

# Simplicidad

VERANO  
23  
1996

VI Encuentros  
en  
Catalunya  
de  
Cicloturistas  
y  
Ciclistas Urbanos

La revista para los que  
se toman la bici con calma



©96

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

- 50 \* C.C. Pedalibre  
c/ Campomanes, 13, 2º Izq.  
28013 MADRID
- 100 \* Amics de la Bici  
c/ Demóstenes, 19. 08028 BARCELONA
- 20? \* C.C. Amigos de la Bici  
Apdo. 2.116. 37080 SALAMANCA
- 40 \* Grupo Cicloturista La Farinera  
c/ Ter, 10. 08026 BARCELONA
- 50 \* Colectivo Pedalea  
Edificio Interfacultades.  
Pza. San Francisco/s/n. 50009 ZARAGOZA
- 50 \* Tronchacadenas  
c/ Alarcón, 43, 1º Izq.  
33204 GIJON (ASTURIAS)
- 100 \* Kalapie  
Apdo. 1872  
20080 DONOSTIA (GUIPUZKOA)
- 180 \* A Contramano. Asamblea Ciclista  
c/ Federico Sánchez Bedoya, 11.  
41001 SEVILLA
- 20 \* Valencia en Bici  
c/ Portal de Valldigna, 15-baix  
46003 VALENCIA
- 10 \* Aedenat-Córdoba en Bici  
Apdo. 416. 14080 CORDOBA
- 10 \* Xevale  
c/ Portugal, 16  
27500 CHANTADA (LUGO)
- 50 \* Sagarrak  
Apdo. 132. 48970 BASAURI (BIZKAIA)
- 10 \* Asamblea Ciclista de Valladolid  
c/ San Blas, 6, 1º. 47003 VALLADOLID
- 520 \* Sense Presses  
c/ Antoni Torrella 146, bx.1  
08224 TERRASSA
- 20 \* Amics de la Bici  
c/ St. Pere Claver, 5. 25005 LLEIDA
- 10 \* La Coruña en Bici  
Apdo 1236 15080 LA CORUÑA  
tlf: 909-815830
- 10 \* Grupo Ecologista Margalló  
c/ Vicente Aleixandre, 45  
03205 ELCHE (ALICANTE)
- 10 \* La Tortuga Perezosa  
Merced kalea, 18 bajo 31001 IRUÑEA
- 10 \* Sociedad Cicloturista Rebonza  
Arturo Kanpion, s/n. 48910 SESTAO
- 10 \* Asociación Ecologista ONSO  
Apdo. 83. 22080 HUESCA
- 30 \* Club Cicloturista Rodalibre  
c/ Monte Carrasco s/n.  
36940 CANGAS DO MORRAZO
- 10 \* Taifa - Gente en bici  
Apdo. 31. 03400 VILLENA
- 5? \* Agrupación de Mensajería en Bicicleta  
c/ Basilio Boggiero, 115 local.  
50003 ZARAGOZA
- 10 \* Biziz Bizi  
c/ Pelota, 10. 48005 BILBAO
- 5 \* CLAN  
Residencial Tarteja, 8 45007 TOLEDO

# DE TODO UN POCO



## PLAN BICI PARA PARIS

El alcalde de París desatendió las demandas de mejoras para las bicicletas aduciendo que en París el número de usuarios de la bici era muy escaso. No se le ocurrió pensar que las condiciones del tráfico o la falta de una buena infraestructura disuadían a los parisinos.

A finales del pasado año los sindicatos franceses culminaron sus movilizaciones contra la política económica del gobierno (privatizaciones, recortes sociales y en educación, quiebra del denominado estado del bienestar, etc.) con diversas huelgas, entre las que destacó la de transportes que paralizó París. Los ocupantes de los automóviles, que colapsaron la ciudad en su intento por alcanzar el puesto de trabajo, pudieron contemplar con desesperación a miles de ciclistas avanzando entre los paralizados coches. Los parisinos comprendieron las ventajas y posibilidades de la bici como medio de transporte e incluso las tiendas de bicicletas agotaron todas sus existencias.

El alcalde ha tenido que incluir en su plan de lucha contra la polución atmosférica, una mejora en las infraestructuras para bicicletas. ¡Ya era hora! Se ha creado una comisión extra-municipal que se reúne mensualmente y que ha programado nuevos itinerarios para bicis y conec-

tado los existentes. El espacio para bicicletas se ha aumentado, permitiéndose incluso el uso compartido de los carriles-bus una vez establecidas ciertas medidas de seguridad. El número de aparcamientos se ha multiplicado (algunos vigilados) especialmente en las cercanías de estaciones de tren, metro y bus; y se está estudiando la posibilidad de introducir la bici en los transportes colectivos.

La alcaldía piensa gastarse unos 80 millones de francos en la elaboración de estas mejoras.

¿Será necesaria una huelga general de los distintos medios de transporte para demostrar a nuestros amados alcaldes que miles de ciudadanos están esperando a que se les brinde la oportunidad de poder sacar sus bicis a la calle todos los días, y no sólo un ratito los domingos para quitarles el polvo acumulado durante la semana?

## LUZ VERDE A LA VÍA VERDE DEL TAJUÑA

La vía verde del Tajuña que sigue el antiguo trazado del ferrocarril de Madrid-Arganda-Alocen será una realidad en poco mas de veinte meses. Se trata del primero y mas ambicioso de los proyectos de vía verde de los planeados por la Consejería de Obras Públicas de la Comunidad de Madrid.

Este carril bici tendrá mas de treinta kilómetros de antigua plataforma ferroviaria desbrozada y asfaltada en exclusiva para ciclistas y senderistas. Tendrá su origen en Morata de Tajuña y el final en Ambite a las puertas de la Alcarria. Serán rehabilitadas

todas las estaciones incluida la milagrosamente intacta Estación de Chavarri lugar de embarque de la famosa agua de Carabaña. Este proyecto está directamente relacionado con el proyecto de conversión del Ferrocarril Minero del Tajuña de la cementera Portland Valderribas en una línea de cercanías entre Vicál-

varo, Rivas y Arganda ya que la vía verde se realizaría por la misma empresa constructora del tren de cercanías.



## HAN ELABORADO ESTA REVISTA

Alejandro Vivar (Coordinador), Angel Yagüe y Miguel Fortea (Composición), Lucía López Bisquert y Carlos Gamo (Dibujos), Fernando Barrios y Fernando Domingo (Publicidad), Antonio-Elvis, Paloma...

EDITA: PEDALIBRE - CON BICI  
C/Campomanes, 13 2º Izq.  
28013 MADRID. Tlf (91) 541.10.71

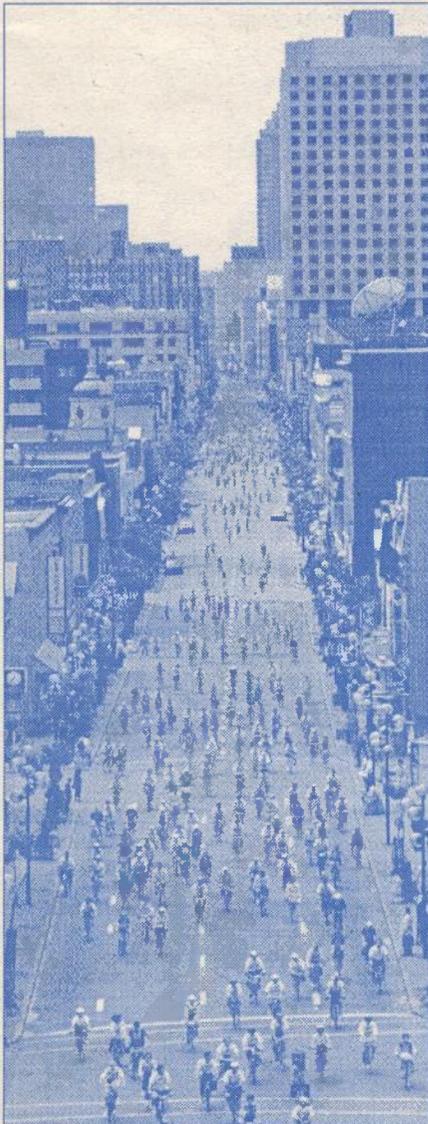
## IMPRIME: Gráficas ANYA

c/ Las Matas, 14  
28039 MADRID. Tlf (91) 311 53 95  
Depósito Legal: M-39179-1986  
Periodicidad semestral.

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

## BICIFESTACION EN CANADA: 45.000 PARTICIPANTES

En Canadá, concretamente en Montreal, se celebró por novena vez el "Tour de L'Île", una fiesta de la bicicleta alrededor de la ciudad, con un recorrido de 64 kms. pero sin un horario determinado: las calles per-



manecieron cerradas al tráfico durante todo el día.

Los organizadores (La Maison des Cyclistes) igualaron este año el número de participantes que vienen haciéndolo desde el año 1992: más de 45.000 entusiastas de la bicicleta ocupan las calles de la ciudad con sus dos ruedas. Para ello cuentan con 4.000 voluntarios encargados de informar sobre el recorrido y solventar cualquier duda posible de los ciclistas.

Esta poderosa organización también realizó "Le Tours des Enfants", con edades comprendidas entre los 6 y los 12 años y un recorrido de 20 kms., con 10.000 inscritos, también por las calles de Montreal.

La Maison des Cyclistes organiza en Canadá, desde el año 1994, seminarios, eventos ciclistas y cicloturistas. Asimismo, se han constituido como lobby internacional para promover el ciclismo en organizaciones internacionales, incluyendo la ONU.

### CICLOMENSAJEROS EN MADRID

Trébol es el nombre de la ciclo-mensajería nacida en Madrid. Seis atrevidos ciclistas la han creado en régimen de cooperativa y a semejanza de la empresa de mensajería Trébol de Barcelona. En cinco meses de funcionamiento están demostrando que su oferta de ecomensajería es la más rentable en una ciudad tan atascada y contaminada

## Bajo la luna de Valencia ¡Por Manítú!

Bajo la luna de Valencia unos duermen, o lo intentan, y otros queman sus últimos cartuchos en busca de diversión, de con quien pasar la noche o sumidos en artificiales paraísos.

De día la ciudad ha sido un caos, y a la luna de Valencia parte de la misma volverá de nuevo a serlo. Los vehículos de cuatro ruedas con "Bakalao" para todos se adueñan a gran velocidad de las grandes vías. Al poco las aceras del Carmen, Cánovas o la avenida de Aragón serán sometidas a su tiranía. A la luna de Valencia lo poco conseguido para la bici será tapado por las filas de carrocerías en las aceras de la avenida Aragón. Es la ley del más fuerte, la de las "mayorías adoctrinadas".

La cultura del coche, de la velocidad y el Bakalao se impone, pero no con la Razón, sino con el marketing. Pero no todo está perdido; ya la luna ha visto como el Carmen se cierra de noche a la voracidad automovilística. Razón tan razonada que hasta los devoradores de asfalto disfrutaron de las nuevas restricciones. Y a la par con estas "inducidas" e insuficientes decisiones municipales, la tribu de los Indios pies-dos ruedas se extiende buscando amor y música interior por las calles calladas de la noche. La tribu crece y goza de la ciudad haciendo gozar a todos.

¡Y pongo a la luna por testigo!

 Antonio López Moreno  
Valencia en bici-A. E. Agró

(Publicado en Cartas al Director en la Cartelera Turia)

como Madrid. Están en la calle Esperanza, 3. 28012 Madrid y su teléfono es el (91) 5303232. Suerte.



### EL TRENET CICLOTURISTA

Los ferrocarriles de la Generalitat Valenciana (FGV) han puesto en marcha una iniciativa consistente en organizar excursiones desde apeaderos y estaciones ferroviarios enclavados en diversos parajes naturales valencianos. Los distintos itinerarios propuestos están pensados para que puedas desplazarte con el trenet sin necesidad de automóvil a la estación origen de cada

## Hace mas o menos Un Siglo .....

La revista Scientific American publicaba en 1890 lo siguiente: "Joseph Korner, propietario de una fundición en Olmutz ha ideado una versión peculiar de bicicleta acuática. El tripulante puede usar los remos, que se muestran descansando en las horquillas, para hacer salir la máquina de un banco de arena sin necesidad de desmontar. En un ensayo, la máquina cubrió en cuatro minutos una distancia de un cuarto de milla a contracorriente, y en dos minutos y medio a favor de corriente."



(Investigación y Ciencia nº 170)

El primer velocípedo construido en España lo fue gracias al estímulo de Joaquín Costa quién, tras tomar unos apuntes en la Exposición Universal de París de 1.867, impulsó la construcción de uno de ellos en Huesca.

(Revista Historia y Vida, nº 222)

Hace aproximadamente un siglo algunos fabricantes construyeron, con fines publicitarios, enormes bicicletas y triciclos. Por ejemplo la empresa de neumáticos Womenhoe & Rubler, de Boston, construyó un triciclo con dos ruedas traseras de 4 metros de altura y 40 cm. de ancho; H.A. Lozier, fabricante de las bicicletas Cleveland, construyó una bicicleta con ruedas de 6 m. de diámetro; el alemán M. Jatho construyó otra, que bautizó con el nombre de Sociable, con una rueda trasera de 6.5 m. de diámetro y la delantera de 50 cm.

(Revista Historia y Vida, nº 207)

► excursión. Para ello solo tienes que pedir un folleto con los horarios de los trenes y subir en aquel que te lleve al lugar y hora indicado en el programa de rutas. Hay que aclarar que estas rutas están programadas en un calendario que ha comprendido los sábados y domingos de abril, mayo y junio. Desde el punto de origen de la ruta la organización consta de un guía y de asistencia además te facilitan el billete a la estación destino de cada ciclista. Toda la actividad sale por el módico precio de 1.300 pesetas tarifa a la que además se pueden restar descuentos a estudiantes, parados, familias y grupos. Para cualquier consulta te damos estos dos teléfonos: 96-526 27 31 y 96-587 81 66

### LA CORUÑA: DIFICULTADES PARA LA BICI

La Coruña en Bici ha realizado un estudio sobre la inutilidad de los actuales aparcabici de la ciudad y sobre la utilidad de los carriles-bici existentes.

Uno de los mayores defectos de los ocho tipos de aparcamientos instalados es la imposibilidad de atar la bicicleta a estos artefactos. También tienes la posibilidad de estropear los radios de la rueda a poco viento que haya.

Sobre los carriles-bici (7 kms. bidireccionales) la problemática viene dada por la invasión de éstos por los peatones: son más lisos y cómodos que las aceras de adoquines y los coches aparcados en las aceras dificulta sobremanera su utilización; además de las dificultades añadidas por los charcos formados después de las lluvias y las rampas de hasta el 8% en algún tramo.



LA CORUÑA EN BICI

### CONGRESOS, REUNIONES,...

\* Del 28 de Octubre al 1 de Noviembre de 1996, en Perth (Australia) y bajo el lema: "La Bicicleta: una solución global para un problema local" se celebrará, por vez primera en el hemisferio Sur, el Velocity '96.

En 1997 el Velocity se celebrará en Barcelona. En el próximo Sin Prisas tendréis más información.

\* Segunda Conferencia y Exposición Internacional: "Ciclos: Opción para el siglo XXI". La Habana, del 2 al 6 de Diciembre de 1996 (direcciones de contacto en el nº 22 de Sin Prisas).

\* El Primer Campeonato Europeo de Mensajeros en Bicicleta acaba de tener lugar en Hamburgo los días 25 y 26 de Mayo. Del 30 de Agosto al 1 de Septiembre en San Francisco se celebrará el IV Campeonato del Mundo. En 1997 el V Campeonato se organizará en Barcelona.

\* I Congreso Ibérico "A Bicicleta e a Cidade" 27 a 29 de Septiembre de 1996. Para más información escribir a la Federação Portuguesa de Cicloturismo. Apartado 4031 - 1501 Lisboa Codex.

### BREVES

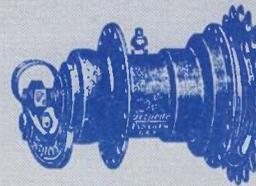
\* La Red de Ciudades para los Ciclistas, un proyecto de la Federación Europea de Ciclistas, sigue creciendo. A la lista de 20 ciudades que figuraban en el anterior Sin Prisas, hay que añadir otras tres de reciente incorporación: Sandnes (Noruega), Ljubljana (Eslovenia) y ... nuestra Barcelona.

"... Cuando se emprende una excursión en bicicleta es necesario llevar consigo un farol, una bomba, un neumático, una camisa de dormir (de seda), medias y pañuelos, una camiseta, un revolver y un mapa. Es práctico llevar varios botones y el dinero y el reloj en un cinturón, al cual irá sujeta la pistola o revólver.

... Practicado sin moderación el ejercicio de la bicicleta es de los más funestos. Los cansancios repetidos ocasionan hipertrofia y otras enfermedades del corazón, dándose el caso de que algunos de los más afamados corredores se han visto libres del servicio militar por esa causa"

(del Diccionario Espasa Calpe, tomo 8, término "Bicicleta")

### Carrete TORPEDO 1912



Carrete TORPEDO á 2 velocidades, con rueda libre y freno. 26 % de diferencia entre los dos desarrollos

Indispensable para subir todas las cuestas sin fatiga y para : : : : : luchar contra el viento : : : : :

El Encuentro anual de esta Red tendrá lugar en Ferrara, al norte de Italia, del 12 al 16 de Septiembre.

\* Según recoge un estudio del Gobierno Federal, el 10% de los desplazamientos en bicicleta. Alrededor de la mitad de todos los viajes hechos en coche no superaron los 5 km., distancia por debajo de la cual es posible, según el estudio, cambiar del coche a la bici. El porcentaje de desplazamientos en bici es del 29% en Holanda, el 18% en Dinamarca y el 3% en Gran Bretaña.

\* Dentro de la capitalidad cultural europea 1996, Copenhague celebró, del 5 al 12 de Mayo, la Semana Cultural de la Bici. En ella, además de numerosos actos, exposiciones y festivales en honor de la bici, se inauguró la Torre Bicicleta, una gran escultura de casi 25 m. de altura. También esa semana tuvo lugar la Conferencia de Ciudades sin Coches: por una política de tráfico sostenible y compatible con peatones, bicicletas y transporte público.

\* En Gran Bretaña la política de apoyo a la bici anunciada por el Ministerio de Transporte (ver anterior Sin Prisas) comienza a dar sus frutos. Existe una partida presupuestaria para que los responsables locales presenten proyectos para fomentar el uso de la bici. Una comisión estudia y evalúa las propuestas y adjudica las subvenciones. El resultado: las autoridades locales han invertido este último año en infraestructura ciclista más del doble que el anterior (un total de



El Duet es una interesante combinación de silla de ruedas y bicicleta todo terreno, comercializada por una empresa alemana. De acoplamiento fácil y seguro, una vez separadas se dispone de una autónoma silla de ruedas.

30 millones de Libras). ¿Cuándo tendrá nuestro Ministerio de Fomento una partida amplia y específica para bicicletas?

