 625 km. 24 rutas: 13 en Huesca, 8 en Lérida y 3 en Zaragoza. Calificación: regular

ANTON BLANCO, Juan.

16 RUTAS BH DE MOUNTAIN BIKE: ZONA CENTRO 3 (CASTILLA-LEÓN, CASTILLA-LA MANCHA Y MADRID).

Editorial: Tutor, Madrid 1992. PVP: 975 ptas.
Páginas: 142 Formato: 21 x 13 cm.
Kilometraje: 647 km. 25 rutas: 6 en Madrid, 5 en Cuenca, 5 en Guadalajara, 5 en Segovia, 3 en Avila y 1 en Soria.
Calificación: regular



ANTON BLANCO, Juan.

17 RUTAS BH DE MOUNTAIN BIKE: ZONA CENTRO 4 (CASTILLA-LEÓN, CASTILLA-LA MANCHA Y MADRID).

Editorial: Tutor, Madrid 1993. PVP: 1000 ptas.
Páginas: 140 Formato: 21 x 13 cm.
Kilometraje: 610 km. 22 rutas: 7 en Madrid, 6 en Guadalajara, 4 en Cuenca, 2 en Ciudad Real, 2 en Soria y 1 en Segovia.
Calificación: regular

ANTON BLANCO, Juan; PRIETO, Javier; GENOVES,

18 PABLO Y ORTEGA, ALEJANDRO RUTAS BH DE MOUNTAIN BIKE: LAS 50 MEJORES RUTAS.

Editorial: Tutor, Madrid 1993. PVP: 1500 ptas. Páginas: 300 Formato: 21 x 13 cm.

Kilometraje: 1532 km. 50 rutas: 5 tramos en Cuenca, 5 en Teruel, 4 en León, 3 en Granada, 3 en Guadalajara, 3 en Navarra, 3 en Soria, 2 en Avila, 2 en Burgos, 2 en Huesca, 2 en Lérida, 2 en Logroño, 2 en Lugo, 2 en Madrid, 2 en Palencia, 2 en Santander, 2 en Segovia, 2 en Zamora, 2 en Zaragoza, 1 en Albacete, 1 en Asturias, 1 en Ciudad Real, 1 en Orense, 1 en Tarragona y 1 en Valencia. **Calificación:** regular

ARANA, Jon

19 ASTURIAS EN BICI
Editorial: SUA, Bilbao 1992 **PVP:** 1200 ptas. **Páginas:** 88 **Formato:** 21 x 11 cm. Cuaderno de anillas.
Kilometraje: 850 km. 11 etapas por asfalto en Asturias.
Calificación: bueno

ARCOS, J. I. de; CACHARRO, J.R.

20 CICLISMO DE MONTAÑA, RUTAS POR ARAGÓN, EUSKADI Y LA RIOJA.
Editorial: Sua, Bilbao 1991. **PVP:** 1750 ptas.
Páginas: 123 **Formato:** 22 x 12 cm.
Kilometraje: 997 km. 22 rutas: 6 tramos en Huesca, 6 en Zaragoza, 3 en Alava, 3 en Guipúzcoa, 3 en Navarra, 2 en Logroño, 1 en Soria y 1 en Vizcaya. **Calificación:** bueno

AZANZA, Iñaki

21 GUIPUZKOA EN BICI
Editorial: Sua, Bilbao 1991. **PVP:** 1200 ptas. **Páginas:** 78 **Formato:** 21 x 11 cm. Cuaderno de anillas.
Kilometraje: 533 km. 7 etapas por asfalto en Guipuzkoa.
Calificación: bueno

AZANZA, Iñaki.

22 NAFARROA EN BICI
Editorial: Sua 1994. **PVP:** 1300 ptas. **Páginas:** 106 **Formato:** 22 x 11 cm. Cuaderno de anillas.
Kilometraje: 1185 km. Rutas de asfalto. **Calificación:** bueno

AZNARES, Luis Antonio.

23 EL PIRINEO EN BICI: (EL VALLE DEL ARAGÓN).
Editorial: Mira, Zaragoza 1993. **PVP:** 1750 ptas. **Páginas:** 133 **Formato:** 24 x 12 cm.
Kilometraje: 380 km. 14 rutas en Huesca. **Calificación:** bueno

BARRENETXEA, Jose Luis.

