

# Sin prisas

Verano 97

25

La revista para los que  
se toman la bici con calma

- Monográfico: La bici en 4 ciudades españolas
- CON BICI en el Senado
- Nuevas secciones: Bicinet, Bici+Tren...
- y mucho más...



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

- ✓ **C.C.Pedalibre**  
c/ Campomanes, 13, 2º Izq.  
28013 Madrid
- ✓ **Amics de la Bici**  
c/ Demóstenes, 19. 08028 Barcelona
- ✓ **C.C.Amigos de la Bici**  
Apdo. 2.116. 37080 Salamanca
- ✓ **Grupo Cicloturista La Farinera**  
c/ Ter, 10. 08026 Barcelona
- ✓ **Colectivo Pedalea**  
Edificio Interfacultades.  
Pza. San Francisco s/n. 50009 Zaragoza
- ✓ **Tronchacadenas**  
c/ Castro Romano, 3, bajo izda.  
33201 Gijón (Asturias)
- ✓ **Kalapie**  
Apdo. 1872. 20080 Donostia (Gipuzcoa)
- ✓ **A Contramano. Asamblea Ciclista**  
c/ Juan Díaz de Solís, 13.  
41010 Sevilla
- ✓ **Valencia en Bici**  
c/ Portal de Valldigna, 16-baix  
46003 Valencia
- ✓ **Plataforma Carril-Bici Córdoba**  
Centro Cívico Centro.  
Pza. Corredera s/n. 14001 Córdoba
- ✓ **Xeale**  
c/ Portugal, 16. 27500 Chantada (Lugo)
- ✓ **Sagarrak**  
Apdo. 132. 48970 Basauri (Bizkaia)
- ✓ **Asamblea Ciclista de Valladolid**  
c/ San Blas, 6, 1º. 47003 Valladolid
- ✓ **Sense Presses**  
c/ Antoni Torrella 146, baix. I  
08224 Terrassa
- ✓ **Amics de la Bici**  
c/ St. Pere Claver, 5. 25005 Lleida
- ✓ **La Coruña en Bici**  
Apdo 1236. 15080 La Coruña
- ✓ **Grupo Ecologista Margalló**  
c/ Vicente Aleixandre, 45  
03280 Elche (Alicante)
- ✓ **La Tortuga Perezosa**  
Merced kalea, 18 bajo. 31001 Iruña
- ✓ **Sociedad Cicloturista Rebonda**  
Arturo Kanpion, s/n. 48910 Sestao
- ✓ **Asociación Ecologista ONSO**  
Apdo. 83. 22080 Huesca
- ✓ **Club Cicloturista Rodalibre**  
c/ Monte Carrasco s/n.  
36940 Cangas do Morrazo
- ✓ **Taifa — Gente en bici**  
Apdo. 31. 03400 Villena
- ✓ **Agrupación de Mensajería en Bicicleta**  
c/ Basilio Boggiero, 115 local.  
50003 Zaragoza
- ✓ **Biziz Bizi**  
c/ Pelota, 10. 48005 Bilbao
- ✓ **CLAN**  
Residencial Tarjeta, 8. 45007 Toledo
- ✓ **Bike Nalón**  
Apdo. 216. 33930 La Felguera (Asturias)
- ✓ **Federacão Portuguesa de Cicloturismo e Utilizadores de Bicicleta**  
Apdo. 4031. 1501 Lisboa (Portugal)

Damos las gracias al ilustrador  
**Héctor Hernández** por el dibujo  
de la portada



# Editorial

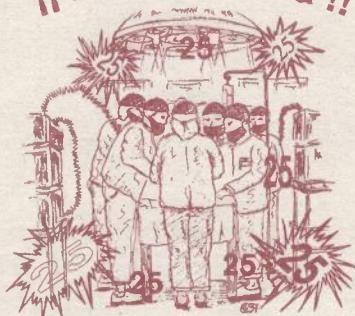
Hace días fuimos a una Mesa Redonda sobre Seguridad Vial para Ciclistas. La mesa estaba compuesta por autoridades autonómicas, federativa y clubs de ciclismo de carretera. Con escasos oyentes, el debate fue dirigido a dos cuestiones, que preocupan y mucho, tanto a las autoridades como a los clubes: casco obligatorio y carriles bici. ¡Por fin se ha