\* El acceso con bici a los transportes públicos, frecuente en centroeuropa, comienza a extenderse por el sur. Desde este verano, de nuevo es posible, en Milán, transportar la bici en dos de las tres líneas de ferrocarril metropolitano y en algunos tranvías interurbanos. Por la bici se abona otro billete similar al del viajero. Os recordamos que en Barcelona es posible transportar la bici en el metro durante los fines de semana.

\* En la Federación Europea de Ciclistas, existe un grupo de trabajo, compuesto por personas de diversos países (Suiza, Irlanda, Malta, Eslovenia, España, Rusia, etc.), comprometidos en la realización de rutas internacionales que recorran Europa, a través de carreteras con poco tráfico, vías abandonadas de tren, cañadas, carriles-bici, etc. El número de eurorutas propuestas es de 11, con recorridos por la Costa Atlántica (desde Sevilla hasta Noruega), el Mediterráneo (desde Gibraltar hasta Atenas), el mar Báltico (San Peterburgo hasta Estonia, pasando por Dinamarca, Polonia, etc.), los Alpes (Suiza, Italia, Austria, Eslovenia y Francia).

\* El proyecto de la *Ciclista del Sol* es parte de una de estas rutas cicloturista que atraviesa Italia de norte a sur. Pretende utilizar, sobre todo, carreteras de uso general poco transitadas, señalar de manera

homogénea todo el recorrido y publicar una serie de libros (unos ocho) con mapas e información detallada. Recientemente, y con la importante contribución de la Federación Italiana de Amigos de la Bici (FIAB) se ha publicado el primero de ellos: puerto de Brennero (junto a Austria) - Bolzano - Trento.

\* La federación de Ciclistas Europeos (ECF) promovió la celebración, el pasado 6 de Junio (coincidiendo con el Día Internacional del Medio Ambiente), el Día Europeo de la

Bicicleta. Varios grupos de la ECF organizaron diversas actividades promoviendo el uso cotidiano de la bici. Para influir en las políticas de transporte, es necesario que los ciclistas hagamos oír nuestra voz.

\* Para los aficionados a Internet, existe un WEB (<http://www.pangea.org>) que ofrece información de las organizaciones no gubernamentales. Los Amics de la Bici de Barcelona es una de las ONG's que ofrecen allí información (actividades, rutas, artículos de opinión, encuentros, etc.) Otra dirección de interés: <http://www.cycling.org> ..... ☒

Esta pequeña colección de terminos ciclistas os puede ser útil si vais al extranjero en bici este verano

ESPAÑOL	INGLES	FRANCES	ALEMAN	ITALIANO
Bicicleta	Bicycle ó byke	Velo ó bicyclette	Fahrrad	Bicicletta
Ciclista	Cyclist	Cycliste	Radfahrer	Ciclista
Ciclismo	Cycling	Cyclisme	Radfahren	Ciclismo
Rueda	Wheel	Roue	Rad	Ruota
Freno	Brake	Frein	Bremse	Freno
Cadena	Chain	Chaîne	Kette	Catena
Cubierta	Tyre	Pneu	(Rad)reifen	Pneumatico
Cámara	Inner tube	Chambre a' air	Luftschlauch	Camera d'aria
Manillar	Handlebars	Guidon	Lenkstange	Manubrio
Sillín	Saddle	Selle	Sattel	Sella
Pedal	Pedal	Pedale	Pedal	Pedale
Faro	Lamp	Lampe	Fahrradlampe	Fanale
Barra	Crossbar	Barre	Stange	Canna
Guardabarros	Mudguard	Garde-boue	Schutzblech	Parafango
Radio	Spoke	Rayon	(Rad)speiche	Raggio
Eje	Hub	Moyeu	(Rad)nabe	Mozzo
Bomba	Pump	Pompe	Pumpe	Pompa
Transportín	Luggage rack	Porte-bagages	Gepacktraeger	Portapacchi
Catadióptrico ó reflectante	Reflector	Catadioptré ó reflecteur	Ruckstraeler Katzenauge	Catarifrangente
Timbre	Bell	Timbre ó sonnette	Klingel	Campanello
Pinchazo	Puncture	Crevaision	Reifenpanne	Foratura
Caja de herramientas	Puncture repair kit	Trousse de secours pour crevaisons	Flickzeug	Corredo per riparazioni

# Moreno MORENO



**TODO para el ciclismo**  
**¡Grandes OFERTAS en ropa de verano e invierno!**

*Ahora estamos en la calle Huesca nº 1, semiesquina a Bravo Murillo 230.*

 **TIENDA - TALLER**  
 579 48 76



**¡¡ BICIMANÍA !!**  
*Especialistas en acción*

**Tienda**

**Taller especializado**

*Especialistas en*  
**BICICLETA DE MONTAÑA**

**Accesorios**

**Vestuario**

*C/ PALENCIA, 20 (MADRID)*  
*Tlf: 533 11 89 (Tres líneas) - Fax: 534 38 70*

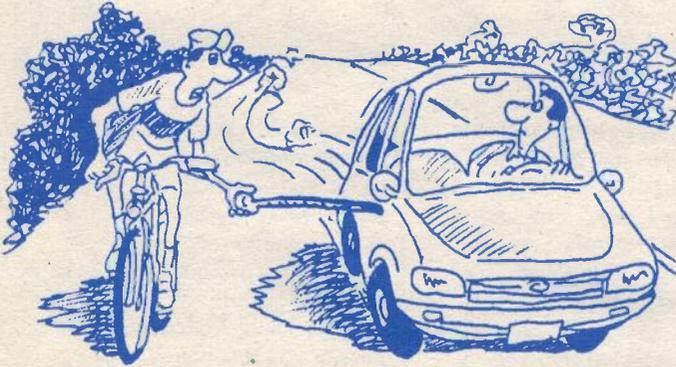
# INFORME DEL CONGRESO SOBRE LA PROBLEMÁTICA DE LA BICICLETA



 Antonio "Elvis"

La iniciativa parlamentaria partió del Grupo Socialista del Congreso, y dio lugar a la constitución de una Ponencia en el seno de la Comisión de Educación y Cultura. El objeto del estudio de la Ponencia ha sido *no solamente arbitrar medidas para la prevención y corrección de los accidentes de tráfico ocurridos por la práctica del ciclismo, sino también la extensión de medidas de protección del peatón como elemento débil del tráfico.*

Antes de redactar el informe, la Ponencia ha realizado un estudio sobre el uso creciente de la bicicleta a nivel nacional, observando que, a pesar de que entre 500 y 700.000 personas practican el ciclismo de forma continuada, existe una ausencia casi total de datos estadísticos sobre intensidad de tráfico de ciclistas por la red viaria.



Las causas que originan estos accidentes (747 muertos y 16.192 heridos entre los años 90-95), son achacables a conductores y ciclistas: impericia, falta de reflejos, distracción, adelantamientos, velocidad inadecuada, invasión del arcén y del carril contrario, el alcohol, la somnolencia, el no respeto de la prioridad del ciclista, el incumplimiento de las normas de distancia mínima de seguridad, la circulación de forma inadecuada, la irrupción inesperada de peatones o animales en la calzada, maniobras antirreglamentarias, invasión de la calzada, el no respeto de las señales, el cruce imprudente de la calzada, la circulación por autopistas de noche, y el exceso de velocidad en zonas peligrosas, cruces, zonas urbanas y puertos.

En su fase informativa, la Ponencia ha escuchado a representantes de la Administración encargados tanto de la construcción de infraestructuras viarias, como del aspecto deportivo; representantes de La Coruña en Bici y de Pedalibre; y un sin número de representantes del ciclismo deportivo, tanto profesional como aficionado.

Asimismo, la Ponencia visitó la ciudad de Vitoria, contemplando las experiencias acometidas en

infraestructuras, educación vial, carril-bici y otras que han repercutido en beneficio del usuario de la bicicleta en dicha ciudad.

Una vez estudiada la realidad ciclista, o por lo menos la conocida por la Ponencia, ésta ha realizado una serie de propuestas y recomendaciones para las Administraciones Públicas competentes en cada ámbito:

## 1 EDUCACIÓN VIAL MÁS ACORDE CON LA REALIDAD ACTUAL DEL TRÁFICO URBANO E INTERURBANO

Creación de **Parques Infantiles de Tráfico**, que posibilitarán una utilización correcta de la bicicleta como elemento de juego y de práctica deportiva de escolares y jóvenes.

### Educación Vial como materia transversal: la

Administración Educativa ha de dar todo el soporte

a aquellas iniciativas que se lleven a cabo, voluntariamente, por maestros o personas sensibilizadas por esta faceta de la educación vial.

Campañas de **información y sensibilización** de los ciudadanos.

Programas de **enseñanza de las autoescuelas**: hincapié en el respeto al ciclista, en el derecho del cicloturista a discurrir ordenadamente por las distintas vías.

## 2 HACIA UNA SEGURIDAD VIAL DEL SIGLO XXI. COMPORTAMIENTOS EN CARRETERAS Y VÍAS URBANAS

**Campañas divulgativas y disuasorias**, ejemplarizantes en los distintos medios de comunicación, escritos o audiovisuales.

### La bicicleta en el medio urbano:

Las Administraciones Públicas, especialmente las Corporaciones Locales, han de promover iniciativas conducentes a facilitar la circulación de la bicicleta en el tráfico rodado de las ciudades, con las siguientes medidas:

- \* Carril-bici urbano: ha de cubrir la circunvalación de la ciudad y su corte en diagonal. Ha de estar perfectamente diferenciado y coloreado respecto del asfalto que le rodea y con una anchura no inferior a dos metros.
- \* Vigilancia policial especial (incluso en bicicleta) del respeto a éste espacio reservado.
- \* Aparca-bicis en plazas, a lo largo de los carriles, en zonas escolares y universitarias y en las cercanías de parques y jardines. ▶



- \* Facilidad para el transporte de la bicicleta en los medios de transporte colectivo: ferrocarriles urbanos, de cercanías, largo recorrido, líneas de autobuses y autobús urbano.

Se recomienda no superar la velocidad de 30 km/h. cuando se utilice la bicicleta como medio de locomoción y transporte.



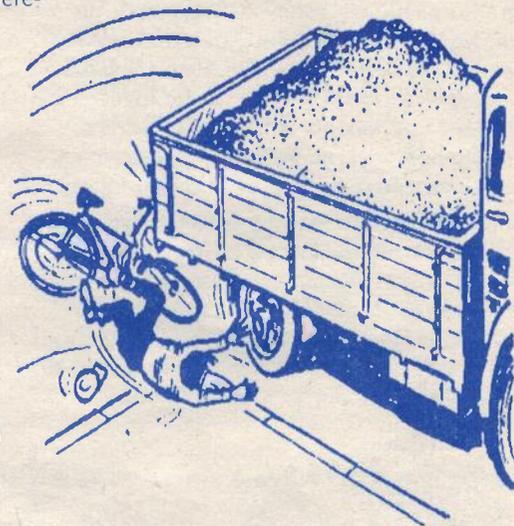
Los municipios deberían facilitar el uso de la bicicleta, entre otras medidas con:

- \* Direcciones únicas para automóviles o bicicletas.
- \* Giros prohibidos para unos u otros.
- \* Determinados semáforos.
- \* Zonas de acceso restringido para automóviles o bicicletas.
- \* Areas peatonales.
- \* Carriles reservados a bicicletas.
- \* Vías interurbanas de conexión por zonas.

**Instrucción de tráfico complementaria:** El escaso tratamiento que se da a la bicicleta y al ciclista en el Código de la Circulación, hace obligatoria la elaboración de una instrucción de tráfico complementaria, que bajo el epígrafe de "Utilización Deportiva de la carretera", contemple lo siguiente:

- \* Salidas en grupo: Regulación de las salidas en grupo que han de conocerse o, en su caso, autorizarse por las autoridades de tráfico. Dichas salidas han de permitir la presencia de coches de apoyo que inicien y cierren carrera.
- \* Salidas individuales: Circulación lo más cercana a la derecha o por el arcén si lo hubiera. Prohibición de utilización de monocascos auditivos.
- \* Salidas en grupos reducidos: Se permitirá la circulación en paralelo de los ciclistas.
- \* Distancias de seguridad: 2 metros cuando sea un vehículo normal. 2,5 metros cuando el vehículo que adelanta sea un camión.
- \* Utilización de arcenes cuando existan y así aparezcan identificados.
- \* Cruces, intersecciones y accesos a vías: El ciclista tendrá prioridad en los giros a la derecha y en particular si continúa la marcha, de forma que no podrá ser adelantado por los demás vehículos que vayan a girar a la derecha.
- \* Controles de alcoholemia de obligado cumplimiento por los ciclistas.

- \* Menores de 12 años acompañados de responsables mayores de edad.
- \* Circulación nocturna: Estará prohibida la circulación nocturna del ciclista que tenga por objeto la vertiente deportiva. No serán sancionados por las autoridades de tráfico aquellos ciclistas que lo hicieran por razones de trabajo o por utilizar la bicicleta en el desplazamiento a localidades próximas. En este caso irán provistos de elementos reflectantes en la bicicleta y en la indumentaria, así como de la suficiente línea de luz por pilas, batería u otro medio.



- \* Adelantamientos: Estará prohibido el adelantamiento de ciclistas en presencia de la línea continua, salvo si circulasen por el arcén. Estará prohibido adelantar a otro vehículo que preceda en el sentido de la marcha cuando un ciclista avance en dirección contraria a una distancia inferior a los 100 metros.

### 3 INFRAESTRUCTURAS

**Acciones públicas en infraestructura** financiadas con fondos europeos:

- \* Carriles-bici interurbanos: separados físicamente de la vía principal.
- \* Arcenes: compartidos o exclusivos para los ciclistas, con existencia de bandas sonoras o setos de protección.
- \* Utilización de las vías de servicio en autovías y autopistas.
- \* Circuitos exclusivos para ciclistas.
- \* Circuitos sobre antiguos trazados de vías de tren. Ciclo-rail.



## COMENTARIO

El informe, que contiene 23 recomendaciones, no es más que eso, recomendaciones que las Administraciones deberían llevar a efecto en forma de leyes o reglamentos especiales, o modificaciones del Código de Circulación.

La Ponencia apuesta por la educación vial de escolares a través de iniciativas de voluntarios, y enseñanzas al resto de la población usuaria de automóviles por medio de autoescuelas y campañas informativas audiovisuales.

Son importantes las recomendaciones a las Administraciones Locales en torno a que éstas deben incluir la bicicleta como medio de transporte en sus planes urbanísticos, ya que éste da apoyo "legal" a las reivindicaciones de los colectivos interesados en su promoción. En cambio, es peligroso, además de difuso, el tema de "Utilización Deportiva de la Carretera" en cuanto a la autorización de salidas en grupo, y, sobre todo, la circulación nocturna, que ya ha levantado polémica, incluso a nivel internacional.

Otra medida polémica: el uso del casco. La Ponencia lo hace obligatorio en carretera y facultativo en ciudad. No se entiende, ya que el propio informe constata en su fase informativa como la mayoría de los ciclistas consultados, no consideran al casco como una medida de protección y, mucho menos, que evite lesiones frente a un accidente con un automóvil, involucrado en el 90% de los accidentes.

Hay que recordar, como punto final, que son recomendaciones, pero que pronto tendrán, algunas medidas, carácter legal y de obligado cumplimiento. Aún así, hay una puerta abierta a colectivos que quieran trabajar en la mejora de medidas a adoptar: el Consejo Superior de Tráfico (un representante de los cicloturistas entre sus miembros) y los que se puedan crear en las Comunidades Autónomas con similar composición. Es ahí donde las organizaciones ciclistas y cicloturistas pueden hacer valer su opinión.

 Antonio "Elvis"

## PRIMERAS REACCIONES

La Federación de Ciclistas Europeos (E.C.F.) y otros organismos ciclistas han reaccionado a las propuestas elaboradas por el Congreso de los Diputados sobre la seguridad de los ciclistas enviando documentos a diversos Ministerios españoles, al Director General de Tráfico y a la Oficina de Turismo de España. Recogemos a continuación parte del documento aprobado por la Comisión Cívica de la Bicicleta de Barcelona, de contenido similar a las misivas de la E.C.F., que comienza reconociendo los aspectos positivos de las propuestas y recomendaciones, entre los que, según la Comisión, destacan:

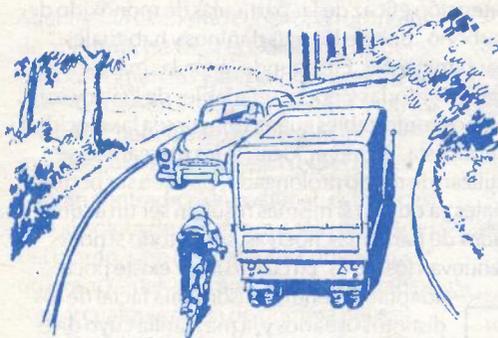
- \* La distancia mínima de adelantamiento a ciclistas, de 2 m. para turismos y 2,5 m. para vehículos pesados.
- \* La prohibición de adelantar a ciclistas cuando hay línea continua.
- \* La prioridad de la bicicleta en los giros a la derecha.
- \* La autorización a los ciclistas a circular en paralelo en determinadas circunstancias.
- \* La construcción de todo tipo de infraestructuras urbanas e interurbanas para la circulación y el aparcamiento de bicicletas.
- \* La mejora en la educación viaria, las campañas, etc.

No obstante, la Comisión no puede ignorar la presencia, en el mismo documento, de algunas recomendaciones que, de ser recogidas posteriormente en forma normativa, podrían representar un retroceso en el uso de la bicicleta por parte de los ciudadanos, así como una posible limitación de su libertad de movimientos. Se trata, en esencia, de las siguientes:

- \* La obligatoriedad del uso del casco para ciclistas, en todos los ámbitos excepto el ciclismo urbano y el de competición (propuesta 14ª).
- \* La prohibición de circular de noche, excepto algunos supuestos (p. 8ª).
- \* La supresión de la tradicional preferencia del vehículo que viene por la derecha, cuando este vehículo es una bicicleta (p. 8ª)
- \* La omisión de la presencia de representantes de los ciclistas urbanos en el Consejo Superior de Tráfico y otros organismos de participación análogos (p. 20ª).

Respecto a estos últimos puntos, la Comisión manifiesta su posición, confiando que sea tomada en cuenta oportunamente:

- \* En lo referente al casco para ciclistas, la Comisión propone fomentar su uso mediante campañas informativas sin imponer su obligatoriedad, la cual, como demuestra el ejemplo de Australia, ha hecho desistir del uso de la bicicleta a muchas personas, sobre todo mujeres.
- \* El tráfico nocturno de bicicletas está regulado satisfactoriamente con la obligatoriedad de llevar alumbrado adecuado en el vehículo, aplicada correctamente, por lo que no debe limitarse la libertad de circulación de bicicletas únicamente con un criterio horario.
- \* La mejor forma de aumentar la seguridad de los ciclistas en las intersecciones sería otorgarles más preferencia en vez de menos, y hacerla respetar.
- \* Como el fomento del uso de la bicicleta no debe limitarse al ámbito deportivo y lúdico, es imprescindible que los Consejos Asesores de Tráfico y Seguridad Vial también cuenten con la presencia de las organizaciones cívicas de defensa de la bicicleta.