24 LA ALPUJARRA EN BICI
Editorial: Sua, Bilbao 1990. **PVP:** 1300 ptas. **Páginas:** 87 **Formato:** 22 x 11 cm. Formato de cuaderno con anillas
Kilometraje: 580 km. 10 etapas en asfalto **Calificación:** bueno

BARRENETXEA, Jose Luis.

25 GALICIA EN BICI
Editorial: Sua, Bilbao 1991. **PVP:** 1300 ptas. **Páginas:** 136 **Formato:** 22 x 11 cm. Formato de cuaderno con anillas.



Kilometraje: 1422 km. Etapas en asfalto **Calificación:** bueno

BARRENETXEA, Jose Luis.

26 EL MEDITERRANEO EN BICI I. DE TARIFA A JAVEA
Editorial: Sua, Bilbao 1991. **PVP:** 1200 ptas. **Páginas:** 116 **Formato:** 22 x 11 cm. Formato de cuaderno con anillas
Kilometraje: 580 km. 10 etapas en asfalto
Calificación: bueno

BARRENETXEA, Jose Luis.

27 EL MEDITERRANEO EN BICI II. DE EL MOJÓN A PORTBOU

Editorial: Sua, Bilbao 1992. **PVP:** 1200 ptas. **Páginas:** 112 **Formato:** 22 x 11 cm. Formato de cuaderno con anillas
Kilometraje: 846 km. 12 etapas en asfalto
Calificación: bueno

BENEDE AISA, Julio; CAMPOS, Miguel Angel.

28 ZARAGOZA EN BTT. 40 ITINERARIOS DE BICICLETA TODO TERRENO EN ZARAGOZA Y PROVINCIA.
Editorial: Los propios autores, Zaragoza 1993.
PVP: 1800 ptas. **Páginas:** 165 **Formato:** 21 x 15 cm.
Kilometraje: 1243 km. 40 rutas en Zaragoza.
Calificación: excelente

BESORA, Jordi.

29 ITINERARIOS PARA BICICLETA DE MONTAÑA POR CATALUÑA: LA SIERRA DE PRADES.
Editorial: Desnivel, Madrid 1993. **PVP:** 950 ptas. **Páginas:** 157 **Formato:** 17 x 12 cm.
Kilometraje: 399 km. 22 rutas en Tarragona. **Calificación:** bueno

BESORA, Jordi.

30 ITINERARIOS PARA BICICLETA DE MONTAÑA POR CATALUÑA: LA SIERRA DE PRADES. (PARTES CENTRAL Y OCCIDENTAL)
Editorial: Desnivel, Madrid 1994. **PVP:** 950 ptas. **Páginas:** 122 **Formato:** 17 x 12 cm.
Kilometraje: 252 km. 14 rutas en Tarragona
Calificación: regular



BUENO, Pablo.

31 LA PEDRIZA EN BICICLETA,
Editorial: La Librería, 2ª ed., Madrid 1991. **PVP:** 530 ptas. **Páginas:** 47 **Formato:** 18 x 12 cm.
Kilometraje: 109 km. 5 rutas en Madrid. **Calificación:** regular

BUENO, Pablo.

32 EL OESTE DE MADRID EN BICICLETA: VALDEMAQUEDA.
Editorial: La Librería, Madrid 1992. **PVP:** 750 ptas. **Páginas:** 94 **Formato:** 27 x 12 cm.
Kilometraje: 51 km. 8 rutas en Madrid. **Calificación:** bueno

BUENO, Pablo (coordinador) y otros.

33 ITINERARIOS PARA BICICLETAS DE MONTAÑA POR ESPAÑA.
Editorial: Desnivel, Madrid 1993. **PVP:** 2300 ptas. **Páginas:** 173 **Formato:** 22 x 17 cm.
Kilometraje: 690 km. 20 rutas: 3 tramos en Madrid, 2 en Alicante, 2 en Asturias, 2 en Ciudad Real, 2 en Tarragona, 2 en Vizcaya, 1 en Alava, 1 en Albacete, 1 en Cuenca, 1 en Guadalajara, 1 en León, 1 en Navarra, 1 en Santander y 1 en Soria. **Calificación:** excelente

CASTRO CASTRO, Joaquín.