encontrado la solución a la seguridad de los que vamos en bici! Pero no, cuidado, "solamente" pueden ser considerados ciclistas los que hacen una media de 80 a 100 km. por día, y con un par de puertos. Yo me preguntaba ¿qué soy?, voy en bici al trabajo y a estudiar, cuando salgo los fines de semana necesito dos o tres días para hacer entre 80 y 100 kms., y considero que la seguridad no sólo consiste en ir protegido (cosa para la que el casco me ofrece, como mínimo, dudas), sino que es algo en lo que no sólamente estoy yo implicado. En fin, creo que además no soy el único que va en bici que no se corresponde a esas características: cuando miro a mi alrededor, veo ciclistas que nunca han pensado en cuántos kms. hacen. Me pregunto cuántas bici se compran como un artículo deportivo, y cuantas no. Posiblemente estos últimos sean mayoría, pero mayoría silenciosa.

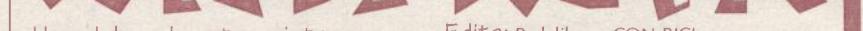
Este es el número 25 de Sin Prisas, y aunque siempre nos lo hemos tomado con mucha calma, son ya más de diez años... También significa que hay grupos y asociaciones en pro de la bici, que llevan más de 10 años, con todo lo que eso significa: sobre todo trabajo constante y en muchos casos, desconocido. Esa es la razón de ser de la revista, vehículo de información para los propios grupos y mostrador de su actividad constante.

En este número, con la parsimonia habitual, os ofrecemos la segunda parte del monográfico dedicado a la bici en ciudades medias europeas y españolas. También contamos con secciones nuevas: Bicinet, cartas a la redacción, e información de las negociaciones con Renfe. En próximas fechas se celebrará Velocity en Barcelona, del cual os ofreceremos amplia información en la próxima revista.

**¡¡Enhorabuena !!**



**Damos a luz el nº 25**



Han elaborado esta revista:

- ✓ Antonio González (Coordinador).
- ✓ Juan Merallo, Alejo (Redacción).
- ✓ Núria Mtnez, Burgos y Jose A. Aguado (Maquetación).
- ✓ Carlos Gamo, Lucía Bisquert y Héctor Hernández (Dibujos).
- ✓ Fernando Domingo (Publicidad).
- ✓ Paloma Gil (Finanzas)
- ✓ Gonzalo, Diana, Amado y muchos más.

Edita: Pedalibre – CON BICI  
C/ Campomanes 13, 2º Izda.  
28013 Madrid. Tf. (91) 541 10 71.  
Fax (91) 366 68 44 (previo aviso)  
E-mail: Pedalib@senda.ari.es

Imprime:  
Gráficas ANYA  
C/ Las Matas, 14  
28039 Madrid. Tf. (91) 3115395  
Depósito Legal: M-39179-1986  
Periodicidad semestral

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

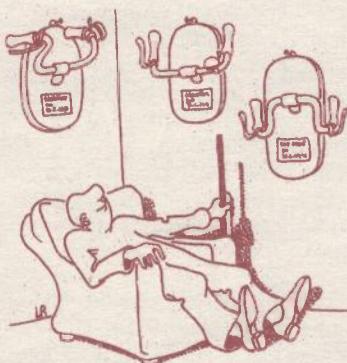
**Sin prisas**

# DE TODO UN POCO

## ▲ VIA VERDE DEL LITORAL

Han comenzado las obras sobre el trazado del antiguo ferrocarril Gibraleón-Ayamonte. Dichas obras se limitarán a la recuperación y acondicionamiento del trazado para los fines previstos en la vía verde (equipamiento medioambiental y de ocio). Las previsiones más optimistas, daban como fecha de finalización la primavera del 97. Se trata de una plataforma carente de carril en todo su recorrido, y con un tramo (Lepe-Ayamonte) previamente acondicionado como camino de servicio de una conducción de aguas.