Utilización de vías verdes: vías férreas abandonadas, diseñándose trazados específicos para la práctica del ciclismo, aprovechando los más de 3.000 km. de vías abandonadas existentes.

**Señalizaciones:** nuevas señales de tráfico que adviertan de la presencia de ciclistas en carreteras y vías.

**Itinerarios:** recorridos señalizados alternativos de preferente uso ciclista, en zonas de especial interés paisajístico, con limitación de velocidad no superior a 60 km/h. y con distancias no superiores a 80 km.

### 4 MEDIDAS DE SEGURIDAD Y GARANTÍA. COBERTURAS Y CAUCIONES

**Seguro para ciclistas:** abarcará los daños propios en la bicicleta, el robo y expoliación, responsabilidad civil y accidentes individuales.

**Uso del casco protector:** La Ponencia recomienda que en marchas organizadas y en competiciones no profesionales, sea obligatorio el uso del casco protector.

En salidas en grupos pequeños o individualmente, se recomienda que sea igualmente obligatorio el uso del casco protector.

Fuera de dichos ámbitos, es decir, en ciudad, y en competición profesional, el uso del casco habrá de ser facultativo, aún cuando se fomente el mismo como medio de atenuación de accidentes.

En las campañas informativas y disuasorias que se programen, se insertarán con carácter preferente las ventajas del uso del casco protector.

**Seguridad pasiva de la bicicleta:** homologación de las mismas.

**Licencias verdes:** será expedida por las Federaciones para los ciclistas no federados. Conllevará la cobertura y suscripción de un seguro mínimo, facilitado por la Federación.

**Guía de la bicicleta y del ciclista:** guía básica con un resumen de aquellas observancias de interés relativas a la seguridad vial y al buen uso y manejo de la bicicleta.

**Documentación e identificación** mínima personal que el ciclista ha de llevar consigo.

### 5 CONSEJO SUPERIOR DE TRÁFICO

Tomarán parte en él un representante federativo y un representante de los cicloturistas. De manera análoga, deberían constituirse



en cada Comunidad Autónoma o en cada provincia, un Consejo Asesor de Tráfico con similar composición.

### 6 USO DE LA BICICLETA EN OTROS ESPACIOS

En caminos rurales y cañadas promovido por Ayuntamientos y Comunidades Autónomas.

### 7 PROTECCIÓN DEL PEATÓN

### 8 PRESENCIA DE PATINADORES EN ZONAS URBANAS

.....

# ¿PEDALEAR CON MASCARILLA?

Artículo del doctor M. Hillman extraído de la revista de la Asociación Médica Británica. Oxford University Press, 1992.

**E**l impacto de la contaminación en la salud de los ciclistas es un tema novedoso y de gran interés para los especialistas. La concentración por encima de ciertos niveles de sustancias contaminantes en el aire, afecta de modo evidente a la nariz, garganta, pulmones y en general facilita todas las infecciones de las vías respiratorias. El daño al ciclista depende lógicamente del nivel de contaminación del aire, la cantidad de tiempo en el que este aire ha sido respirado por la persona y la proximidad a la fuente emisora de contaminantes. En todos y cada uno de estos supuestos los ciclistas pueden ser considerados como un grupo de riesgo.

La protección contra cierto tipo de contaminantes podría ser mejorada si los ciclistas usaran una mascarilla. Existen dos tipos de variedades según su nivel de sofisticación. La más sencilla y barata consiste en un simple filtro contra el polvo que atrapa las partículas en suspensión. El otro modelo está diseñado para evitar que alcancen los pulmones otro tipo de partículas como son los hidrocarburos,

los dióxidos de nitrógeno, el óxido de nitrógeno, el dióxido sulfúrico y el ozono. Su eficacia depende del acoplamiento de la máscara a la cara. No hay que olvidar que peatones y otros usuarios de las calles y carreteras tampoco están exentos de los peligros de estas emisiones. Realmente los motoristas son los mayores perjudicados sobre todo si el tráfico es lento o se circula en caravana ya que difícilmente pueden evitar detenerse justo detrás de un tubo de escape, circunstancia que si puede ser evitada por el ciclista.

Algunas mascarillas están fabricadas para ser operativas en un tiempo limitado pasado el cual se desechan. Otras están compuestas de un cuerpo fijo y unos filtros intercambiables. Si el filtro de carbón vegetal no se ajusta perfectamente el aire inhalado terminará también acabando en el interior de los pulmones. Otro tipo de mascarilla no aprobado aún de modo oficial tiene una válvula de un solo sentido que favorece la rápida salida del aire expirado.

Existen, a pesar de lo visto, serios problemas con el uso de las mascarillas. Para empezar, ninguna de las mascarillas ha solucionado el problema de la retención eficaz de las partículas de monóxido de carbono, uno de los más dañinos y habituales contaminantes. En segundo lugar, las mascarillas son incómodas y poco agradables de llevar y son menos confortables cuanto mayor sea la velocidad del ciclista. En tercer lugar, si las mascarillas se utilizan de modo prolongado, pueden ser perjudiciales ya que en sí mismas resultan ser un acumulador de partículas nocivas, sobre todo si no se renuevan los filtros. En cuarto lugar existe poca adaptación entre la fisonomía facial de los distintos usuarios y la mascarilla cuyo diseño es único. Por último, si al uso de la mascarilla unimos el uso de un casco, la incomodidad puede ser patente para el ciclista.

Algunos ciclistas llevan mascarillas y otros no. Los ciclistas que circulan en áreas urbanas y que tienen problemas respiratorios deberían evitar pedalear en aquellas horas de mayor contaminación o en días de poca disipación de contaminantes.

Los ciclomensajeros y los ciclistas que circulan en vías utilizadas por camiones, vehículos altamente contaminantes, no deberían olvidar este complemento. Asimismo se recomienda elegir, si es posible, aquellos itinerarios menos congestionados. Los ciclistas portadores de mascarilla se convierten con su uso, en verdaderos estandartes del problema de la contaminación ante la presencia de otros usuarios.



**LA BICICLETA COMO VEHÍCULO DE OCIO ES DE LO MÁS DIVERTIDO Y GRATIFICANTE, TE AYUDA A ESTAR EN FORMA Y ES BUENO PARA TÍ.**

**LA BICICLETA COMO VEHÍCULO DE DESPLAZAMIENTO COTIDIANO AYUDA A MANTENER LA CIUDAD LIMPIA Y CON MENOS TRÁFICO RODADO, MENOS RUIDO.**

**NO ESTÁ MAL ¿VERDAD?**

**Estameñería Vieja, 2  
46001 VALENCIA ☎ 391 93 10**

# **BIKESPORT**



Hoy más que nunca (*versus* poco ozono) aquellos que pasamos mucho tiempo al aire libre necesitamos protegernos los ojos de los rayos solares nocivos, y sin embargo es curioso notar que la mayoría, cuando acudimos a comprarnos unas gafas, prestamos más atención al diseño que a las prestaciones de los cristales.

 **Luis Gilpérez Fraile**

Por ello quizás te sea útil conocer los detalles que explicamos a continuación, que sin duda te ayudarán a elegir, con conocimiento de causa, las gafas más adecuadas a tus necesidades.

El Sol nos envía una amplia gama de rayos que podemos dividir en tres grandes grupos: *ultravioletas*, *visibles* y *ultrarrojos* (o *infrarrojos*).

**Los rayos ultravioletas (UV)** están formados por ondas muy cortas (hablamos de longitudes de millonésimas partes de milímetro) y son los verdaderamente dañinos para la vista. La atmósfera los absorbe en buena parte, pero aún llegan en cantidad suficiente a la superficie terrestre como para resultar peligrosos incluso en días nubosos (las nubes no los filtran). La altitud, la nieve, amplias superficies de agua y la disminución de la capa de ozono, aumentan su peligrosidad. Los daños que provocan pueden ir desde ligeras conjuntivitis hasta la ceguera total.

El grupo de los **UV** podemos subdividirlo a su vez en tres subgrupos de mayor a menor longitud de onda:

**UV-A:** algo peligrosos para los ojos. Doran la piel.

**UV-B:** peligrosos para los ojos. Queman la piel.

**UV-C:** muy peligrosos para los ojos. En latitudes donde el ozono ya escasea, se están detectando animales con ceguera total. Pueden abrasar la córnea y la piel.

**Los rayos visibles (VR)** son los que nos permiten percibir imágenes y colores. Si son de intensidad adecuada no provocan daños ni molestias, pero

## LAS GAFAS PROTECTORAS

en días muy luminosos pueden llegar a deslumbrar. Atenuar su intensidad suele producir sensación de confort.

**Los rayos ultrarrojos (IR)** tienen su longitud de onda más allá de la percepción visual humana, y "proporcionan" calor. Sólo en condiciones muy extremas pueden dañar los ojos. Nótese que mientras que los IR queman por calor, los UV queman sin calentar.

Por todo ello, a la hora de comprar unas gafas deberíamos elegir el modelo que se ajuste a las siguientes protecciones:

- Protección anti UV: 100% para cualquier tipo de actividad.
- Protección anti VR: 80-90% para uso en zonas muy luminosas (alta montaña, nieve...) y para personas con ojos muy sensibles. 50-60% para un uso normal.
- Protección anti IR: 50-80% para zonas muy calurosas (latitudes bajas, desiertos...). 10% para un uso normal.

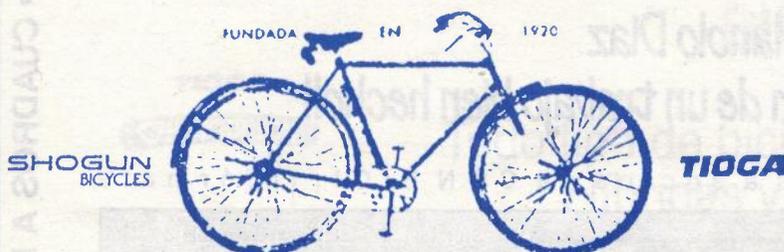
Estas protecciones las consiguen los fabricantes aplicando a los cristales diversos filtros, tintes y capas. Por ejemplo, en cuanto a colores del cristal se suelen utilizar los tintes marrones para filtrar los UV, los grises para los VR, los verdes para los IR, los amarillos para aumentar el contraste (antineblina), etc.

Otro detalle importante es que los cristales no creen reflejos cuando los rayos luminosos inciden desde ciertos ángulos. Para evitarlo deben solicitarse con tratamiento antirreflejos, y a veces es útil que cuenten con protecciones laterales.

Finalmente podemos elegir cristales fabricados a partir de materiales plásticos (ligeros, muy resistentes a los golpes pero delicados a las rayaduras) o de origen mineral (pesados, delicados a los golpes pero muy duros a las rayaduras). ..... ☒

## EL CABALLO DE ACERO

BICICLETAS Y ACCESORIOS



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

• CONSTRUCCIÓN ARTESANAL • BICICLETAS • TANDEMS • PORTABULTO

# bicicletas



## integral

¡¡Porque somos cicloturistas..... sabemos lo que hacemos!!

**BICICLETAS** para cicloturismo, híbridas, citybikes,....

**TANDEMS** de cicloturismo, híbridos,....

**PORTABULTOS** traseros de gran resistencia.

**ALFORJAS** traseras y delanteras (cremallera o correas).

**MOCHILA** portasacos-tienda adaptables a alforjas.

**BOLSAS PORTABICIS** para bicicletas con o sin portabultos.

*Diseñado por Manolo Diaz*

*¡¡la satisfacción de un trabajo bien hecho!!*

descuentos especiales a socios de CONBICI. Infórmate

Apartado de Correos 22  
Monforte de Lemos 27400 - LUGO

908 987094 - 982 404725  
93 4249152

OS EN ACERO INOXIDABLE • ALFORJAS • BOLSAS PORTABICIS • ANÁLISIS ERGONÓMICO • CUADROS • BICIS

S EN ACERO INOXIDABLE • ALFORJAS • BOLSAS PORTABICIS • ANÁLISIS ERGONÓMICO • CUADROS A MEDIDA

A • CONSTRUCCIÓN ARTESANAL • BICICLETAS • TANDEMS • PORTABULTO

# EL AUTOMOVIL Y EL NAZISMO

«De todos quizás no sea sabido que es receta hitleriana eso de un coche para cada quisqui, el volkswagen, el coche para el pueblo, y que por lo tanto la cultura actual del coche es literalmente fascista, como otras muchas de las formas cultura-



les con las que el fascismo, a la chita callando e insidiosamente, se ha incrustado en el fondo de nuestras convenciones.»

La cita de J.A. González Sainz (Archipiélago 18-19, pág. 132) posiblemente os sorprenda a más de uno. Pero por si os quedan dudas,

he aquí otras dos citas que recupera la revista colombiana La Bicicleta<sup>1</sup>:

«Millones de diligentes, obedientes y capaces ciudadanos se reconocen con amargura privados de un modo de transporte que podría ofrecerles, en medio de sus limitadas oportunidades, una fuente inagotable de felicidad, especialmente los domingos y días festivos. Por ello, debe ser removido el carácter exclusivista y socialmente excluyente que tiene el automóvil; lejos de ser un objeto de lujo, el automóvil debe convertirse en un objeto de uso»

Hitler, 1934

«Ahora será resuelta la contradicción que existe entre el desarrollo tecnológico del motor y la muy limitada realidad de las calles, a causa de la insuficiente atención prestada en previas décadas. Las vías del Führer serán desarrolladas en grandes arterias del tráfico, las cuales no sólo contribuirán a conducir al pueblo Alemán hacia la unidad política y económica más fuerte, sino también a ponerle punto final a los últimos remanentes de pensamiento individualista»

Autopistas Nacionales, el Signo de Nuestros Tiempos, Die Strabe (periódico oficial del nazismo)

¿Os suena el tono y el contenido? Reproducimos también los acertados comentarios de la revista colombiana:

«El establecimiento de Un pueblo, Un Reich, Un Führer, no se habría realizado por sí mismo: los grupos con resistencia a tomar el camino común deberían ser forzados a la unidad. Mediante la supresión de las oposiciones se suponía que serían borradas las diferencias y las autopistas serían el mecanismo ideal de tal empresa. La visión de una sociedad homogénea en la cual el pulso de la vida latiese a un ritmo uniforme, sin las alteraciones de identidades locales o particularismos culturales, se haría realidad en la red nacional de autopistas.

Dos años después de su toma de poder, Adolf Hitler celebraba su política de motorización de Alemania. Noventa mil trabajadores e ingenieros habían comenzado a trabajar en el proyecto de construcción masiva de autopistas para estimular la producción de automóviles e impulsar la economía alemana.

Esta singular simbiosis de autopista, automóvil y nazismo nos sugiere un interrogante: ¿acaso la filosofía homogeneizante y totalitaria del nazismo continúa perpetuada en el modelo de vida expresado por la masificación del automóvil?» ..... ☒

1 La Bicicleta. Un periódico de Peatones y Ciclistas para todos. Editada por el Centro de Asistencia Legal Ambiental (CELA). Cra. 36A No. D29-54 Cali. Colombia. e-mail: cela@mafaldaunivalle.edu.co



UN PERIODICO DE PEATONES Y CICLISTAS PARA TODOS

## Calmera BICICLETAS

TIOGA

HUTCHINSON

SHOGUN  
BICYCLES

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

c/ Atocha, 98

Teléf: 527 75 74 Fax: 527 15 96



# El oriente de Cuba

## en bicicleta

Pensando durante el invierno y la primavera donde viajar en las vacaciones estivales, surgió la idea de viajar a Cuba. El conversar con amigos que ya habían estado y la lectura de algún que otro libro hicieron que, definitivamente, el destino de nuestras vacaciones fuera el "lagarto verde".

 M<sup>a</sup> Carmen y Antonio

### EL TRANSPORTE DE LAS BICIS

Experiencias de otros compañeros cicloturistas, nos habían mostrado ciertas "dificultades" a la hora del embarque de la bici en el avión, a saber: cobro por parte de Cubana de Aviación de una tarifa especial por kilo de bicicleta. Obtuvimos una carta firmada por el gerente, autorizando el traslado de la bici como equipaje.

No nos fue necesario dicho salvoconducto. Eso sí, hizo falta llevarlas debidamente embaladas.

En vuelos internos y en la salida de la Habana, fueron estrictos con el peso y embalaje, pero tampoco fue necesario mostrar la autorización.

### ALOJAMIENTO Y COMIDA

Las formas de alojamiento que se nos ofrecieron dentro de la isla fueron las siguientes: hoteles de turismo internacional, hoteles para cubanos, bases de campismo y casas particulares. En cuanto a los primeros, os ofrecerán todo lo que vuestro dinero pueda pagar. Estaréis rodeados de compatriotas en busca de mulatas/os. La comida será vulgar, pero en ocasiones disfrutaréis de una buena vista sobre la zona o ciudad. Los hoteles para cubanos (o turismo interior, hoy en día en declive) son otra cosa: el precio bajará a la mitad o tercera parte, la comida será similar, el trato mucho mejor y la compañía sincera y agradable, pero llevaros linterna: hay cortes frecuentes de luz y los de agua se resuelven con cubos para ducharse y asearse. En las bases de campismo olvidaros de la tienda de campaña: no es necesaria, puesto que éstas bases cuentan con "cabañas" de hormigón con baño y colchonetas. Higiénicamente están al otro lado de la frontera de la limpieza. Los problemas de luz y agua serán constantes y los mosquitos os harán pasar noches inolvidables. En las bases es importante llevar comida, porque sino, será una dificultad

más que añadir, aunque podéis hablar del tema con el recepcionista, siempre dispuesto a resolveros cualquier problema.

Dos vías pueden conducir os a una casa particular: habéis conocido a un lugareño/a y os ha invitado (no hay pueblo mas hospitalario), o bien, os la han ofrecido a precio reducido. Si es el primer caso, a la hora de comer, piensa en el crítico momento económico por el que atraviesan y procura contribuir y no ser una carga.

En la mayoría de las poblaciones importantes existen "paladares" o restaurantes en casas particulares, con una cocina exquisita y casera, donde por poco dinero (en dólares, por supuesto) podréis dar cuenta de suculentos manjares.

A lo largo de las carreteras y en las poblaciones que crucéis, encontraréis vendedores de refrescos, dulces y frutas en moneda cubana, así como diplotiendas o "shops" donde aprovisionaros de alimentos para la rutas, aquí siempre en dólares.

Existe el mercado agropecuario, donde comprar frutas, carnes y hortalizas a precio libre, en pesos cubanos o dólares al cambio del mercado negro del momento.