34 EL VALLE DEL ALBERCHE EN BICICLETA.
Editorial: Desnivel, Madrid 1992. **PVP:** 1100 ptas. **Páginas:** 222 **Formato:** 17 x 12 cm.
Kilometraje: 588 km. 29 rutas: 22 tramos en Avila y 9 en Madrid. **Calificación:** bueno

COSCOLLA, Vicente.

35 CICLISMO DE MONTAÑA EN VALENCIA. LA HOYA DE BUÑOL.
Editorial: El propio autor, Valencia 1992. **PVP:** 500 ptas. **Páginas:** 43 **Formato:** 21 x 12 cm.
Kilometraje: 284 km. 16 rutas en Valencia. **Calificación:** malo

COSCOLLA, Vicente.

36 CICLISMO DE MONTAÑA EN VALENCIA. LA CALDERONA 1.
Editorial: El propio autor, Valencia 1993. **PVP:** 600 ptas. **Páginas:** 60 **Formato:** 21 x 12 cm.
Kilometraje: 149 km. 10 rutas en Valencia.
Calificación: regular

COSCOLLA, Vicente.

37 CICLISMO DE MONTAÑA EN VALENCIA. LA CALDERONA 2.
Editorial: El propio autor, Valencia 1993. **PVP:** 600 ptas. **Páginas:** 80 **Formato:** 21 x 12 cm.
Kilometraje: 188 km. 14 rutas en Valencia.
Calificación: bueno

COSCOLLA, Vicente.

38 CICLISMO DE MONTAÑA EN VALENCIA. ALTO CARRAIXET-LOS SERRANOS.
 Editorial: El propio autor, Valencia 1993. PVP: 600 ptas. Páginas: 86 Formato: 21 x 12 cm.
 Kilometraje: 349 km. 13 rutas en Valencia.
 Calificación: bueno

COUTO, Luis Xabier

39 CICLISMO DE MONTAÑA: GALICIA
 Editorial: SUA, Bilbao 1994. PVP: 1.500 ptas. Páginas: 111 Formato: 21,5 x 11,5 cm.
 Kilometraje: 615 km.. 3 rutas en La Coruña, 6 en Orense, 9 en Lugo y 2 en Pontevedra. Calificación: bueno.

DANOS, Jean Pierre.

40 RUTAS Y PASEOS POR LAS BÁRDENAS.
 Editorial: Sua, Bilbao 1991. PVP: 1000 ptas. Páginas: 48 Formato: 22 X 17 cm.
 Kilometraje: 98 km. 3 rutas: 3 tramos en Navarra y 1 en Zaragoza. Calificación: bueno

DE CASTELLET, Laura

41 CATALUÑA EN BICI. I
 Editorial: Sua, Bilbao 1994. PVP: 1300 ptas. Páginas: 74 Formato: 21 x 11 cm. Cuadernillo de anillas.
 Kilometraje: 1530 km. Rutas en asfalto. Calificación: bueno

DELGADO RUIZ, Miguel A.; GARCIA AVILA, Jesús.

42 BICICLETA DE MONTAÑA: 25 ITINERARIOS EN LA COMUNIDAD DE MADRID.
 Editorial: Penthallón, Madrid 1991. PVP: 1400 ptas. Páginas: 170 Formato: 20 x 13 cm.
 Kilometraje: 817 km. 25 rutas en Madrid. Calificación: bueno

DELGADO RUIZ, Miguel A.; AUSIN AMEZ, Ramón

43 CAÑADAS REALES EN BICICLETA DE MONTAÑA: RUTAS EN MADRID, TOLEDO, SEGOVIA GUADALAJARA Y AVILA
 Editorial: Penthallón, Madrid 1994. PVP: 1500 ptas. Páginas: 215 Formato: 20 x 13 cm.
 Kilometraje: 800 Km. 32 rutas. Calificación: excelente

EDDY, Kim; FAGAN, Ann; JAQUETI, Lola.