Asimismo, en estos momentos se trabaja para la creación de un Consorcio de la Vía Verde del Litoral, formada por los 6 Ayuntamientos atravesados por el antiguo ferrocarril: Gibraleón, Cartaya, Lepe, Isla Cristina, La Redondela y Ayamonte.



## ▲ RECICLAJE DE BICIS

Ha nacido RECICLETA, proyecto educativo que pretende la inserción social y laboral de jóvenes en paro, con poca o ninguna cualificación, a través de una empresa (taller-tienda de bicis de segunda mano) que sirva de puente entre el mundo de la calle y el del trabajo. Además, Recicleta apuesta por valores de conservación y permanencia frente a la actual

cultura del despilfarro, del "usar y tirar" en la que nada es reparable y todo lo viejo está "pasado de moda" y no sirve (*más información en C/Asalto 69 - 50002 Zaragoza*).

## ▲ 2º CONGRESO IBÉRICO: La bicicleta en la Ciudad

Finalizó en septiembre el primer Congreso (organizado en Lisboa), en el que participaron diversos grupos de la Coordinadora, fruto del cual la Federação Portuguesa de Cicloturismo e Utilizadores de la Bicicleta se ha integrado en CONBICI. La idea ha tenido continuidad, y en Septiembre de 1998 se celebrará el II Congreso Ibérico en La Coruña. Los temas a tratar para entonces, serán La bicicleta en el transporte público; la realidad actual de la bicicleta en ciudades de España y Portugal; y Seguridad Vial ciclista.

## ▲ CARRIL BICI EN MADRID: demuestra tu ingenio

La Comunidad de Madrid está construyendo 21 kms. de carril-bici que conducirán, desde el km. 8,5 de una variante de la N-IV, hasta la localidad de San Martín de la Vega. Dicho carril, de doble sentido de circulación contará con un separador físico que evitará su invasión por parte de los automóviles. Como la vida no es perfecta, este carril tampoco lo es: para poder llegar al carril-bici, será necesario cruzar la M-30, la M-40 (autopistas de circunvalación) y la N-IV. El Consejero de Obras Públicas, reconoce lo siguiente: "*¡Hombre! la Administración no puede hacerlo todo; ponemos un carril-bici a disposición de los ciudadanos: llegar a él depende del ingenio de cada uno*".



El "cuelgue" de bicicletas, deporte nacional de Holanda. A falta de espacio en casa... buenas son las ventanas

## ▲ BICI-TAXIS: un paseo agradable

Copiando la iniciativa oriental, ya se puede recorrer la Universidad de Oxford en estos carritos tirados por una bicicleta (Rickshaw). Tienen rutas establecidas para visitar muchas partes de la ciudad antigua, a las que no pueden llegar los coches. Los viajes duran 45 minutos y en cada uno de estos vehículos pueden ir cómodamente sentadas 2 personas, protegidas del sol y la lluvia.

Asimismo, también se ha recogido esta iniciativa (que ya existía en La Habana) en Berlín: las autoridades municipales han concedido licencias para que una treintena de estos vehículos, recorran el centro de la ciudad. Su finalidad es poder mostrar la ciudad al turismo de una manera reposada y agradable.

## ▲ CRISIS DE VENTAS EN ESPAÑA: caen las ventas

La bicicleta ha sufrido en el año 96 un serio revés en lo que a ventas se refiere. Durante el pasado año la cifra de consumo rondó las 600.000 unidades. Una cifra que aún permanece lejana de otra muy baja, la de 1988 que fue de 800.000 unidades. Según las empresas del sector, tras el tirón de la Mountain Bike y los éxitos deportivos, el problema de fondo de la bicicleta en España continúa: carencia de infraestructuras que faciliten el uso de

la bicicleta como medio de transporte. Si a esto se añade que la cultura del coche ha ocupado todo lo relacionado con los desplazamientos, encontraremos la x de la ecuación.