### CLIMA Y RELIEVE

La fecha en la que ha transcurrido nuestro viaje ha sido entre el 22 de septiembre y el 16 de octubre. Decir primero, que la temperatura es bastante cálida durante todo el año (25<sup>o</sup>-27<sup>o</sup> centígrados). La diferencia está en la existencia de una estación húmeda, de mayo a octubre, y una estación seca de noviembre a abril. El pasado año llovió bastante durante julio, agosto y septiembre. Las tormentas suelen producirse por las tardes. Llueve torrencialmente durante un corto espacio de tiempo (1 o 2 horas) y luego escampa. Si llueve durante todo el día, es que hay un "frentesito" y normalmente se desbordan ríos y se producen inundaciones. Llevar capa de agua y cubrealforjas para evitar que se empape el equipaje.

La zona oriental es prácticamente en su totalidad montañosa. Destacan la Sierra de Nipe, la de Cristal, las Cuchillas de Moa y Cuchillas de Toa, la Sierra Maestra y Cordillera del Turquino. Las carreteras por las que hemos circulado, bordeaban la costa, aunque ésto no evitaba las frecuentes subidas y bajadas de "lomas".

### CARRETERAS Y VEHÍCULOS

El tráfico no era muy frecuente, destacando la presencia de camiones, trasladando mercancías y personas en el remolque, alguna guagua y algún que otro coche particular o alquilado por turistas. Las bicicletas también están muy presentes en las carreteras, sobre todo entre poblaciones cercanas,

### BIBLIOGRAFÍA Y MAPAS

- Guía del Trotamundos. Cuba.
- El viajero independiente. Cuba. Ed. Júcar.
- Mapa: Cuba. Edita: librería Altaír. Escala 1:1250000

trasladando entre una y tres personas por ciclo (adultos y niños). Resulta ser un medio de transporte muy utilizado dadas las circunstancias de falta de combustible y las "dificultades" que atraviesa el país en el actual período especial que están viviendo (o sufriendo). Las carreteras no están en buen estado. Respecto a los coches, normalmente tocan el pito para anunciar su presencia. No hay un concepto claro de la distancia de seguridad. La velocidad de los vehículos es baja, entre 40 y 60 km/h aproximadamente. En la ciudad de la Habana, existen carriles bicis por las avenidas principales separados del resto del tráfico por unos pivotes de cemento de color amarillo clavados en el suelo. La Habana dispone de un servicio de autobuses para transportar personas con bicicletas. Las ciudades del oriente visitadas no disponen de esta infraestructura.

### SITUACIÓN ACTUAL

Hablar de Cuba, es hablar del embargo estadounidense, pero también de la caída del bloque soviético. Económicamente están en pleno período especial, lo que quiere decir que las carencias abarcan a todas las actividades. Las tres comidas de un cubano de hace años, han sido reducidas a dos en muchas poblaciones rurales. La vestimenta fuera de las ciudades pasa por el aprovechamiento absoluto de todo tipo de prendas, hasta límites insostenibles.

Mientras, el Gobierno cubano, en un intento de apertura, permite la existencia de pequeños comercios y la compra de pequeñas parcelas de tierra a los campesinos. Aun así, los que se benefician de ello son pocos y muchos pasan por auténticos estrecheces.

La gran contradicción nacional, es la necesidad absoluta de dólares, no sólo por parte del Estado, sino de cualquier cubano que quiera acceder a comida, medicamentos, ropa y cualquier bien de primera necesidad. Productos que muchas veces escasean en las tiendas que venden en moneda nacional y abundan en las diplotiendas a las

que se accede exclusivamente pagando en dólares. El dinero del "enemigo" manda en Cuba.

El consumo de gasolina en Cuba hoy en día es un lujo y la falta de petróleo afecta a toda actividad económica. Allí se puede comprobar hasta qué punto dependemos del oro negro y sufrir sus consecuencias: cortes en el suministro eléctrico, dificultades en el bombeo de agua, escasez de transporte público (autobuses y trenes) y privado. Sin embargo, estas dificultades no afectan normalmente a los turistas, ya que existen gasolineras donde llenar los depósitos de los coches de alquiler pagando en divisa. La calidad de vida de un turista en la isla nada tiene que ver con la de la mayoría de los cubanos.

### LA RUTA

En esta ocasión, decidimos recorrer la parte oriental de la isla, iniciando la ruta en Holguín, para finalizar en Santiago de Cuba. Tanto el traslado de La Habana-Holguín, como Santiago-La Habana se hizo en avión.

#### Holguín-Mayarí. 84 kms.

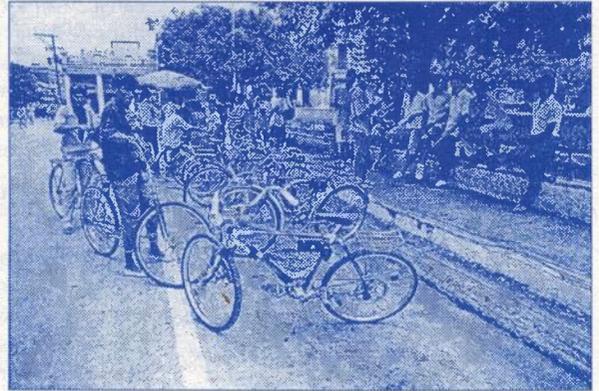
Este primer día, se toma contacto con las "lomas", el calor, la humedad y las tormentas. El comienzo es boscoso, y las subidas y bajadas son constantes, pero atención a las subidas: por muy fuerte que sea el desnivel, las carreteras suben en línea recta, sin zig-zag, lo cual lo hace muy sufrido. La noche la hacemos en Mayarí, población grande cercana a la Bahía de Nipe.

#### Mayarí-Cayo Saetía. 38 kms.

Después de la insolación del día anterior, salimos de madrugada dispuestos a subir unos 12 kms. en busca de los Pinares de Mayarí. Tras 6 kms. de brutal ascensión, descendimos y volvemos grupas hacia el pueblo. Allí buscamos la carretera en dirección al Cayo Saetía. Recorremos campos de caña

en dirección a la Bahía de Nipe. Para entrar al Cayo, hay que cruzar un pequeño de madera, tras el cual se abre un bosque constante que busca la orilla del mar.

Dentro del Cayo, permanecemos un día más, disfrutando del mar y del paisaje, donde, dada su condición de coto de caza, observamos gamos, guacamayos, iguanas, "perros de agua" y todo tipo de reses.



#### Cayo Saetía-Baracoa. 22 kms.

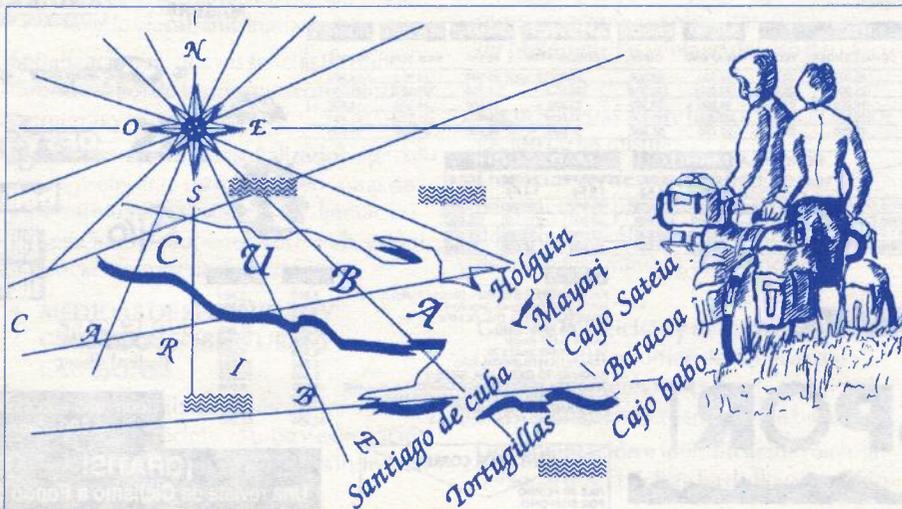
Nos levantamos con el sol, y nos despedimos del Cayo en dirección al próximo cruce, donde encontramos al "amarillo". El "amarillo" es un inspector que regula el transporte colectivo. Se encarga de controlar a los vehículos que circulen vacíos, para que transporten a la gente que espera, a veces, durante horas, para poder trasladarse a otras poblaciones. Le decimos que queremos viajar hasta Moa o Baracoa en camión o cualquier otro vehículo, y, sorprendido, no sólo no nos cobra la tarifa oficial, sino que nos invita a un refresco y nos cuela en el primer camión rumbo a Baracoa, a 140 kms. de allí.

A nuestro alrededor, el paisaje va cambiando: de los campos de caña, pasamos a bosques de palmeras y plátanos, café y cacao, naranjas silvestres, fruta bomba (papayas) y multitud de árboles frutales.

De vez en cuando, cruzamos ríos con poca agua, que durante las lluvias aumentan peligrosamente de caudal. La carretera, en su parte final, se convierte en camino con fuertes pendientes, rondando un desnivel del 15%.

Al día siguiente, durante la visita a la ciudad (de la que se destaca el Museo Municipal y la Iglesia de la Asunción), conocemos a un grupo de jóvenes dedicados al triatlón, los cuales no sólo nos informan sobre la ruta que queremos seguir, sino que se ofrecen para enseñarnos las cercanías de Baracoa. Durante esos días recorreremos los alrededores: buscamos el río Yumurí por una carretera pegada a la costa, que queda bruscamente cortada por la rotura del puente a causa de una riada.

Ramón, Roberto y Alejandro, nos dan su visión del régimen, desde su situación de jóvenes, algunos en paro, y con pocas perspectivas de futuro.



### Baracoa-Playita de Cajobabo. 64 kms.

Durante los largos kms. de subida (unos 20 en total) la vegetación cubre de manera permanente todas las montañas. Alternan los frutales: palmeras, plátanos, naranjos; con las plantaciones de café; y, en altura, los pinos se mezclan con las plataneras. Las viviendas, pocas y aisladas entre sí, son los típicos bohíos. En el puerto de Cotilla, contemplamos el Atlántico y el Mar Caribe. En los casi 30 kms. de bajada, la vegetación es casi selvática, cubriendo las columnas que sostienen el viaducto de la Farola. Poco a poco el clima es menos húmedo, y la vegetación va siendo menor y más árida.

### Playa de Cajobabo-Tortuguillas. 58 kms.

Nos despedimos de multitud de mosquitos agradecidos de nuestra sangre europea. Seguimos la línea de la costa, y disfrutamos de la brisa marinera, en medio de un paisaje más árido y monótono, pedaleando por fin en llano. Los pueblos que cruzamos (San Antonio del Sur, Imías), están formados por una calle principal, alrededor de la cual se estructura el pueblo. En los cruces, alrededor de los "amarillos", permanece la gente esperando transportes.

Tortuguillas es un pequeño pueblo cerca de Guantánamo, dedicado en su mayoría a la recolección del plátano, de enormes fincas que llegan hasta la ciudad. Allí, a la salida, junto al "amarillo", esperamos inútilmente un camión a Santiago. Al día siguiente, tenemos más suerte, y nos acercan a 20 kms. de Santiago: pedaleamos durante 2 días por sus calles y alrededores, visitando la catedral, el Castillo del Morro (con inmejorables vistas de la bahía y de la Sierra Maestra), el Santuario de la Virgen de la Caridad del Cobre...

### Santiago de Cuba-Parque Baconao. 22 kms.

El Parque Baconao está declarado Reserva de la Biosfera. Conserva una exuberante vegetación, lagunas y grandes zonas montañosas, así como playas pequeñas y acogedoras. Un auténtico vergel. Aquí finalizó nuestra visita al oriente cubano.

Por último, animar a cualquier cicloturista a realizar un viaje a Cuba: disfrutaréis de la maravillosa compañía y hospitalidad del pueblo cubano, un paisaje que siempre recordaréis, y de grandes facilidades para moveros en vuestro vehículo preferido: la bici.

# EVOLUCIÓN EN ESPAÑA Y

España es el penúltimo país de la Unión Europea (U.E.) en cuanto al número de bicicletas vendidas, anualmente, por cada mil habitantes (28), superando únicamente a Grecia (23). A la cabeza de ventas se sitúan Holanda (78), Dinamarca (66) y Alemania (64).

**Tabla 1**  
Producción de bicicletas en la U.E.  
(en miles de unidades)

	1991	1992	1993	1994
Alemania	4932	4550	4100	3900
Italia	3580	3500	4200	5285
Francia	1168	1035	850	910
Gran Bretaña	1164	1180	1100	1150
Holanda	894	882	740	770
España	584	505	410	430
Portugal	406	413	390	420
Bélgica/Lux.	230	188	145	160
Dinamarca	92	91	160	170
<b>Total</b>	<b>13050</b>	<b>12344</b>	<b>12095</b>	<b>13195</b>

# ¡¡PRO... FESIONALES DEL MOUNTAIN!!

¡PINTA TU CUADRO!  
(AL HORNO) 5.000 Ptas.

TREK USA

cannondale  
HANDMADE IN USA

SPECIALIZED  
MARIN  
MOUNTAIN BIKES

ALKON

UNIMEGA

MARY FISHER  
EUROTRAC

SHIMANO

POLAR

MAVIC

# MARACOL SPORT

Paseo de las Delicias, 53 Tlf: (91) 539 96 33 Madrid 28045

	TIOGA		PANARACER		SPECIALIZED		ONZA		RITCHEY		IRC		MICHELIN		VITORIA	
CUBIERTAS	PSYCHO II (Gr. Ne) 1.95	PSYCHO TT (Ambar) 1.95	PSYCHO II 2.10	MAGIC XC 2.10	SMOKE DART 2.10	GROUND CONTROL 1.95	GROUND ZERO 1.95	SLICK 2.10	AGGRO 2.10	HONCH 2.10	Z-MAX 1.85	SLICK 1.50	SAYANE 1.95	MTB 2.10		
Nylon	2.000	2.000	3.000	3.500	2.000	2.000	2.500	1.800	3.500	3.500	2.000	1.000	2.500	1.000		
Keplar plegable	3.000	3.990	4.990	4.500	3.500	4.000	3.300	4.400	4.400				3.500			

	SHIMANO						HUGO				WHITE INDUSTRIES			RADIKAL		PENDUS		EDR	
BUJES	ALIVIO		STX		LX		XT		AMERICANO		AMERICANO		AMERICANO		AMERICANO		AMERICANO		
LLANTAS	Del.	Tras.	Del.	Tras.	Del.	Tras.	Del.	Tras.	Del.	Tras.	Del.	Tras.	Del.	Tras.	Del.	Tras.	Del.	Tras.	
Mavic 217 Sup UB	7.990	9.990	9.800	10.600	10.500	12.500	14.000	18.000	19.000	29.000	25.000	49.000	18.000	13.900	19.900				
Mavic 217 Sup Ceramic	15.100	17.500	18.000	17.600	17.500	19.500	21.000	25.000	26.000	36.000	32.000	55.000	25.000	21.000	26.000				
Mavic 117 Sup Negra	8.600	11.000	9.500	11.000	11.000	13.000	14.500	18.500	19.500	29.500	24.500	38.000	18.500	14.500	20.000				
Mavic 234	6.500	9.000	7.000	9.600	8.500	10.500	12.000	16.000	17.000	27.000	22.000	46.000	16.000	12.000	18.000				

\*DTO 10% Juego Completo. Radios DT SWISS CHAMPIGN

	SIDI			DIADORA		CARNAC		ANSWER		SHIMANO		NEW GUEL		HORNET	
PEDAL	DOMINATOR	CHALLENGER	TECNO	JALAPENO	DUNE	ACCELERATOR	M-110	NEW GUEL	HORNET						
Shimano - 535	20.900	19.000	23.900	16.000	28.900	23.900	20.000	14.900	14.900						
Shimano - 747	26.900	25.000	29.000	22.000	35.900	30.000	28.900	21.900	21.900						
VP - 102	20.900	19.000	23.900	16.000	28.900	23.900	20.000	14.900	14.900						
Ritchey WCS Cromoly	26.900	25.000	29.000	22.000	35.900	30.000	26.900	21.900	21.900						
Onza	26.900	25.000	29.000	22.000	35.900	30.000	26.900	21.900	21.900						

	HORQUILLA		MANITOU		MARZOCCHI		
CUADRO	5 COMP 1.5 Kg.	5 SX 1.4 Kg.	ZOKES PRO 1.4 Kg.	XC 700 1.4 Kg.	XCR II 1.3 Kg.		
ALKON Aluminio Ora (Pl. Ne. Am.) 1.7 Kg.	75.000	89.000	80.000	80.000	70.000		
ALKON Aluminio 7005 (Pl. Ne. Am.) 1.6 Kg.	110.000	135.000	90.000	115.000	105.000		
FILIJ (Plástico) 1.6 Kg.	89.900	109.900	60.000	85.000	75.000		
EDR Tenge Ultralight (Anod.) 1.7 Kg.	80.000	99.900	60.000	85.000	75.000		

### VARIOS

KALLOY IINO Pot. Tq. Man. (Mor/Az/Pl/Ne) 0° y 5°	2.500	3.800
MANILLAR: Descenso (Mor/Az/Pl)	3.900	5.000
MANETAS FRENO: DIA. COMPE PC - 11	4.500	8.000
MANILLAR: FRENOS	20.000	35.800
SILLIN FLITE Kevar	9.500	18.000
SILLIN TURBOMATIC-2	4.900	9.000
ZAPATILLA MTB: PEDAL SPD	12.990	22.990
PARAVIENTO GIORDANA, BIEMME	6.500	10.500
CULOITTE LARGO TERMICO GIORDANA, BIEMME	4.990	8.000
CULOITTE MAILLOT CASTELLI COOLMAX	8.900	14.900
PULSOMETRO POLAR BEAT	11.990	19.990
PULSOMETRO POLAR ACUREX II	32.990	60.900

1 Unid. 2 Unids.

B.E.S.T.  
Radical Biker

(compras superiores a 4.500 ptas)

### VENTA POR CORREO

HAZ TU PEDIDO POR TELEFONO. VISA Y GIRO POSTAL. 1000 Ptas. PORTES. CUALQUIER PAQUETE.

### ¡GRATIS!

Una revista de Ciclismo a Fondo ó de Mountain Bike a Fondo los meses de Abril, Mayo y junio

# DEL MERCADO DE BICICLETAS EN LA UNIÓN EUROPEA

Estos y otros datos han sido publicados en *Cycle-press*, revista de la Industria Internacional de la bicicleta, nº 105 de agosto de 1995, y los recogemos en las tablas I a III. Se completan con las estadísticas a nivel nacional, tabla IV, suministradas por ANESDOR (Asociación Nacional de Empresas del Sector de las dos Ruedas). Por cierto, ambas

venta (el *boom* de la bici de montaña) alcanzándose en 1992 las 2.147.000 unidades. En los últimos años las ventas, influidas por la crisis económica, han descendido.