44 BICICLETA DE MONTAÑA EN TENERIFE: 18 ITINERARIOS.
 Editorial: Penthallón, Madrid 1993. PVP: 1275 ptas. Páginas: 133 Formato: 20 x 13 cm.
 Kilometraje: 525 km. 18 rutas en Tenerife.
 Calificación: bueno

ESPALLARGAS, Jose Ignacio.

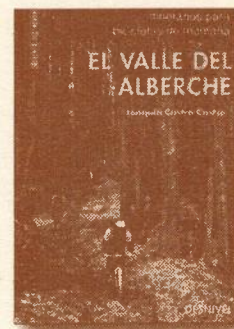
45 RUTAS DE CICLOTURISMO POR ESPAÑA
 Editorial: Dorleta-Ciclismo a Fondo, Bilbao 1993. PVP: 2.000 ptas. Páginas: 160 Formato: 15 x 23 cm.
 Kilometraje: 747 km. 18 rutas en toda España.
 Calificación: bueno

GALARZA, J. Victor; ARIZNABARRETA, Abel.

46 BIZKAIA EN BICI
 Editorial: Sua, Bilbao 1992. PVP: 1200 ptas. Páginas: 80 Formato: 11 x 21 cm.
 Cuadernillo de anillas.
 Kilometraje: 669 km. Rutas en asfalto. Calificación: bueno

47 GAVALDA, Jordi; NOVELL, Ricard. LA VAL D'ARAN EN BICICLETA DE MUNTANYA.
 Editorial: los propios autores, Viella 1993. PVP: 1600 ptas. Páginas: 128 Formato: 21 x 14 cm.
 Kilometraje: 567 km. 26 rutas en Lérida. Calificación: bueno

48 GENOVES, Pablo; PRIETO, Javier. EL RÍO PISUERGA EN BICICLETA: GUÍA PARA ASCENDERLO POR CAMINOS
 Editorial: Penthallón, Madrid 1992. PVP: 975 ptas. Páginas: 126 Formato: 21 x 14 cm.
 Kilometraje: 228 Km. 25 rutas: 22 en Palencia y 3 en Valladolid. Calificación: bueno



BICICLETA DE MONTAÑA: MANUAL PRACTICO.

El libro de mecánica más completo del mercado. 270 páginas. Fotos, dibujos, despieces, glosario. 1450 pta.



25 ITINERARIOS EN LA COMUNIDAD DE MADRID

Las más bonitas rutas de bici de montaña en Madrid. 170 páginas. Fotos color. 1350 pta.



CAÑADAS REALES EN BICICLETA DE MONTAÑA

Las mejores Cañadas en Madrid, Toledo, Avila, Segovia, Guadalajara y Avila. Fotos color. 215 páginas. 1450 pta.



BICICLETA DE MONTAÑA EN TENERIFE

En bicicleta por un entorno excepcional. 133 páginas. Fotos color. 1250 pta.



EL RÍO PISUERGA EN BICICLETA

El corazón de Castilla en bicicleta. 170 páginas. Fotos color. 1250 pta.



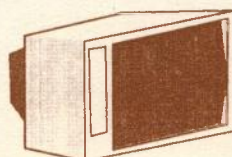
LAS SIERRAS DE ALCARAZ Y SEGURA EN BICICLETA

Expectaculares rutas en las sierras de Albacete 157 páginas. Fotos color. 1250 pta.



POR CUENCA EN BICICLETA

Recorridos didacticos por los alrededores de Cuenca. 170 páginas. Fotos color. 1350 pta.



MOUNTAIN BIKE: MECANICA Y TECNICA

Un excepcional video de 90 min. Toda la mecánica de la bici paso a paso. Caja de dos cintas. 1.900 Pta.

Precios para pedidos contra reembolso mas gastos de envío. Con cada pedido regalamos el clásico libro "Cicloturismo de Alforjas". **MIGUEL ANGEL. Apartado 11013. 28011 MADRID**

GENOVES, Pablo; PRIETO, Javier.

49 RUTAS BH DE MOUNTAIN BIKE. ZONA NORTE 2: LA MONTAÑA PALENTINA.

Editorial: Tutor, Madrid 1992. PVP: 975 ptas.
 Páginas: 139 Formato: 21 x 13 cm.
 Kilometraje: 700 km. 25 rutas en Palencia.
 Calificación: bueno

GUERRA, Victor.

50 ITINERARIOS PARA BICICLETA DE MONTAÑA EN LOS PICOS DE EUROPA (ASTURIAS).

Editorial: Desnivel, Madrid 1992. PVP: 1100 ptas.
 Páginas: 143 Formato: 17 x 12 cm.
 Kilometraje: 257 km. 16 rutas en Asturias.
 Calificación: bueno

GUERRA, Victor.

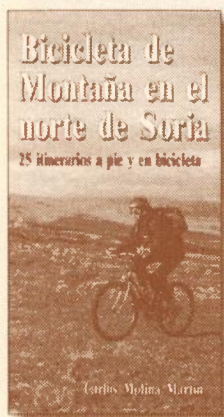
51 ITINERARIOS PARA BICICLETA DE MONTAÑA EN LOS PICOS DE EUROPA: EL VALLE DE LIÉBANA.

Editorial: Desnivel, Madrid 1993. PVP: 975 ptas.
 Páginas: 167 Formato: 17 x 12 cm.
 Kilometraje: 394 km. 19 rutas en Santander.
 Calificación: bueno

GOIKOETXEA, Imanol.

52 GUIPUZKOA EN BICICLETA DE MONTAÑA.

Editorial: Txertoa, 2ª ed., San Sebastián 1993
 PVP: 1700 ptas. Páginas: 165 Formato: 27 x 12 cm.
 Kilometraje: 529 km. 21 rutas en Guipúzcoa.
 Calificación: excelente



GOITIA ABARRATEGI, Alfredo.

53 CICLISMO DE MONTAÑA: BIZKAIA.

Editorial: Sua, Bilbao 1992.
 PVP: 1550 ptas.
 Páginas: 118 Formato: 22 x 12 cm.
 Kilometraje: 701 km. 25 rutas en Vizcaya.
 Calificación: bueno

GUIRAO, Joan.

54 16 ITINERARIOS DE BTT POR CATALUÑA.

Editorial: Pleniluni, Alella (Barcelona) 1991. PVP: 1750 ptas.
 Páginas: 143 Formato: 19 x 11 cm.
 Kilometraje: 630 km. 16 rutas: 6 en Barcelona, 6 en Girona y 4 en Lérida.
 Calificación: bueno

HERAS, Francisco; RODRIGUEZ, Fernando; MIGUELEZ, Aquilino.

55 LA SIERRA NORTE EN BICI

Editorial: Consejería de Educación y Cultura, Madrid 1993. PVP: 290 ptas. Páginas: 130 Formato: 21 x 11 cm.
 Kilometraje: 225 km. 8 rutas en Madrid. Terreno mixto asfalto-tierra. Calificación: bueno

HERNANDEZ, Carmelo

56 ITINERARIOS PARA BICICLETA DE MONTAÑA POR LA RIOJA: ENTRE EL RÍO LEZA Y EL IREGUA

Editorial: Desnivel, Madrid 1994. PVP: 1300 ptas.
 Páginas: 189 Formato: 22 x 17 cm.
 Kilometraje: 335 km. 14 rutas. Calificación: bueno

JAEN BAYARTE, Angel; ESCARPA BESGA, Antonio.

57 CICLISMO DE MONTAÑA: PIRINEO DE HUESCA.

Editorial: Sua, Bilbao 1992. PVP: 1750 ptas.
 Páginas: 115 Formato: 22 x 12 cm.
 Kilometraje: 1001 km. 24 rutas en Huesca.
 Calificación: bueno

JULIA, Miquel; ARNAU Albert, SIERRA, Jordi

58 REORREGUTS AMB BICICLETA PER DESCOBRIR EL GARRAF

Editorial: Ayuntamiento de Gavá, Gavá 1994.
 PVP: sin definir Páginas: 67 Formato: 19 x 10.5 cm.
 Kilometraje: 180 km. 7 rutas en Barcelona.
 Calificación: regular

MARKINA ESPINOSA, Luis; ALZAGA MENDOZA, Roberto.

59 CICLISMO DE MONTAÑA: BURGOS.

Editorial: Sua, Bilbao 1992. PVP: 1500 ptas.
 Páginas: 127 Formato: 22 x 12 cm.
 Kilometraje: 486 km. 14 rutas en Burgos. Calificación: bueno

MARTINEZ JUANGO, Adolfo.