Estas fluctuaciones son análogas a las de la mayoría de los países de la U.E. En Francia, por ejemplo, la máxima

producción tuvo lugar en 1980 (2.776.000 unidades) y el máximo absoluto de ventas en 1991 (3.260.000 unidades), siguiendo las curvas de producción y de ventas comportamientos muy similares a las correspondientes a España.

El crecimiento

**Tabla III**  
**Venta de bicicletas en la U.E. (en miles de unidades)**

	1991	1992	1993	1994	(1)	(2)
Alemania	6200	6000	5500	5210	80.9	64
Francia	3260	2878	3110	2710	57.5	47
Gran Bretaña	2800	2270	2100	2330	58.1	40
Italia	2200	1854	1500	1720	59.5	29
España	1287	1850	1570	1100	39.1	28
Holanda	1333	1310	1300	1200	15.3	78
Bélgica/Lux.	507	533	480	470	10.1	46
Portugal	455	425	390	380	9.9	38
Dinamarca	350	340	300	340	5.1	66
Grecia	240	280	240	240	10.3	23
Irlanda	180	140	120	120	3.5	34
<b>Total</b>	<b>18812</b>	<b>17880</b>	<b>16610</b>	<b>15820</b>	<b>349.7</b>	<b>45</b>

Notas: 1 Población en millones de habitantes  
2 bicis/1000 habitantes (1994)

fuentes difieren en los datos de 1992. Suecia, Austria y Finlandia, las últimas incorporaciones a la U.E. no están incluidas en los datos.

La producción de bicicletas, en los últimos años, ha descendido en todos los países de la U.E salvo Italia y Portugal. La estrategia comercial italiana le ha permitido aumentar su producción y mantener la producción total de la U.E. en torno a los 13 millones de unidades.

En España la producción alcanzó su máximo en el año 1984 (1.049.000 unidades) observándose una posterior caída que empieza a atenuarse en los últimos años. En cuanto a las ventas, en 1984 también se produjo un máximo relativo, con un posterior descenso hasta 1989 y un rápido crecimiento a primero de los no-

venta al comienzo de los noventa se produjo en medio de un descenso de la producción en la U.E. (exceptuado el caso italiano) debido a las importaciones, principalmente de los países asiáticos.

En los últimos años, la producción europea parece que consigue estabilizarse, a pesar del descenso de ventas, una vez frenada la

**TABLA IV**  
**Mercado Español de bicicletas**

Año	Producción	M. Interno(1)	Importación(2)	Exportación(2)
1.980	831.864	831.552	312	624
1.981	880.837	873.298	49.745	57.284
1.982	880.372	842.458	18.041	55.955
1.983	964.839	921.370	8.995	52.464
1.984	1.049.248	1.033.873	12.349	27.724
1.985	955.031	949.933	11.721	16.819
1.986	826.369	837.958	20.249	8.660
1.987	789.829	814.749	35.485	10.565
1.988	704.801	832.562	142.115	14.354
1.989	660.124	806.680	213.707	67.151
1.990	666.268	903.055	407.265	170.478
1.991	584.548	1.287.565	799.634	96.617
1.992	536.892	2.146.901	1.682.539	72.530
1.993	410.350	1.787.104	1.497.673	120.919
1.994	428.001	1.055.732	719.932	92.201

Notas: 1 Mercado Interno = Producción + Importación - Exportación.  
2 No se consideran Canarias, Ceuta y Melilla por tener diferente régimen.

**Tabla II**  
**Importación de bicicletas en la U.E. (en miles de unidades)**

	1992	1993	1994
Taiwan	2308	2272	1724
China	1681	388	50
Thailandia	522	419	343
Indonesia	360	311	266
Malasia	344	490	416
Corea del Sur	104	189	182
Vietnam	93	295	101
India	121	374	493
Hong-Kong	64	12	4
Japón	46	27	11
Macao	-	-	18
<b>T. Extremo Oriente</b>	<b>5643</b>	<b>4779</b>	<b>3610</b>
USA	128	118	136
Canadá	20	20	2
Rep. Checa	163	244	257
Polonia	190	174	286
Eslovenia	49	101	61
Yugoslavia	84	-	-
Rusia	11	8	1
Turquía	-	16	30
Lituania	-	71	60
<b>T. Otros Países</b>	<b>644</b>	<b>752</b>	<b>832</b>
<b>Total General</b>	<b>6288</b>	<b>5531</b>	<b>4422</b>

importación masiva. Esta ha disminuido de 1992 a 1994 en casi 1,9 millones de unidades (un 29%). El descenso se ha producido en los países del Extremo Oriente debido, según Brian Montgomery (presidente de la Asociación europea de constructores de bicicletas, EMBA), al miedo a las sanciones anti-dumping. Por contra crece la importación de los países de Europa del Este y de la India.

Junto a las medidas anti-dumping (*legal anti-dumping duties*), otras restricciones a las importaciones se producen regulando con detalle las ventas de bicicletas. Así en Francia un Decreto del 24 de agosto de 1995 indica (anexo 2, art. 9) que "las bicicletas deberán estar dotadas de aluminado y equipo de señalización activo y pasivo" y además (art. 7) sólo podrán ser entregadas totalmente montadas y ajustadas.

## SEGREGACIÓN O INTEGRACIÓN:

# ¿HASTA QUÉ PUNTO DEBE EL CICLISTA SER AISLADO DE LOS DEMÁS MEDIOS DE TRANSPORTE?



El siguiente texto fue el ganador del premio FALCO 1995. La Federación de Ciclistas Europeos (ECF) promueve dicho premio, que es financiado por la empresa holandesa "Falco" de aparcamientos para bicis.

 Jonathan Toy, Grupo de acción ciclista de Leeds.  
Traducido por Esteban Pujal; revisado por Alfonso Sanz.

### 1. INTRODUCCIÓN

La bicicleta es un medio de transporte y, por lo general, sus usuarios viajan entre los mismos lugares y para los mismos fines que los usuarios de otros medios de transporte. Los ciclistas necesitan poder alcanzar sus destinos con un mínimo de esfuerzo, de incomodidad y de peligro. Las vías del tráfico general son las rutas más directas entre las zonas residenciales, las áreas comerciales, los lugares de trabajo y los colegios. Sin embargo, el trazado de las vías en combinación con el número, el tamaño, la velocidad y la maniobrabilidad del tráfico motorizado, puede tener un impacto tremendo sobre la comodidad y la seguridad de los ciclistas, influyendo sobre las decisiones de las personas con respecto al uso de la bicicleta u otro medio menos sostenible.

La preocupación por la incidencia de un alto volumen de tráfico a alta velocidad sobre la comodidad y la seguridad de los ciclistas ha producido una tendencia a segregar a éstos. Históricamente, este argumento se ha apoyado en la perspectiva de que los ciclistas son obstáculos para el tráfico motorizado. Con la difusión del punto de vista según el cual la dependencia con respecto al tráfico motorizado crea problemas económicos, sociales y medioambientales, la convicción sobre el valor del transporte en bicicleta se ha ido generalizando. Actualmente la creación de vías especiales para ciclistas debería perseguir los siguientes objetivos:

- Fomentar el cambio de medio de transporte, del transporte motorizado a la bicicleta.

- Reducir la proporción de accidentes por kilómetro recorrido en bicicleta, siempre que las medidas de seguridad empleadas no sean tan incómodas que desalienten a los ciclistas potenciales.

Para conseguir que crezca el número de usuarios de la bicicleta, la infraestructura debe ajustarse a las necesidades de los ciclistas. La propuesta holandesa de una infraestructura adecuada para el uso de la bicicleta<sup>1</sup> establece cinco requisitos principales: completitud, economía de las distancias, recorrido atractivo, seguridad y comodidad. A continuación se consideran las ventajas de la segregación frente a las de la integración en relación con cada uno de estos cinco requisitos.

Además, la decisión final sobre la integración de los ciclistas con el resto del tráfico o la de proveer

una vía alternativa debe tener en cuenta otros factores, que incluyen las necesidades de otros usuarios y las de los peatones, las limitaciones geográficas y topográficas, el presupuesto y la voluntad política. Algunos de estos factores se consideran posteriormente.

### 2. LA SEGREGACIÓN Y LA INTEGRACIÓN, MANERAS DE CUMPLIR CON LAS EXIGENCIAS DE LOS CICLISTAS

#### 2.1 Completitud

Por motivos económicos y por la escasez de suelo, una red especializada de vías para la bici nunca será tan extensa como el viario general. Muchas de las vías actuales se utilizaron mucho antes del tráfico motorizado y han adoptado un buen término medio entre el camino más recto y el de la menor pendiente. Las vías segregadas pueden en el mejor de los casos complementar las calles y carreteras existentes y deben integrarse cómoda y seguramente en ellas.

La segregación puede mejorar la coherencia para los ciclistas de dos maneras:

- proporcionando atajos por áreas en las que la presencia de vehículos a motor no es deseable.
- proporcionando alternativas a secciones de la red de carreteras que los ciclistas evitan por su peligrosidad o falta de atractivo.

La provisión completa para los ciclistas debe incluir la integración del ciclismo con el transporte público. Además de aparcamientos de bicis en las terminales, es importante que se facilite el transporte de bicis en los trenes y tranvías.

#### 2.2 Economía de las distancias

Puesto que las bicicletas se impulsan mediante el esfuerzo humano, las rutas que utilizan los ciclistas deben ser al menos tan directas como las de la red de carreteras. La economía de una ruta se define en términos del tiempo empleado en llegar al destino desde el lugar de partida. Depende, por lo tanto, de dos factores: la distancia de la ruta y la velocidad media, y esta última está vinculada a variables que incluyen la altura y el desnivel, la velocidad del viento, la anchura del carril, la calidad del firme, el retraso en los cruces y el grado de congestión debida a los vehículos a motor, peatones u otros ciclistas.

Es de suponer que los ciclistas utilizarán las vías especiales allí donde sean al menos tan directas como las calles o las carreteras. La segregación



- 1 Sign up for the bike; Design Manual for a cycle-friendly infrastructure, C.R.O.W. Ede, 1993.
- 2 Forester, J. (1977) Discouragements to cycling transportation, en Cycling transportation engineering 1ª edición.
- 3 Godefrooij T. (1993) Segregation or integration? En The civilised city responses to new transport priorities, papers from the VIIth International Velo-city conference, Nottingham, Sept. 1993, pp. 113-117.

atraerá a los nuevos ciclistas si da lugar a un ahorro de tiempo con respecto a otros modos de transporte.

Así, el valor de las rutas segregadas es mayor cuando proveen atajos. Entre este tipo de atajos están las vías a contra mano que eliminan los rodeos de las calles de una sola dirección y las vías que cruzan lugares en los que el tráfico motorizado no resulta deseable (a través de parques, entre callejones sin salida, en zonas peatonales, calles estrechas o puentes). Son también valiosas las rutas segregadas cuando ahorran tiempo al evitar embotellamientos, como en el caso del uso por parte de los ciclistas de los carriles bus.

Las pistas bici pueden provocar retrasos a los ciclistas de tres maneras: por la baja velocidad prevista en su diseño, por la interferencia mutua entre ciclistas a diferente velocidad, y por la necesidad de ceder el paso en los cruces con el tráfico motorizado.

La previsión de una baja velocidad en la vía retrasa a los ciclistas más rápidos. El manual holandés de diseño recomienda velocidades de 30 Kms/h en las vías principales, 25 Kms/h en las distribuidoras y 20 Kms/h en las de acceso. Estas velocidades son mucho más lentas que las que muchos ciclistas encontrarían aceptables cuesta abajo o con el viento favorable.

Los ciclistas más rápidos llegan a circular al triple de la velocidad de los más lentos en terreno llano, y esta diferencia puede ser incluso mayor en las subidas. Por motivos de coste y de escasez de suelo, las pistas bici tienden a ser demasiado estrechas para

pistas bici deben cruzar las carreteras y el tráfico en estas carreteras suele ser mayor que en la vía ciclista. En las convenciones habituales con respecto a prioridad de paso es difícil conceder prioridad a las bicicletas, lo que puede dar lugar a un retraso excesivo para los ciclistas a menos que se construyan costosas intersecciones. No sucede esto cuando los ciclistas circulan por carretera, pues cuanto mayor sea el rango de la carretera, mayor el beneficio que obtiene el ciclista de la prioridad en los cruces.

### 2.3 Atractivo del recorrido

La naturaleza visualmente atractiva del entorno tiene poca importancia en relación con la elección de la ruta, excepto en el caso del ciclismo de ocio. La disponibilidad de suelo lineal, continuo y asequible es limitada, de manera que aunque las pistas bici pueden ser más atractivas que las carreteras allí donde cruzan parques o circulan

junto a canales, también pueden trazarse cruzando terrenos industriales que han dejado de utilizarse.

De noche, las pistas bici alejadas de las carreteras a menudo son muy poco atractivas para los ciclistas (especialmente para las mujeres) quienes temen ataques personales o robos o agresiones a bicicletas aparcadas. Estas pistas tienden a estar también menos iluminadas. Una ventaja de las pistas bici, por otra parte, es la menor incidencia del deslumbramiento por parte del tráfico motorizado que circula en dirección contraria.

La integración en las carreteras principales puede resultar poco atractiva para los ciclistas cuando su libertad de movimientos es restringida por el tráfico más rápido.

Para los ciclistas las carreteras con sistemas urbanos de control del tráfico, en las que las señales se sincronizan para proporcionar fluidez al tráfico motorizado, resultan incómodas, pues su menor velocidad les impide ajustarse al ritmo de la "onda verde".

Se emplea en esta traducción la terminología propuesta en el libro "La bicicleta en la ciudad. Manual de políticas y diseño para favorecer el uso de la bicicleta como medio de transporte" de Alfonso Sanz, Rodrigo Pérez y Tomás Fernández. En dicho manual, editado por el Ministerio de Fomento y que estará publicado cuando esta revista esté en la calle, se recoge el siguiente vocabulario:

**Itinerario ciclista:** Cualquier trayecto que disponga de infraestructura específica o facilidades para la circulación ciclista.

**Carril-bici:** Espacio de la calzada que se dedica ex profeso a las bicicletas mediante la señalización vertical y horizontal correspondiente. El carril-bici será **semiprotegido** cuando existan elementos franqueables pero disuasorios para su invasión por parte de los vehículos motorizados.

**Pista-bici:** Terreno allanado y preparado convenientemente para el paso de bicicletas y que está segregado tanto del tráfico motorizado como del peatonal.

**Senda-bici:** Vía para peatones y ciclistas que discurre por espacios abiertos, segregados de los vehículos motorizados, tales como parques, pasillos verdes y bosques. La separación entre peatones y bicis puede ser nula o basada en señalización horizontal y vertical.

**Aceras-bici:** Parte del acerado de una calle que se dedica ex profeso a las bicicletas mediante la señalización vertical y horizontal correspondiente.

La creación de aparcamientos adecuados para bicis incrementa el atractivo de la bici como medio de transporte. El aparcamiento de bicis puede integrarse con el de coches allí donde esto resulta cómodo para los ciclistas e incrementa la seguridad de las bicis aparcadas. Pero es necesario crear aparcamientos de bicis suplementarios, al menos tan cercanos a las tiendas y oficinas como el aparcamiento de coches más próximo, para incrementar la comodidad en el uso de la bicicleta comparado con el del coche.

### 2.4 Seguridad

La seguridad es la justificación principal para proveer vías segregadas para bicicletas. Los ciclistas ocasionales las valoran altamente como uno de los mayores incentivos del uso de la bicicleta. Los ciclistas cotidianos, por el contrario, valoran de manera más positiva la completitud y la economía de distancia que representa la integración. Cabe distinguir dos categorías de la seguridad, la real y la percibida.

#### Seguridad real

La seguridad real está determinada por el número de encuentros (a menudo con vehículos motorizados, pero también con peatones y con otros ciclistas) y por la complejidad de la situación del tráfico durante estos encuentros.

Con respecto a las pistas bici y otras vías de bicicletas segregadas, Forester<sup>2</sup> mantiene que crean 2.6 veces más accidentes por milla recorrida que la circulación en bicicleta con el tráfico general. Atribuye esto a las causas siguientes:

- Mal trazado; una pista bici adecuada a las necesidades de los ciclistas debería constar de dos carriles de 2.5 m. ▶



permitir adelantamientos eficaces, excepto cuando hay poca circulación. Todos los ciclistas quedan, por lo tanto, limitados a la velocidad del más lento.

Todos los usuarios de las vías bici sufren retrasos en los cruces con carreteras. Las

con radios de curva y visibilidad para velocidades de 40 Kms/h en llano, 48 Kms/h en pendientes del 4% y 64 Kms/h en las del 6%. El elevado coste de dichas vías significa que las que se construyen se trazan para velocidades menores y que por ello son peligrosas a las velocidades normales.

- Observancia insuficiente de las normas de tráfico por parte de los ciclistas, atajar en las esquinas, falta de concentración y de observación, a todo lo cual contribuye lo angosto de las vías.
- Utilización compartida con los peatones; excepto a velocidades inferiores a los 8 Kms/h, el ciclista no puede echarse a un lado a la misma velocidad que el peatón. La segregación visual entre ciclistas y peatones mediante líneas pintadas es insuficiente.

Cuando la circulación en bicicleta está integrada en el tráfico general se da una mayor disciplina en el uso de las vías, hay más espacio y el tráfico adyacente circula en la misma dirección.

El tipo de vía denominado propiamente como carril bici rara vez consigue reducir los accidentes. Puede mejorar la seguridad percibida e incrementar las cifras de utilización de la bicicleta, pero a costa de aumentar las cifras de accidentes, especialmente en las entradas y cruces. El problema principal se relaciona con el hecho de que los carriles bici suelen contradecir las normas habituales del tráfico, lo que da lugar a giros inadecuados.

La inmensa mayoría de los accidentes sufridos por los ciclistas tiene lugar en los cruces. La segregación desarticula aquí los indicios posicionales del ciclista con respecto a las intenciones de su maniobra, originando cruces en el camino de otros vehículos. Incluso cuando los carriles bici quedan interrumpidos en los cruces, los ciclistas tienden a permanecer junto al bordillo.

Entre cruces, los carriles bici siguen el margen de la calzada, donde el mantenimiento del firme es imperfecto (especialmente en torno a los desagües) y donde se sedimentan los fragmentos de vidrio y el agua estancada. Ello proporciona a los ciclistas una falsa sensación de seguridad y, allí donde deben juntarse al resto del tráfico, la presencia de un carril bici hace que los conductores de vehículos a motor estén menos atentos o sean menos tolerantes con respecto a los ciclistas, además de reducir el ancho de la vía.



Los carriles bici mejoran realmente la seguridad en dos tipos poco frecuentes de situaciones:

- En la proximidad de cruces que dispongan de plataformas reservadas de espera para ciclistas. Esto permite al ciclista adelantarse en la cola del tráfico, quedando muy visible y pudiendo situarse correctamente para hacer el giro.
- En vías estrechas y rápidas o en tramos con poca visibilidad, donde no existen cruces ni vados en ninguno de los sentidos, pero donde la segregación visual proporciona a los ciclistas un espacio específico donde de otro modo no cabría esperarse su presencia (en el interior de las curvas sin visibilidad o en las cimas de los cambios de rasante, por ejemplo).