60 CICLISMO DE MONTAÑA BTT: NAVARRA.

Editorial: Sua, Bilbao 1990. PVP: 1800 ptas. Páginas: 151 Formato: 22 x 12 cm.
 Kilometraje: 550 km. 25 rutas en Navarra.
 Calificación: bueno

MOLINA MARTIN, Carlos.

61 BICICLETA DE MONTAÑA EN EL NORTE DE SORIA

Editorial: Ocitur, Soria 1994. PVP: 1300 ptas.
 Páginas: 117 Formato: 21.5 x 11.5 cm.
 Kilometraje: 580. 25 rutas en Soria. Calificación: excelente

NAZABAL ULAIAR, Mikel.

62 CICLISMO DE MONTAÑA: URBASA ENTZIA-ANDIA.

Editorial: Sua, Bilbao 1992. PVP: 1600 ptas.
 Páginas: 146 Formato: 22 x 12 cm.
 Kilometraje: 639 km. 22 rutas en Navarra.
 Calificación: regular

ORTEGA, Alejandro.

63 RUTAS BH DE MOUNTAIN BIKE: GRANADA.

Editorial: Tutor, Madrid 1992. PVP: 975 ptas.
 Páginas: 155 Formato: 21 x 13 cm.
 Kilometraje: 749 km. 25 rutas en Granada.
 Calificación: bueno

ORTEGA, Alejandro; BORLAND, José Luis

64 CICLISMO DE MONTAÑA. SIERRA NEVADA.

Editorial: Sua, Bilbao 1993. PVP: 1600 ptas.
 Páginas: 143 Formato: 22 x 12 cm.
 Kilometraje: 872 km. 25 rutas en Granada. Calificación: bueno

PARIS ROCHE, Alberto.

65 BTT. POR LOS MONEGROS OSCENCES.

Editorial: Prames, Zaragoza 1993. PVP: 1450 ptas.
 Páginas: 144 Formato: 19 x 11 cm.
 Kilometraje: 354 km. 15 rutas en Huesca. Calificación: excelente

PEDALIBRE, Colectivo

66 LA VEGA DEL TAJUÑA

Editorial: Comunidad de Madrid, Madrid 1987.
 PVP: 300 ptas. Páginas: 88 Formato: 10 x 21 cm.
 Kilometraje: 117 km. 3 rutas de asfalto en Madrid. Calificación: bueno

PERMANE, Josep

67 TRAVESIAS POR CATALUÑA: LES GUILLERIES

Editorial: Desnivel, Madrid 1994 PVP: 1100 ptas.
 Páginas: 109 Formato: 16.5 x 12.5 cm.
 Kilometraje: 690 km. 20 rutas en Barcelona y Girona.
 Calificación:

PLIEGO, Domingo; BUENO, Pablo.

68 ITINERARIOS BÁSICOS PARA BICICLETAS DE MONTAÑA. POR LAS SIERRAS DE MADRID. TOMO I.

Editorial: Desnivel, Madrid 1991. PVP: 975 ptas. Páginas: 126
 Formato: 17 x 12 cm.
 Kilometraje: 488 km. 26 rutas: 22 tramos en Madrid, 5 en Guadalajara y 3 en Segovia. Calificación: bueno

PLIEGO, Domingo; BUENO, Pablo.

69 ITINERARIOS BÁSICOS PARA BICICLETAS DE MONTAÑA. POR LAS SIERRAS DE MADRID. TOMO 2.

Editorial: Desnivel, Madrid 1991. PVP: 950 ptas. Páginas: 206
 Formato: 17 x 12 cm.
 Kilometraje: 475 km. 25 rutas: 25 tramos en Madrid y 4 en Segovia. Calificación: bueno

PLIEGO, Domingo; BUENO, Pablo.

70 ITINERARIOS BÁSICOS PARA BICICLETAS DE MONTAÑA. POR LAS SIERRAS DE MADRID. TOMO 3.

Editorial: Desnivel, Madrid 1993. PVP: 975 ptas. Páginas: 202
Formato: 17 x 12 cm.
Kilometraje: 592 km. 25 rutas: 24 tramos en Madrid, 2 en Segovia y 1 en Guadalajara. Calificación: excelente

PLIEGO, Domingo; BUENO, Pablo.