Las vías segregadas pueden ofrecer seguridad al proveer un área protegida desde la que los ciclistas pueden calcular las posibilidades de cruce. Una vía segregada puede también canalizar al ciclista poco experimentado para cruzar en un lugar que sea seguro y donde su presencia pueda ser prevista por el conductor de un vehículo a motor. La experiencia holandesa<sup>1</sup> defiende la segregación física en los casos en los que la vía es también utilizada por tranvías.

La integración de los ciclistas en todas las vías eleva en los automovilistas la conciencia de la presencia del ciclista mientras que la segregación no es ni factible ni necesaria en todas ellas. En aquellas en las que los

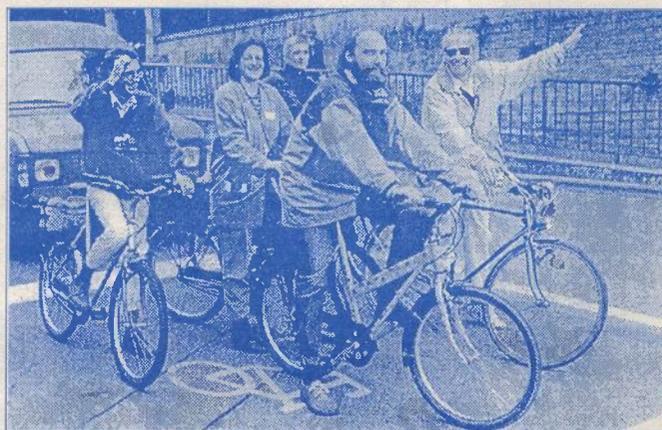
ciclistas comparten la vía es más seguro que los automovilistas esperen encontrarse con ellos y comprendan sus necesidades, y que los ciclistas se acostumbren al tráfico.

### Seguridad percibida

Las rutas segregadas suelen incrementar la seguridad percibida en mayor medida que las rutas integradas y contribuyen así a fomentar el uso de la bicicleta. Sin embargo, la percepción del riesgo a menudo es incorrecta, especialmente en el caso de los ciclistas inexpertos. Esto se evidencia en los casos de los ciclistas que, temiendo ser arrollados por los vehículos que avanzan hacia ellos desde atrás, deciden circular por la acera a pesar de que esto incrementa la probabilidad de una colisión en los cruces y entradas, o cuando son obligados por la presencia de peatones u otros obstáculos a volver a la calzada. Del mismo modo, los ciclistas que circulan por los márgenes de las rotondas en lugar de unirse al tráfico motorizado y seguir la norma común del tráfico, corren el riesgo de ser arrollados por los automóviles que entran y salen de la misma.

### 2.5 Comodidad

La mayor parte de los factores que influyen sobre la seguridad de las vías segregadas dependen de la calidad del trazado, de la construcción y del mantenimiento. Las mejores vías segregadas pueden ser tan cómodas como las mejores carreteras. La calidad del firme influye poderosamente sobre la elección de la ruta en los casos en los que existen dos o más posibilidades igualmente directas, pero es poco probable que un ciclista esté dispuesto a dar un rodeo para conseguir algo más de comodidad. Importa subrayar la importancia de mantener las vías de bicis sin baches ni agujeros y limpias de vegetación. Estas medidas se



dan por supuesto con respecto a las carreteras. Las vías para ciclistas precisan un barrido aun más frecuente para limpiarlos de vidrio roto y de hojas, que en las carreteras son apartados por la acción de los neumáticos de los vehículos.

La circulación en bici por las carreteras ofrece la satisfacción del viaje rápido y directo, pero al precio de la incomodidad física y mental que supone la amenaza del tráfico, el ruido, la contaminación atmosférica, la turbulencia causada por los vehículos pesados, y los baches y agujeros. Las vías segregadas alivian muchos de estos problemas si se apartan de las carreteras. Sin embargo, incrementan típicamente la incomodidad creada por el mal firme y por las aceleraciones y desaceleraciones repetidas debidas a un trazado lento, por la interferencia con otros usuarios de vías demasiado estrechas y por la pérdida de prioridad en los cruces.

### 3. OTROS FACTORES QUE INFLUYEN SOBRE LA DECISION DE SEGREGAR O INTEGRAR.

#### 3.1 El ciclista modelo

No todos los ciclistas son iguales. Los ciclistas deportivos y los inexpertos, los jóvenes y los minusválidos, tenderán a apreciar la segregación y una ruta más atractiva a costa de algún grado de economía de distancia. Sin embargo, el ciclista que esté en forma y cuyos trayectos sean utilitarios tenderá a tolerar un grado mayor de exposición al tráfico con tal de asegurarse el camino más recto, la mayor velocidad y la libertad de movimiento. Es necesario valorar de diferente manera la importancia de la seguridad frente a la economía de distancia a la hora de trazar una vía bici hasta una escuela o a la de trazar una vía que conduzca desde un polígono industrial hasta un centro urbano.

#### 3.2 Costes

##### El coste económico

Construir vías segregadas es mucho más caro que integrar a los ciclistas en las carreteras o calles existentes. El coste aproximado de una vía bici segregada es de \$100.000 (75.000 Ecu) por Km. comparado con los \$13.000 (9.700 Ecu) por Km correspondientes a una vía general adecuadamente señalizada y modificada en los cruces para ofrecer seguridad a los ciclistas.

Medidas relativamente baratas son las plataformas reservadas de espera en los cruces, la señalización de dirección, el ensanchado del carril interior de las carreteras de varios carriles, las modificaciones de la geometría de los cruces para reducir la velocidad de los vehículos y la supresión de las curvas sin visibilidad o de los cambios súbitos en la anchura de la vía. El dinero que se ahorra con estas medidas puede liberar fondos para el mantenimiento del firme (especialmente en la zona a menudo descuidada del arcén) y para el tratamiento mucho más costoso de los cruces, para puentes y pasos subterráneos (segregación espacial) o para cruces con semáforos (segregación temporal).

#### El coste medioambiental

La integración de los ciclistas no exige mayor espacio para el transporte. La segregación, al incrementar la anchura y la complejidad del tráfico, incrementa el efecto barrera con respecto a los peatones en las vías existentes.

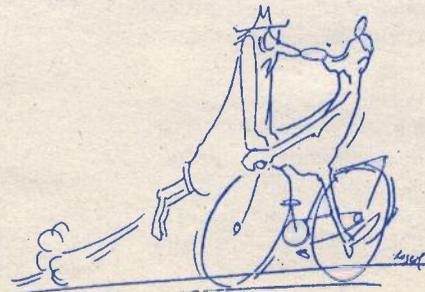
#### 3.3 La voluntad política

En las zonas urbanas, donde el valor del suelo es mayor y la competencia por el espacio más intensa, la asignación de recursos para los ciclistas exige un compromiso político. En Europa, prácticamente todos los planes encaminados a promover el uso urbano de la bicicleta han venido acompañados de medidas restrictivas para el tráfico motorizado privado. Un ejemplo de esto es la división de Groningen en cuatro "células de tráfico", lo que permite el libre movimiento de los ciclistas, de los peatones y del transporte público, pero restringe el movimiento de los coches en muchos sentidos.

Es evidente que para generar un cambio que fomente el uso de la bicicleta la creación de vías seguras segregadas o integradas es insuficiente. Es necesario poner límites al coche privado incrementando así la competitividad de la bicicleta en términos de comodidad y velocidad. Una de las consecuencias de restringir el uso del coche es que se facilita la integración de las bicicletas con el tráfico restante sin necesidad de segregación.

#### 3.4 Medida que benefician a otros usuarios de las vías

La puesta en funcionamiento de medidas destinadas a mejorar la seguridad de los ciclistas en las calles y carreteras, en especial la reducción de la velocidad y del volumen del tráfico, beneficia también a otros usuarios vulnerables de las carreteras. Permitir a los ciclistas el uso del carril bus puede contribuir a justificar la pérdida de capacidad producida por la supresión de un carril y beneficiar así a los usuarios del transporte público.



#### 3.5 Implicaciones sociales

La integración subraya la igualdad entre todos los usuarios de las carreteras. En las vías de bicicletas y peatones compartidas, ser obligados a circular a la velocidad del más lento no es solamente frustrante sino que refuerza la perspectiva social de que los ciclistas son lentos, incompetentes y del status social inferior.

**PUBLICACIONES**

Además del denominado "libro blanco de la bicicleta" (*La bicicleta en la ciudad...*) citado en el recuadro anterior, acaba de aparecer el libro "Calmar el tráfico" de Alfonso Sanz. MOPTMA. Madrid 1996. Esta publicación de nuestro habitual colaborador es el primer texto en castellano acerca de las políticas y medidas orientadas a reducir el número y la velocidad de los vehículos motorizados, primer requisito de la promoción de la bicicleta en la ciudad.

#### 4. RESUMEN

Por motivos relacionados con los costes, con la seguridad real, con la comodidad y con la economía de las distancias, las medidas destinadas a favorecer a los ciclistas debe utilizar siempre que sea posible soluciones aplicadas en las vías existentes. Esto puede implicar la adopción de medidas que excluyan o reduzcan el número y/o la velocidad de los vehículos a motor, lo que beneficiará a todos los usuarios vulnerables de las carreteras.

Las vías segregadas tienen valor allí donde mejoran la seguridad real o reducen las distancias recorridas por los ciclistas al proveer atajos y reducir los retrasos por congestión. La seguridad percibida en las rutas segregadas tiende a atraer a nuevos ciclistas, pero los términos medios en materia de normas de trazado rápidamente conducen a un incremento de los accidentes. Antes de construir vías segregadas debería demostrarse que la segregación provee el medio más barato de conseguir los dos objetivos de incrementar el número de usuarios de la bicicleta y de reducir los accidentes.

La utilización de las vías segregadas no debe nunca ser obligatoria, puesto que ello puede hacer que los ciclistas que prefieren utilizar la calzada del tráfico general dejen de utilizar la bicicleta, mientras que los demás ciclistas son forzados a utilizar rutas que pueden resultar menos cómodas o incluso más peligrosas que las propias calles o carreteras motorizadas.

..... ☒



**Bernardo Atxaga, seudónimo con que firma José Irazu Garmendía, nació en Asteasu (Guipuzcoa) en 1951 y es el máximo representante de la nueva literatura en lengua vasca. Hemos elegido un delicioso fragmento de su libro más conocido Obabakoak. Traducido a catorce idiomas, con el que consiguió el Premio Nacional de Literatura. En castellano está editado por Ediciones B. Os lo recomendamos.**

# O B A B A K O A K

 **Bernardo Atxaga**

- Esta carretera significaba mucho para nosotros. Y también la bicicleta, claro. Aprender a montar en bicicleta era la máxima preocupación que solíamos tener los niños de Obaba a partir de los siete años. La Aritmética y la Gramática que nos enseñaban en la escuela no importaba, la Historia Sagrada de la que nos hablaban en la sacristía de la iglesia tampoco importaba, lo único que importaba era asistir a las clases de bicicleta que los chicos mayores impartían en la plaza de Obaba, y conseguir un puesto entre el escogido grupo de los que podían ir a cualquier parte sobre dos ruedas. Y si, con nueve o diez años, no eras capaz de ello, quedabas marginado, te convertías en un niño de segunda categoría...

Corté en ese punto el hilo de mis recuerdos y señalé con la mano hacia la izquierda, para que mi amigo se fijase. Acabábamos de entrar en la pequeña recta que seguía, contando siempre desde Obaba, a la curva número ochenta y ocho; un mirador natural que, de día, permitía contemplar primero un ancho valle y luego, al final de todo, las playas y el mar.

- Tampoco de noche está nada mal el panorama - me dijo mi amigo.

- ¿Ves las luces del fondo? - le dije.

- ¿Qué son? ¿Casas o barcos?

- Barcos.

Y reduciendo la velocidad del coche, atravesamos el tramo mirando hacia aquellas luces; un poco asombrados por lo cerca que, gracias a la limpidez del aire, parecía estar la costa.

- ¿Cuánto falta hasta la cima? - me preguntó mi amigo una vez pasado aquel tramo. De nuevo íbamos cuesta arriba.

- Unas cuarenta curvas. Pero no te preocupes; una vez que lleguemos allí tendremos ante nuestra vista todo el valle de Obaba. Unas pocas curvas más y, ¡en casa! Cuesta llegar, ¿verdad? - añadí.

- Ya lo creo. Y dices que solíais venir hasta aquí en bicicleta...

- Un par de veces por semana, además.

- ¡Pues erais unos verdaderos ciclistas!

- No tan buenos como Hilario, de todas formas...

- ¿Hilarlo?

- Sí, Hilarlo. El mejor corredor del mundo. Nacido en Obaba, para más señas.

Naturalmente, mi amigo no sabía a quién me refería, y yo me dispuse a contarle el enésimo recuerdo de aquella noche... - demasiados recuerdos, quizá, para un solo viaje; demasiados, incluso, para

un solo libro. Pero mi memoria, en aquel momento, parecía hecha de yesca, y el calor que irradiaba el paisaje la hacía arder.

- Tenía una bicicleta de carreras de color azul claro, de esas que se levantan con un solo dedo - empecé a contar, tras haberme disculpado por mi afición a los recuerdos - y todas las tardes se ponía sus culottes, se ponía su camiseta de colorines, y salía a entrenarse por los alrededores del pueblo. «¡Allí va Hilario!», gritábamos cada vez que lo veíamos marchar. Y cuando, yendo por esta misma carretera, venía por detrás y nos adelantaba, inmediatamente surgían de nuestros labios palabras de alabanza para él: «¿Habéis visto cómo nos ha adelantado? ¡Ha pasado como una flecha! ¡Es un ciclista extraordinario!» En una palabra, lo admirábamos. Nosotros mismos, los que descendíamos cuesta abajo completamente doblados hacia adelante, teníamos mucha categoría, por lo menos cinco veces mayor que la de los miedosos que se limitaban a dar vueltas por la plaza; pero comparados con Hilario no éramos nada. Él estaba por encima de cualquier categoría. Y si alguna vez alguien, algún chico de más edad que nosotros, por ejemplo, nos decía que no era tan bueno, le contestábamos a bocajarro: «¿Que no es tan bueno? ¿Entonces por qué le permiten llevar una camiseta de colorines?» Y si el otro nos daba alguna razón del tipo de una camiseta se la dan a cualquiera, entonces nos echábamos a reír: «¿Que se la dan a cualquiera? ¿Y por qué no vas tú a pedir una? Vete, y ya veremos con lo que vuelves!» porque, en la infancia, todos los argumentos suelen ser ad hominem; y porque suele pensarse que el motor de la mayoría de los actos humanos es la envidia. Una buena manera de razonar, dicho sea de paso.

Pero, de todos modos, teníamos más pruebas. Allí estaban, por ejemplo, las tres fotografías que colgaban de las paredes del bar más elegante de Obaba: Hilario sonriendo, Hilario levantando los brazos, Hilario entrando vencedor en la meta. Era inútil que los envidiosos del pueblo intentaran convencernos. Nuestra fe en él era inamovible.

Y un buen día, sin que para entonces hubiéramos tenido tiempo para madurar, sucedió que anunciaron una carrera ciclista. Iba a pasar por Obaba, por esta misma carretera que ahora llevamos. Hilario también participaba, debió de decir alguien. Y la noticia se convirtió entre nosotros en una cantinela que nunca nos cansábamos de repetir.

Y llegó el día de la carrera, un domingo, y todos subimos a la cima del puerto, a esa cima que ahora mismo vamos a ver... y subimos andando además, porque nuestros padres, por aquello de que habría muchos coches, no nos dejaron llevar las bicicletas; y nada más llegar fuimos a sentarnos a ese montículo de allí, ¿lo ves?

- Sí, sí, ya lo veo - afirmó mi amigo.

- Vinimos hasta aquí para tener una mayor visión de la carrera, y porque éste era el último tramo que los ciclistas debían hacer cuesta arriba.



-¿Y...?

-Pues, estábamos sentados en el montículo cuando, de repente, hubo un rumor entre la gente, bocinazos, el estallido de un cohete, y que ya venían los corredores. «¡Tres escapados! ¡Tres escapados!» gritó alguien, y nosotros alargamos los cuellos al máximo y nos preparamos para ver a Hilario. Porque, naturalmente, dábamos por descontado que él se encontraría entre los escapados; no teníamos ninguna duda. Esperamos un poco más, y hete ahí que, en una curva, aparecen los tres corredores, hete ahí que ya emprenden el sprint hacia la cima disputándose el premio de la montaña. «¡Animo, Hilario!», gritó uno de nosotros. Pero ¿a qué venía ese Animo, Hilario? ¿Estaba acaso entre aquellos tres? No, no estaba. Era raro, pero ninguno de los tres escapados tenía nada que ver con Hilario.

«¿Os habéis fijado cómo iban? ¡No podían ni con sus piernas!» dijo uno de nosotros rompiendo el silencio que se había hecho en el grupo. «Es verdad, iban completamente deshechos. En seguida les cogerá el pelotón», le apoyó otro. «Hilario se estará reservando para el último ataque. Y casi es mejor así ¡Con el sprint que tiene...!» , concluyó un tercero.

-Y pasó el pelotón, y ni rastro de Hilario - adivinó mi amigo. Y sin añadir palabra, señaló hacia las luces que se divisaban abajo, en el valle. Eran las luces de Obaba.



-Nosotros, al menos, no lo vimos. Vimos una caravana de coches de propaganda, vimos motoristas vestidos de cuero negro, vimos ciclistas de todos los tamaños y colores; pero de nuestro Hilario, ni rastro. Y cuando el pelotón pasó siseando y cogió la cuesta abajo, nos quedamos todos desconcertados, sin saber qué pensar. «¡Pero qué es esto!» exclamó uno de nosotros completamente enfadado. Porque, más que un fracaso de Hilario, aquello parecía una jugarrera del destino.

Y así, un tanto cariacontecidos, echamos a andar cuesta abajo, camino de casa. «Para una vez que la carrera pasa por Obaba, va y se cae», dijo el que estaba algo enfadado. «¿Que se ha caído?» , exclamamos los demás. «¡Pues claro que se ha caído! ¿Por qué iba a retirarse si no?» , argumentó. «Pues, con lo duro que es Hilario, ha tenido que

ser una caída muy mala. No se habrá hecho mucho daño, ¿verdad?» , preguntó el más pequeño del grupo.

Muy pronto, todos nos apenamos por la desgracia que debía de haber sufrido la flor de Obaba, nuestro caballero Hilario. Y entonces, estando nosotros en esa curva abierta por la que hemos pasado hace poco, oímos unos bocinazos. Miramos hacia atrás y... ¿a que no te imaginas lo que vimos? Pues vimos un camión destartado que llevaba una escoba grande, y delante del camión...

-¡Hilario! - dedujo mi amigo.

-¡Así es! ¡Hilario con sus culottes negros! ¡Hilario con su camiseta de colorines!

Se nos abrió un agujero en las entrañas. «¡Si viene el último!» , exclamamos todos casi a punto de llorar. Y justo en aquel instante, quizá por respeto a nosotros y a nuestro desengaño, el sol se ocultó detrás de una nube.

No sabría decir cuánto tiempo pasamos en aquel estado, boquiabiertos y con aquel agujero que se nos había abierto por dentro. En lo que a mí se refiere, aquel instante me pareció eterno. Y, por fin, cuando tanto el camión como el corredor llegaron a donde estábamos, un grito quejumbroso salió de la garganta de todos nosotros: «¡Dale, Hilario!...»

Y con aquel grito acabó la carrera ciclista, y también nuestra infancia. .... ☒



## CICLOTURISMO BTT CARRETERA

# CICLOS DELICIAS

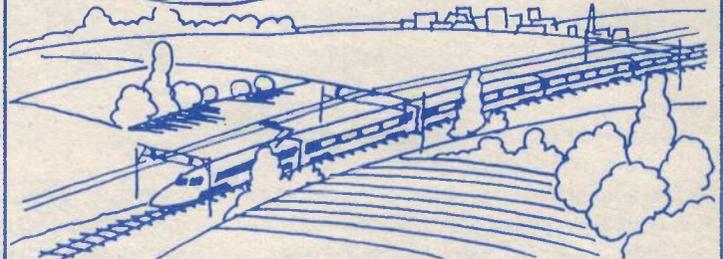
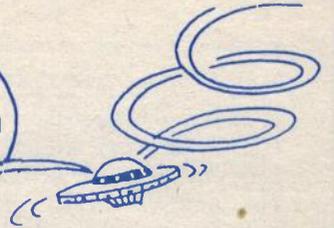
Pº de las Delicias, 65 bis.  
telef.: 530 77 87 - 528 60 59  
fax: 528 60 59



¿Y esto es su  
planeta Tierra?  
!Mira ese aparatito  
saltando como  
una pulga!



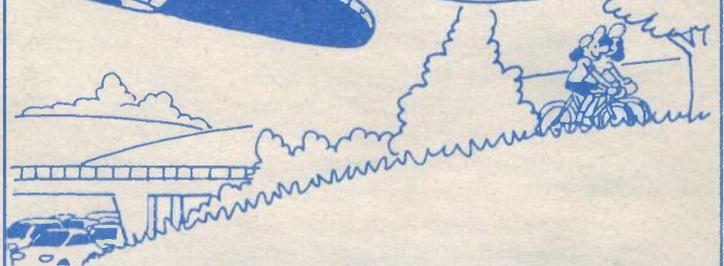
!Que  
primitivos!  
Todos viajan en  
zapatos con ruedas.  
¡Sobreciflos!



!Cuando pienso  
que hemos hecho un  
viaje de muchos años  
para contemplar  
este pobre  
espectáculo!



!Mirad eso!!  
¿Véis lo que  
es sobrenatural  
.....



rueda sin motor,  
no hace ruido,  
no poluciona,  
> a todos los  
...



Es fabuloso!  
Son máquinas geniales  
que proporcionan  
bienestar!



Vamos a llevarles  
a nuestra galaxia...  
tenemos un éxito  
increíble!!



solo nos  
falta saber  
¿como  
funciona?





**D**urante la segunda quincena del mes de julio de 1996 tendrán lugar en tierras catalanas los sextos Encuentros que a nivel de todo el Estado español, con gran esfuerzo y mayor ilusión, vienen realizándose bianualmente desde hace ya once años.

Ruidera, Salamanca, Asturias, Galicia, Teruel/Valencia... fueron escenarios de anteriores Encuentros, donde gente de todas las comunidades del Estado español (entre 200 y 300 personas en cada ocasión) y también de más allá de las fronteras recorrimos, durante varios días, trayectos de unos 300 kilómetros a golpe de pedal, con el objetivo de disfrutar de la bicicleta y del paisaje.

La organización de estos **VI Encuentros** corre a cargo de Amics de la Bici, que, con la colaboración de los demás grupos que forman parte de la Coordinadora Catalana y una gran dosis de ilusión y buenas intenciones por parte de colegas entusiastas de la bici, estamos ultimando y perfilando los mil y un detalles de este acontecimiento. Nuestro objetivo es conseguir que todos/as disfrutéis con nosotros de la bicicleta, de los Encuentros y del paisaje por donde van a transcurrir, sin olvidar el carácter reivindicativo que podamos impregnar al hecho en sí, situando la bicicleta en el lugar que se merece como medio de transporte urbano, como medio de ocio, como vehículo no contaminante, como elemento que contribuye a una pacificación del tráfico en la ciudades...

Ya os podemos adelantar que, pese a las modificaciones y cambios que aún tengamos que hacer, los trayectos serán muy tranquilos y con la intención de disfrutar del recorrido, con una especial atención al medio ambiente y a la naturaleza que nos va a envolver durante todos estos días (bosque de hayas en Olot, zona volcánica de la Garrotxa, antigua vía de tren

recuperada para la bicicleta, Costa Brava, trayecto en barco...) Como siempre, la comida es cosa de cada uno/a. Para dormir, en alguna ocasión está previsto utilizar polideportivos, pero en general acamparemos en lugares más o menos acondicionados, siendo necesarios los útiles habituales en estos casos: tienda, saco, esterilla, etc., que cada cual transportará en su bicicleta. Se intentará por todos los medios que no falten lavabos y duchas (o al menos agua) en aquellos lugares donde pernoctemos.

La participación está abierta a todo usuario y usuaria de la bicicleta, y será necesaria una inscripción (que será de 2.000 pesetas, usad el boletín adjunto) para cubrir el trayecto en barco, un trayecto en tren, posiblemente un pequeño seguro de accidente, la ya habitual camiseta y... (no queremos prometer nada, tomadlo como una pequeña sorpresa).

En definitiva, en esta ocasión tendremos montaña, mar y gran ciudad y no faltarán intermodalidades tales como bici+tren, bici+barco, bici+metro, bici+alpargata ...



JORNADA	ORIGEN	DESTINO	Km.
<b>0</b> Sábado 13 <b>Concentración</b>	Ripoll	Ripoll	0
<b>1</b> Domingo 14	Ripoll	Olot	41
<b>2</b> Lunes 15	Olot	Olot	32
<b>3</b> Martes 16	Olot	Sta. Coloma de Farners	52
<b>4</b> Miércoles 17	Sta. Coloma de Farners	Tossa de Mar	45
<b>5</b> Jueves 18	Tossa de Mar	Tossa de Mar	0
<b>6</b> Viernes 19	Tossa de Mar	Sabadell	36
<b>7</b> Sábado 20	Sabadell	Sabadell	0
<b>8</b> Domingo 21 <b>Clausura</b>	Sabadell	Barcelona	27

# LA RUTA DE LOS ENCUENTROS

La ruta abarcará desde las montañas del Ripollès a los verdes valles de la Garrotxa y sus volcanes; recorreremos el paisaje agrícola de la comarca de la Selva y el turístico de la Costa Brava, para acabar en entornos urbanos como los de Sabadell y Barcelona. En la Garrotxa encontraremos el clima y la vegetación propios de Europa Central: robledales,

hayedos, quizá lluvia y frescor... En la Selva hasta Tossa se producirá la transición hacia el Mediterráneo: pinares, fuertes fragancias, brisa marina... Y en las áreas urbanas comprobaremos como se aplican las políticas sobre la bici, experimentaremos el *erotismo* del ciclismo urbano y la multitud de estímulos que en ese entorno se generan.

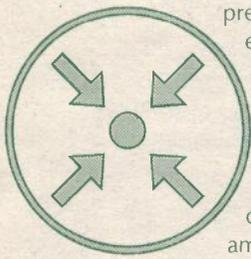
## Sábado 13: CONCENTRACIÓN EN RIPOLL

A lo largo de todo el día iremos llegando a la localidad de Ripoll, en tren o en bici (ved el recuadro *¿Como llegar hasta Ripoll?*)

Ripoll fue capital de Cataluña antes del año 1000 (de ahí su denominación de cuna de Cataluña). Es una villa pirenaica sobre dos ríos, el Ter y el Freser (el "rumoroso"), que daban la fuerza a las fraguas de hierro existentes en la zona.

Durante la mañana del sábado hay mercado en Ripoll, por lo tanto podéis abasteceros de butifarras catalanas, pan de payés, tomates...

Quienes lleguen a buena hora, podrán visitar el Monasterio, el claustro, el museo del hierro... Está previsto alojamiento en un espacio cubierto, recepción y la primera asamblea de los Encuentros (para conocernos con aquell@s que vengan por primera vez y reencontrarnos con l@s viej@s *amig@s*).



### ¿COMO LLEGAR HASTA RIPOLL?

Al punto de partida de los Encuentros podemos llegar con RENFE desde Barcelona utilizando trenes Regionales, en los que en principio no debería haber ningún problema para el transporte de la bicicleta durante el sábado 13 de julio: RENFE está avisada, y casi todos los trenes llevarán al menos dos furgones para equipajes. Por supuesto, ¡no cojáis todos/as el mismo tren!

El trayecto Barcelona - Ripoll dura una hora y media aproximadamente, y el precio es de unas 800 pesetas. Desde las 6:15 hasta las 20:15 hay un total de 12 trenes que circulan por esta línea. Confirmad los horarios en Renfe, cuando tengan ya los de verano.

Claro que también podéis llegar con la bici. En este caso, tened en cuenta que

Ripoll está a unos 1.000 m de altura, y que no va a ser un paseo. Pero la carretera que viene de Berga o la que viene de la Cerdanya merecen el esfuerzo.

Llegar a Barcelona en Largo Recorrido con la bicicleta como equipaje acompañado es posible en los trenes nocturnos, en literas o coches camas (circular del 8/8/95, ver anterior Sin Prisas). En coches camas se deberá adquirir el compartimento completo y en literas se permiten 2 bicis por compartimento, situadas bajo las dos literas inferiores. Las bicis deberán ir embaladas (en una bolsa portabicis) y se deberá indicar en taquilla que se viajará con bici.

Para información/problemas de última hora podéis contactar con Vicenç en el teléfono y fax 93-3141466. (de nada).

## Domingo 14: RIPOLL - OLOT

El trayecto Ripoll - Olot será por carretera asfaltada y con poco tráfico. Salimos de Ripoll dirección NE, remontando en suave cuesta el valle alto del Ter: amplio, verde, bien aprovechado por las masías que se han colocado en las laderas. Abundan en éstas los robles, pinos, encinas, hayas y arces que en otoño nos obsequian con su sinfonía de colores. La vía de RENFE Ripoll - Sant Joan de les Abadesses está cerrada y abandonada, y desde hace mucho reivindicada como carril bici.

Km. 10 - Sant Joan de les Abadesses. Casi tan antigua como Ripoll, y también con un Monasterio románico impresionante. Nos pararemos en esta villa para conocerla y almorzar.

Km. 18 - Sant Pau de Segúries, pequeño pueblo con una iglesia románica, por donde pasa la Vía Carraria, camino romano de Camprodon a Olot y Girona, parcialmente conservado. En el collado de Sant Pau acaba la subida, comienza la comarca de la Garrotxa y ya todo será bajada hasta Olot. Nos

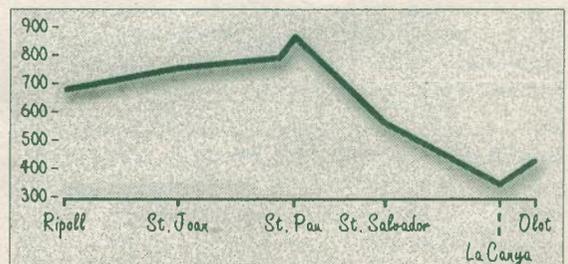
Ripoll - Sant Joan de les Abadesses - Sant Pau de Segúries - Vall de Bianya - Capsec - La Canya - Olot **41 Km.**

adentramos en la Vall del Bac (*Valle de la Umbría*) cuyo oscuro hayedo con robles y arces proporciona un ambiente muy fresco en verano. En la Vall del Bac, que fue en su tiempo un municipio y llegó a tener su propia moneda, ahora no vive prácticamente nadie.

Km. 24 - Es interesante hacer una pequeña parada en Sant Salvador de Bianya, el pequeño pueblecito y su iglesia se lo merecen.

Km. 27 - Llegamos a la vía rápida del nuevo túnel de Bianya. Hemos preparado una ruta alternativa por Capsec (seguir las señales) que nos permitirá rodar por parajes rurales y amables, sin coches, hasta la entrada a Olot.

Km. 41 - Olot, capital de la Garrotxa, es una ciudad próspera, bastante tranquila, situada entre volca-



nes... apagados. La vegetación es exuberante en sus volcanes y en sus parques. Estaremos aquí hasta el 16 de Julio, acampados en el paseo de Sant Roc, a la ribera del río Fluvià, debajo de grandes plátanos.

Cerca está la romántica fuente de Sant Roc, donde empieza el carril bici Olot - Girona que más tarde utilizaremos. Es probable que el Ayuntamiento nos ofrezca una recepción.

## Lunes 15: OLOT - OLOT

Olot - Parque de la Zona Volcánica - Santa Pau - Olot 32 Km.

Un día entero en Olot. L@s que estén en bajísima forma pueden aprovechar para recuperarse del (pequeño) esfuerzo del día anterior y pasear por la bonita ciudad de Olot (Museo de los Volcanes y su Parc Nou, volcanes Montsacopa y Garrinada, la Rambla, el casco viejo) pero nosotros os recomendamos que nos acompañéis en la ruta por el Parque Natural de la Zona Volcánica de la Garrotxa, en un radio de 20 kilómetros de Olot, que os hemos preparado:

Km. 6 - **Fageda d'en Jordà** (hayedo de Jordà). Es un espacio único, un bosque ancestral sobre la colada de un volcán, donde no es difícil perderse si vas sin guía. Nosotros habremos señalizado el recorri-



do, y rodaremos con respeto por las pistas de tierra roja, con el permiso de la Dirección del Parque Natural.

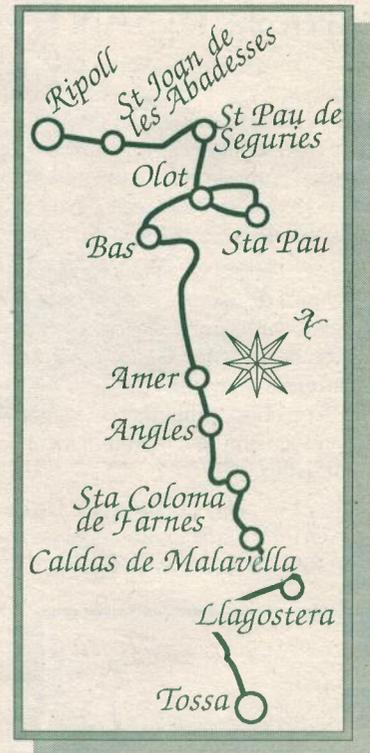
Km. 9 - **Volcán de Santa Margarida**. Subiremos a pie, y bajaremos dentro del cráter, donde justo en el centro del prado redondo hay una ermita.

Km. 15 - **Santa Pau**. Pueblo medieval perfectamente conservado, declarado monumento. Hay sorpresas.

Km. 19 - **Volcán Croscat**. El mayor de todos, con el vientre abierto para enseñarnos su interior. Dispondremos de visita guiada especial, ofrecida por el Centro de Información del Parque.

Km. 28 - Después de atravesar nuevamente el hayedo, llegamos a la **Font Moixina**. Robles centenarios, y un ambiente húmedo y melancólico nos acogerán.

Km. 32 - **Olot**. Hay la posibilidad de que inauguraremos alguna cosa.



## Martes 16: OLOT - SANTA COLOMA DE FARNERS

Olot - Les Preses - Bas - Sant Feliu de Pallerols - Les Planes d'Hostoles - Amer - Anglès - Santa Coloma de Farners 52 Km.

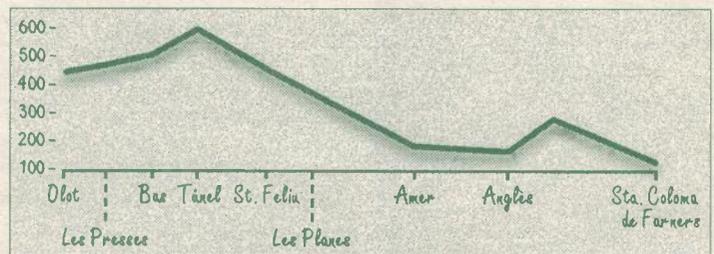
La etapa Olot - Santa Coloma de Farners transcurre en su mayor parte - hasta Anglès - por la antigua vía de un ferrocarril de vía estrecha que cubría el trayecto Girona - Olot. Desafortunadamente, en los años 60 este medio de transporte desapareció, y en los últimos años, gracias al esfuerzo de diversos colectivos y grupos ecologistas de la zona, se está recuperando para el uso de los caminantes y las bicicletas. Cuando esté terminado, dispondremos de un carril bici con 53 Km muy agradables de recorrer. Todavía queda mucho por hacer, ya lo veréis, pero seguro que nuestra presencia presionará a la Administración a agilizar los trabajos pendientes.

El trayecto recorre el idílico valle de Bas (Vall d'en Bas) y de Les Preses, subiremos a una collado que es un túnel, y bajaremos al valle del río Brugent: Sant Feliu de Pallerols, Les Planes d'Hostoles, Amer. Pasaremos por antiguos viaductos y zanjas talladas en la roca. Cada pueblo conserva la antigua estación destinada a diversos usos; la de Amer hará de punto de descanso y refresco para nosotros. Y ya estamos en la comarca de La Selva.

Después de 40 kilómetros que habrán pasado volando, llegamos a Anglès,

donde dejaremos el carril bici. Los restantes 13 kilómetros transcurren por una carretera comarcal que tendremos que compartir -ay!- con un cierto tráfico (sin que sea excesivo); la carretera está bien asfaltada, en su mayor parte con arcén y con algún que otro repechón, siendo el último par de kilómetros de bajada hasta Santa Coloma de Farners.

Santa Coloma de Farners, final de la etapa, es la capital de la Selva, una villa balnearia y comercial donde posiblemente podremos acampar en el bonito parque de Sant Salvador. Quien quiera podrá también darse un baño en las aguas termales de las Termes Orion (establecimiento balneario de mucha solera). Su cuerpo y su alma lo agradecerán.



## Miércoles 17: SANTA COLOMA DE FARNERS - TOSSA DE MAR

Santa Coloma de Farners - Riudarenes - Caldes de Malavella - Llagostera - Tossa de Mar 45 Km.