71 ITINERARIOS PARA BICICLETAS DE MONTAÑA. TRAVESIA INTEGRAL POR LA SIERRA DE MADRID

Editorial: Desnivel, Madrid 1994. PVP: 1300 ptas.
Páginas: 185 Formato: 17 x 12 cm.
Kilometraje: 380 km. 11 etapas en Madrid. Calificación: excelente

PRIETO, Iñaki. ALVAREZ, Josetxo

72 LA RUTA DE LA PLATA EN BICI

Editorial: Sua, Bilbao, en preperación. PVP: Páginas:
Formato:
Kilometraje: Calificación:

RAMIS, Sergi.

73 EL EBRO EN BICI

Editorial: Sua, Bilbao 1992. PVP: 1200 ptas.
Páginas: 96 Formato: 20 x 11 cm.
Kilometraje: 747 km. 9 etapas. Calificación: bueno

RIOS AROCA, Vicente; VILLALBA GOMEZ, Manuel.

74 POR LAS SIERRAS DE ALCARAZ Y SEGURA EN BICICLETA.

Editorial: Penthalon, Madrid 1993. PVP: 1275 ptas.
Páginas: 157 Formato: 20 x 13 cm.
Kilometraje: 919 km. 21 rutas en Albacete.
Calificación: excelente

RODRIGUEZ RUIZ DE ALDA, Iñigo.

75 BTT EN EL VALLE DEL TENA. (PIRINEO ARAGONÉS).

Editorial: Prames, Zaragoza 1992. PVP: 975 ptas.
Páginas: 101 Formato: 19 x 11 cm.
Kilometraje: 315 km. 14 rutas en Huesca. Calificación: bueno

RODRIGUEZ LAGUIA, Francisco Javier

76 POR CUENCA EN BICICLETA

Editorial: Penthalon, Madrid 1994. PVP: 1400 ptas.
Páginas: 171 Formato: 20 x 13 cm.
Kilometraje: 220 km. 10 rutas en Cuenca Calificación: bueno

SANCHEZ, Javier. BARRERO, Alvaro.

77 RUTAS Y PASEOS POR LAGUNAS Y GARGANTAS DE GREDOS.

Editorial: Sua, Bilbao 1993.
PVP: 1700 ptas.
Páginas: 103 Formato: 22 x 17 cm.
Kilometraje: 106 km. 5 rutas: 3 en Avila y 2 en Cáceres. Calificación: bueno

78 SANCHEZ, Javier; BARRERO, Alvaro.

RUTAS Y PASEOS POR LA PEDRIZA DEL MANZANARES.

Editorial: Sua, Bilbao 1992. PVP: 1650 ptas.

Páginas: 94 Formato: 22 x 17 cm.

79 Kilometraje: 115 km. 4 rutas en Madrid. Calificación: bueno

SANZ, Alfonso

LA NATURALEZA DE MADRID EN BICICLETA

Editorial: Agencia de Medio Ambiente. CAM. Madrid 1982. PVP: 600 ptas. (agotado) Páginas: 212
Formato: 11.5 x 20 cm.

Kilometraje: 1300 km. 14 rutas en asfalto por Madrid.
Calificación: bueno

SOLA, Ricardo; CRUZ, Ricardo; FERNANDEZ, Carlos.

80 EN MOUNTAIN BIKE POR LOS ALREDEDORES DE JAÉN.

Editorial: Ayuntamiento de Jaén. Jaén 1993. PVP: 1.000 ptas.
Páginas: 126 Formato: 19 x 12 cm.

Kilometraje: 634 km. 21 rutas en Jaén. Calificación: bueno

TORTOSA, Paco; FORNES, Mar

81 ESPAÑA EN BICI

Editorial: Integral, Barcelona, 1992. PVP: 2.400 ptas. Páginas: 193 Formato: 26 x 19 cm.
Kilometraje: 7000 km. Calificación: excelente.