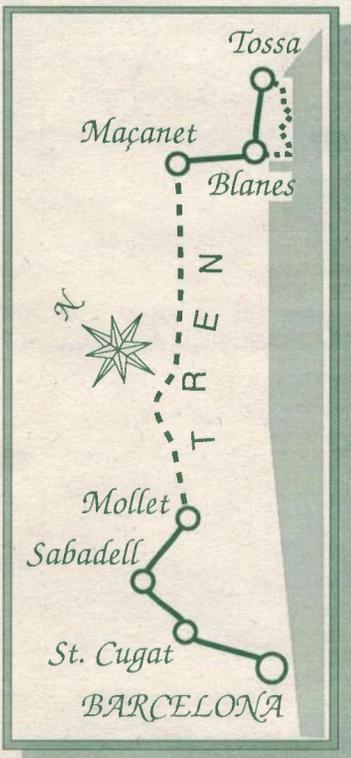
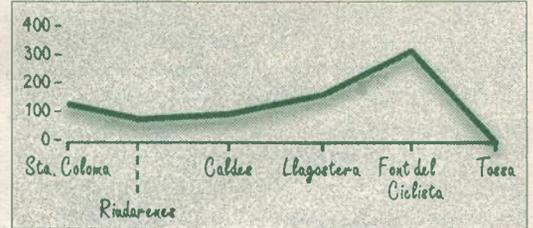
En la etapa desde Santa Coloma de Farners a Tossa de Mar, serán muy tranquilos los primeros kilómetros. A partir de ahí nos incorporaremos a las carreteras locales o comarcales, para llegar a la ciudad costera de la Costa Brava, en total unos 45 kilómetros.

Salimos de Santa Coloma por la carretera antigua de Riudarenes, plana, que se transforma en pista al cabo de 3 kilómetros. En Riudarenes cogemos una carretera sin tráfico, después 3 kilómetros de N-II con muchos coches (habrá Agentes de Tráfico), y a continuación una carretera local hasta Caldes de Malavella.

Km 21 - Caldes de Malavella. Era ciudad balnearia ya en tiempos de los Romanos (se conservan ruinas de sus baños). Ahora lo sigue siendo, pues cuenta

con tres balnearios en funcionamiento. Podremos probar las aguas naturales que surgen por todos los rincones, tanto calientes como frías, con gas como sin gas... Podremos comer en las dos Ramblas en el Parque Municipal, siempre a la sombra.

Continuaremos por una carretera tranquila hasta Llagostera (Km. 30), y nos enfrentaremos a la única subida del día digna de mención, el collado de Torre Negra, de 250 metros de altura. Después, una larga y agradable bajada entre olores de pinos piñoneros nos dejará en Tossa de Mar, donde nos acogerán el Mar Mediterráneo, el bullicio de la costa y un polideportivo municipal para disfrutar del descanso merecido.



## Jueves 18: TOSSA DE MAR

Día libre.

Tossa es una ciudad medieval amurallada, situada sobre una gran roca que domina el mar. Podéis hacer lo que os plazca: excursiones a playas y calas cercanas (algunas nudistas), visitar el Castillo y la Villa Vieja o el famoso jardín botánico de Blanes, dar un vistazo a los fondos

marinos con una barca, o simplemente contemplar la silenciosa puesta del sol de las cálidas tardes de julio en la Costa Brava.

Seguramente os propondremos alguna otra actividad más lúdica, pero esto es una sorpresa.

## Viernes 19: TOSSA DE MAR - SABADELL

Tossa de Mar - Blanes - Maçanet de la Selva - Mollet del Vallès - Sabadell 36 Km.

Esta etapa será bastante movidita. Los kilómetros en bici no serán más de 40, pero de buena mañana tendremos que embarcarnos con las bicicletas cargadas para cubrir un tramo de los Encuentros por mar. El barco nos llevará, siguiendo las calas de la costa y en menos de una hora, hasta la villa pesquera de Blanes. Ésta será una de las novedades y un momento divertido de los Encuentros.

En Blanes es posible que nos reciban las Autoridades, y después de almorzar pedalearemos hasta Massanet, por carretera sin mucho tráfico (pero atención al cruzar la carretera N-II). En



Maçanet nos esperarán uno o dos trenes especiales de Renfe, que nos evitarán tener que circular por carreteras metropolitanas congestionadas, y nos dejarán en Mollet del Vallès.

Desde Mollet del Vallès, una ruta tranquila guiada por nuestros amigos de ADENC nos llevará a su ciudad, Sabadell, donde nos tendrán preparado alojamiento cubierto y un montón de cosas más.





## Sábado 20: SABADELL

Día libre.

Sabadell es una ciudad industrial situada en el corazón del Vallès, famosa por sus tejidos y su Museo de Paleontología, entre otras cosas. Para nosotros tiene un interés concreto: la política de promoción de la bicicleta y del transporte sostenible, que el Ayuntamiento aplica desde hace ya varios años con el apoyo crítico de ADENC, y cuyos resultados nos mostrarán.

Entre los actos que estamos organizando destaca la ASAMBLEA GENERAL DE LOS ENCUENTROS, o reunión amplia de la coordinadora CON BICI, que celebraremos aquí. Trataremos todos aquellos temas que propongáis, e intentaremos adjudicar la candidatura para los próximos VII ENCUENTROS 98. De lo demás que los compañeros nos preparan, no os podemos informar todavía.

## Domingo 21: SABADELL - BARCELONA

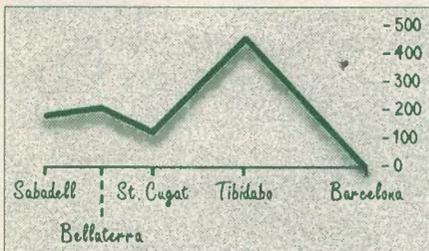
Sabadell - Bellaterra - Sant Cugat - Barcelona  
27 Km.

De nuestro destino Barcelona nos separan unos pocos kilómetros que recorreremos atravesando la sierra de Collserola, el Parque Natural Metropolitano. Habrá que subir, pero valdrá la pena por el entorno natural y la vista de Barcelona desde arriba que podremos disfrutar. Estamos organizando una recepción, una ruta urbana por los carriles bici (y fuera de ellos, por supuesto), quizá algún acto reivindicativo, y el acto de CLAUSURA. Habrá alo-

jamiento en el Polideportivo de la Mar Bella y diversión para quienes quieran quedarse la noche del 21 al 22 de julio entre nosotros. Si alguno/a desea quedarse más tiempo... que nos lo diga.

Esperamos vuestra participación en estos encuentros y os animamos a ello.

RECORRER TODOS ESTOS LUGARES CON LA BICICLETA NOS PERMITIRÁ ENTRAR EN ELLOS DE UNA FORMA ARMÓNICA. ESTOS PARAJES SE MERECEAN RESPETO Y ADMIRACIÓN. OS PEDIMOS VUESTRA COLABORACIÓN PARA QUE, TRAS NUESTRO PASO, QUEDEN COMO ESTABAN.



### INSCRIPCIÓN

**!** Sabemos muy bien que much@s de vosotr@s sois individualistas que pasan de formalismos tales como una inscripción previa a los Encuentros, pensando "ya lo haremos cuando estemos allí". Esta vez también lo podéis hacer así, pero no es muy aconsejable. Por una parte, necesitamos saber cuántos viajaremos en los trenes especiales y en el barco o los barcos (¿veis?, ya empezamos), para que luego no quede nadie en tierra sin querer. Por otra parte, y eso puede ser interesante, RENFE ofrece tarifas especiales en Cercanías, Regionales y Largo Recorrido para asistentes a ferias, congresos etc., y nos han sugerido que las solicitemos. Hemos insistido también en que estudien la manera de traer la bici a Barcelona, ahora que han suprimido la facturación.

### BOLETÍN DE INSCRIPCIÓN

● **NOMBRE** ..... **APELLIDOS** .....  
 ● **DEL GRUPO** ..... **LOCALIDAD** .....  
 ● **DIRECCIÓN** .....  
 ● **MUNICIPIO** ..... **CÓDIGO POSTAL** ..... **TEL.** .....  
 ● **Participaré en los Encuentros desde el día** ..... **hasta el día** .....  
 ● **Pienso llegar...**  **en tren**  **en bici**  **en otra cosa:** .....  
 ● EL NUMERO DE CUENTA PARA HACER EL INGRESO ES:  
 ● **VICENÇ BAGAN JARQUE - ENCUENTROS'96.**  
 ● **CAJA POSTAL 1302-9235-53-0016261989**

O sea, si os inscribís a tiempo con vuestros datos personales (y copia del resguardo de haber pagado), y si la reacción de RENFE es positiva, os proporcionaremos un bono especial para viajar a los Encuentros con un sustancioso descuento, tanto de ida como de vuelta. Así que, merece la pena ...

## A VUELTAS CON EL CICLOTURISMO/4

Sugerencias para sacarle jugo a .....

# UNOS ENCUENTROS DE CICLOTURISTAS

 Paco Tortosa

*Dedicado a los primerizos, ya que no suelen entender casi nada de lo que por allí ocurre*

**Esto es un mal calco/plagio de mis dos paginas del "España en bici" dedicadas a dar "20 sugerencias para sacarle jugo a un viaje". En este caso, se trata de sacarle el susodicho provecho a unos encuentros de cicloturistas. Estas son las que se me ocurren después de ver cinco ediciones y a pesar de que tan sólo estuve en los primeros (Ruidera) y -de pasada- en los últimos por la zona del Alto Palancia (Castelló).**

Aunque los itinerarios están diseñados y estudiados por los compañeros de Amics de la Bici, no deberíais lanzaros por las pistas y caminos que os proponen, sin pertrecharos con cartografía a escala 1:50.000 de la zona. Los motivos: infinidad, tan sólo dos ejemplos. No tendréis que ir preguntando en todo momento cuando termina el "calvario" de una dura subida (especialmente a mediados de julio, cuando el sol se convierte en un duro enemigo del paseo sosegado y la conversación con el vecino ciclista de no se que "recóndita" comunidad autónoma). Por supuesto, no tendréis que estar pidiendo constantemente información sobre el recorrido al encargado de turno de Amics de la Bici (pensad que ellos están allí para intentar que el caos no se convierta en desastre, pero no son vuestro guía particular). Además, ¿cómo es que todavía no sabes interpretar un mapa topográfico?. Aprovecha los encuentros y aprende.



Los que empezáis debéis de saber que cada tipo de itinerario tiene su encanto, pero en función de sus características (llanos, riberas de ríos, costas, montañas...) nos permitirá observar el paisaje de una forma diferente; percibiendo cada lugar como un espacio mas o menos duro, acogedor o entrañable. Por poner ejemplos: un tramo llano implicará un pedaleo descansado y relajado; con ausencia, por tanto, de grandes esfuerzos y la sensación de que "un viaje en bici no es tan duro como parecía". Mientras; un viaje con abundancia de rampas, grandes desniveles o puertos de montaña implicará lo contrario; quizá la sensación de creer que cada pedalada va a ser la última que des en tu ilusionada vida. En el primer caso, la visión del paisaje suele ser poco espectacular y en algún caso volverse monótona; en el segundo, por el contrario, el contraste de puntos de vista diferentes en la percepción del paisaje hace el trayecto muy ameno y, sobre todo, es una invitación a experimentar tus propios límites; tanto físicos como psicológicos.



Así pues, ánimo y no os desesperéis frente a cualquier subida. Aprovechad para conversar con el vecino sudoroso que a buen seguro agradecerá la conversación que permita "desconectar" de las rampas insalvables.

Por favor no utilizéis prendas deportivas u otros complementos de ciclista profesional. Porqué: a) Casan "fatal" con la filosofía de los encuentros de cicloturistas y ciclistas urbanos. b) Suelen ser prendas caras y, por tanto, no resultan muy éticas ni respetuosas en un mundo tan injusto como en el que vivimos. Y c) ¿Que queréis ser: ciudadanos disfrutando de la naturaleza, compañeros de viaje del resto de participantes y admiradores del patrimonio cultural de Catalunya, o "personas-anuncio-valla de publicidad gratuita"?. A elegir.



Nota muy importante para los que prepararéis un equipaje por primera vez. Llevaros recipientes de poco peso y volumen para el transporte de pequeños objetos o alimentos delicados:

- \* Para la sal, el tubito de plástico con tapa con el que suelen venderte un carrito de película.
- \* Para el aceite, el champú, el jabón, etc.: botellines de plástico flexible con pulverizador manual (nuestras madres los utilizaban para lacas y colonias a granel y son cada vez más difíciles de encontrar), envueltos además con bolsas pequeñas de plástico por si se desparraman.
- \* Para la miel: tarro de plástico con tapadera hermética, envuelto con bolsa de plástico.

Por enésima vez os lo aconsejo. Llevad el tipo de alforjas que creáis oportuno (o que el bolsillo os permita), pero deberíais intentar conseguir, para colocar sobre las alforjas traseras, una cesta de mimbre de unos 40 x 25 cm. Es fantásticamente armoniosa con la filosofía de los encuentros y utilísima -no podéis ni imaginar lo práctico que resulta tener siempre un espacio abierto a mano-.

Esto no tiene nada que ver con el debate (estéril) que se avecina sobre si casco obligatorio o no. Por mi como si se la... Seguiré utilizándolo en las bajadas largas (puertos

de montaña o pistas "traidoras"), y lo llevaré colgando del asa de la cesta de mimbre (con el pertinente ramo de flores más o menos secas de cada rincón del correspondiente valle) en los llanos y subidas. A partir de aquí, cada cual que se las componga.

Viajar con tienda de campaña, saco y aislante cubre todas las posibilidades de pernoctar tanto bajo techo como al raso y permite un contacto más directo con la naturaleza, pudiendo de esta forma "desconectar" en un momento dado del itinerario de la organización de los encuentros.

En unos encuentros como los que os vais a embarcar (sobre todo porque son en verano), al cruzar un río o un arroyo os encontraréis con bellos rincones para el baño o el relax a la sombra de centenarios árboles. Muchos de vuestros compañeros/as pasarán raudos y veloces a través de estos puntos culminantes de un viaje en bicicleta por la naturaleza. No les sigáis con sus prisas. Dejad caer las bicis sobre las hierbas, despojaros de indumentarias molestas (cámara de fotos, guantes de ciclista, maillots de colores, culots anatómicos, gafas de sol, cintas para el pelo, zapatillas ultramodernas) y dejad que el agua del río o del arroyo os libere por unos momentos las caras, brazos, manos y piernas, de las grasas de las cremas de protección solar.

No olvidéis el plástico para cubrir las bicis porque, además de esa importante función, puede servir para vivaquear y otros usos inesperados, como por ejemplo libraros del clásico chaparrón de las tormentas de verano.

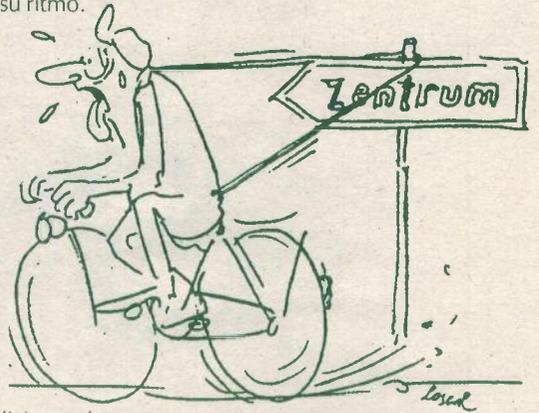
Usos del papel higiénico, uno de nuestros mejores y más útiles compañeros de viaje: limpia todo tipo de cubiertos en seco (aunque tan sólo sea provisionalmente), permite descansar a las fosas nasales del goteo de los resfriados, limpia manos con grasa y restos de comida, es imprescindible (si no hay río cercano) para realizar necesidades evacuatorias; en definitiva: es un comodín. Pero ojo, hay que recogerlo después de usado (o sepultarlo bien) para no "contaminar" el paisaje.



No os obsesionéis en recorrer cada día todo el itinerario que os propongan los Amics de las Bici: una dura subida, una molestia gástrica, un inoportuno dolor de cabeza o la regla, son motivos suficientes para detener un

vehículo (el de la organización o cualquier otro) y tomaros un día o una tarde de descanso en el barecillo del pueblo más cercano, mientras vuestros compañeras/os llegan al lugar a su ritmo.

Atención a los que os invitan por primera vez a unos encuentros de cicloturistas (y también a los que invitáis a alguien). No vale para un viaje de este tipo cualquier bici desempolvada apresuradamente de un trastero. Que sean unos encuentros no quiere decir que los caminos y carreteras no haya que pedalearlos. La bici debe ser de tus dimensiones, tener desarrollos sobre todo cortos y estar en condiciones de engrase y tensión de frenos y demás artilugios. Por supuesto, llevad como mínimo unos desmontables y parches (pasad a ser autónomos, por lo menos, frente a un simple y simpático pinchazo y dejad de esta manera de ser los típicos pesados/as que nunca llevan nada para atender cualquier simple avería).



No devoréis kilómetros, mejor saboreadlos. Especialmente en unos encuentros de cicloturistas, donde podréis conversar (a poco que vuestro pedaleo sea sosegado y amigable) con personas a las que no veis habitualmente, pero que están interesadas y preocupadas por cuestiones sociales y biciecológicas similares a las vuestras.

Otra para principiantes. En el puerto de Matamachos en el Pirineo occidental sufrimos lo nuestro para llegar a su cima. En el pueblo de Ansó, después de la bajada, un viejo ciclista del lugar, a propósito del comentario sobre la dureza del puerto, nos aconsejó practicar esta máxima: *Para terminar un puerto como un joven hay que empezar pedaleando como un viejo.* Suele ocurrir lo contrario.

Finalmente, cuando en una parada para almorzar o comer, comencéis a devorar un suculento bocadillo o la empanadilla del horno de Olot que habéis descubierto en un callejón sed generosos y ofrecedlo a vuestros compañeros de viaje; es uno de los detalles más hermosos de un viaje en grupo. Especialmente de agradecer resulta cuando quien lo recibe recuerda con que hambre se comió él, en cierto momento y viaje, "su" empanadilla; escondiéndola disimuladamente de la vista de los demás (que, por cierto, estaban tan hambrientos como él pero no habían descubierto todavía el "horno de pan cocer" de, pongamos por caso, Albarracín).

De nada. .... ☒

# 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...

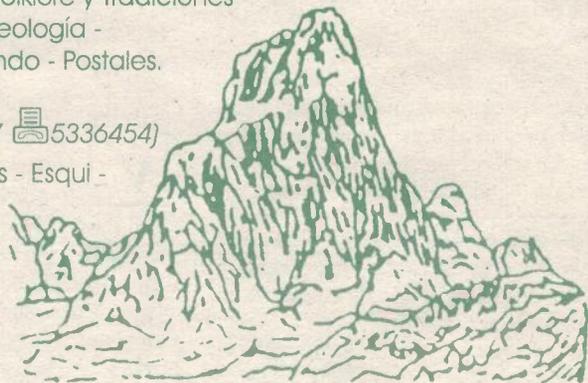
## DOS TIENDAS EN MADRID:

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

Guías de Viajes - Turismo de Naturaleza - Cartas Náuticas - Náutica -  
Música Relajación - Vídeos 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