TORTOSA, Paco; Col·lectiu Paleta de Ogres

82 EL ALTO PALANCIA. ITINERARIOS CICLOTURÍSTICOS DE INTERÉS ECOLÓGICO

Editorial: Fundación Caja Segorbe-Bancaja PVP: 2.200 ptas. (1.700 ptas. clientes Bancaja) Páginas: 231, más separata independiente de 9 mapas. Formato: 14 x 34 cm. Protegido en estuche de plástico.
Kilometraje: 447 km.
Calificación: excelente

VALLE, Manuel del;

83 MARQUES, Francisco.

CONOCER EL BIERZO EN BICICLETA.

Editorial: Lancia, León 1993. PVP: 1295 ptas.
Páginas: 204 Formato: 24 x 17 cm.
Kilometraje: 2791 km.
50 rutas: 42 tramos en León, 5 en Lugo y 3 en Orense. Rutas mixtas tierra-asfalto. Calificación: bueno

VALLS ROVIRA,

84 LAPARRA NUEZ, Jordi.

LA TRAVESÍA DE LOS PIRINEOS EN BTT.

Editorial: Prames, Zaragoza 1992; Plenilluni, Barcelona 1992.
PVP: 2400 ptas. Páginas: 180 (libro) + 60 (separata de mapas)
Formato: 19 x 11 cm.
Kilometraje: 950 km. (256 km. por asfalto, 667 km. por tierra y 18 km. a pie). 18 rutas: 7 tramos en Huesca, 5 en Lérida, 4 en Gerona, 4 en Navarra, 2 en Barcelona 1 en Guipúzcoa y 1 en Francia. Calificación: excelente

VELA, Antonio, RAMOS, José María

85 RUTAS EN BICICLETA POR LA SIERRA DE MÁLAGA

Editorial: Primtel, 1994. PVP: 2980 Páginas: 158 Formato: 15x24 cm
Kilometraje: 650 km. 23 rutas en Málaga Calificación: excelente

VERON, George

86 LA ALTA RUTA DE LOS PIRINEOS EN BICI

Editorial: Sua, Bilbao 1989. PVP: 1200
Páginas: 158 Formato: 21x11 cm
Kilometraje: 926 km. 14 tramos por asfalto. Calificación: bueno

VILLAR PIS, Victor Manuel.

87 TREINTA RUTAS DE BTT POR LA MONTAÑA ASTURIANA

Editorial: La Productora de ediciones, 1994.
PVP: 1.600 ptas. Páginas: 135 Formato: 22 x 13 cm.
Kilometraje: 747 km. 30 rutas en Asturias. Calificación: bueno



LA TIENDA VERDE

PLANOS • GUIAS DE MONTAÑA Y TURISMO



Libros turísticos, de arte,
costumbres y tradiciones.

Guías turísticas de diversos
países.

Mapas de carreteras de todo
el mundo.

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

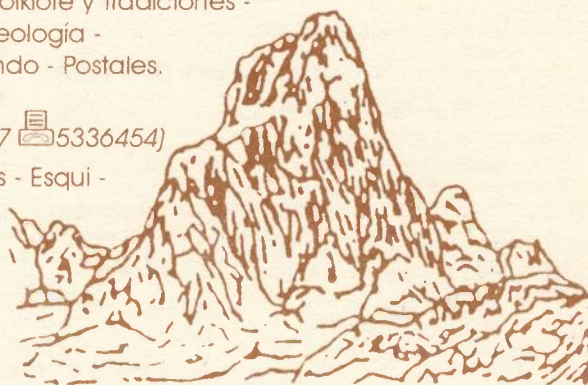
DOS TIENDAS EN MADRID:

LA TIENDA VERDE - Maudes, 23 (☎ 5353810 📠 5342639)

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

LA TIENDA VERDE - Maudes, 38 (☎ 5343257 📠 5336454)

Aire Libre - Escultismo - Brújulas - Altimetros - Esqui -
Cartografía - Temática Deporte -
Parapente - Espeleología - Mapas
Carreteras - Foto Aérea - Montaña -
Submarinismo - Planos Ciudades -
Senderismo - Topografía - Orientación -
Mountain Bike - Papel Reciclado



VENTA POR CORREO Y
EN LAS PROPIAS TIENDAS

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