### ▲ CARRIL-BICI: VIAS PREFERENTES PARA BICIS

En Salamanca, un grupo de 50 personas, en una acción reivindicativa nocturna, transformaron las Vías Preferentes creadas por el Ayuntamiento, favorecedoras de mayor velocidad de los coches en ciertas calles, por unos carriles-bici. La metodología fue sencilla: plantillas con el letrero de "carril bici", logotipos de bicicleta y pintura roja. Unos pintan y otros vigilan. A la mañana siguiente, varios carriles bici aparecen por Salamanca. Las redacciones de los periódicos y emisoras de radio reciben cartas y llamadas felicitando al Ayuntamiento por la iniciativa. Además, la noticia crea debate sobre la problemática del transporte y la bici en la ciudad, que es el objetivo buscado por el colectivo de "pintores", apoyados por organizaciones afines y ecologistas.

Lamentablemente, la policía descubrió a 4 jóvenes autores. Dos de ellos tienen que presentarse cada 15 días ante el juzgado. Además, el equipo de Gobierno del Ayuntamiento de Salamanca (del PP en la actualidad), se personará como acusación particular para solicitar "daños y perjuicios civiles y responsabilidad penal". Según el portavoz popular la actitud del

colectivo demuestra "que en su fondo anida la intolerancia y una falta de respeto absoluto".

### ▲ PLATAFORMA PRO-BICI DE ALICANTE

En los últimos tiempos la bicicleta está recibiendo diversos apoyos e iniciativas en Alicante. El Ayuntamiento presentó un informe sobre medidas para promocionar el uso de la bici. La agitación ciclista no se explicaría sin el nacimiento de la Plataforma Pro-Bici de la comarca de Alicante (C/ Centro 14, Alicante), constituida por diversas organizaciones no gubernamentales, ecologistas, universitarias y humanitarias. La Plataforma ha elaborado un manifiesto en el que reclama medidas en favor de la bicicleta, combinadas con la promoción del transporte colectivo y la moderación del tráfico.

### ▲ AVE MADRID-ZARAGOZA

COMADEN, en colaboración con grupos ecologistas y organizaciones de CONBICI (Pedalea y Pedalibre), organizaron durante la Semana Santa una ciclomarcha protesta de Zaragoza a Madrid.

En los pueblos por los que pasaron, fueron desplegados carteles informativos de los impactos que producirá el AVE y sus posibles alternativas (ferrocarril convencional); se organizaron mesas redondas, y hubo actos lúdico-reivindicativos (bailes, títeres...). El número de participantes rondó las 70 personas, creándose un ambiente de miniencuentros.

### ▲ 10º CONGRESO VELOCITY 97. BARCELONA

Durante los próximos días 15 al 19 de Septiembre, se celebrará en Barcelona el 10º Congreso Internacional de Planificación para la Bicicleta - Velocity 97. Tras el primer día de sesión oficial de apertura (inauguración oficial por el Príncipe de España), los tres siguientes se dedicarán a las sesiones plenarias y de grupos de trabajo, discusiones de mesa redonda y visitas técnicas de la infraestructura para bicicletas y de moderación, en cantidad y calidad, del tráfico en Barcelona.

Excursiones opcionales con bicicleta durante el último día completarán el programa de sesiones. Los idiomas del congreso serán el inglés y el castellano, con facilidades de traducción para el francés y el catalán.

Los temas se centrarán especialmente en el uso de la bicicleta en áreas urbanas, pero también tendrán en cuenta otros aspectos importantes tales como el ciclismo recreativo, la seguridad y la tecnología. Por último, habrá un grupo de temas sobre experiencias y problemas específicos de la región mediterránea y de América Latina, respectivamente.

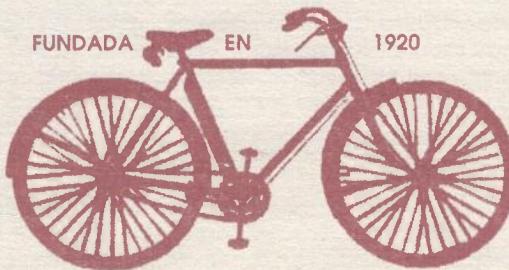
Paralelamente al programa de sesiones, se podrá visitar la Feria Velo-city de la Bicicleta: asociaciones, instituciones y empresas comerciales mostrarán y explicarán qué es lo que están haciendo en favor del uso de la bicicleta. Allí se encontrará información sobre campañas en defensa de la bicicleta, nuevos programas de educación vial y de transporte, soluciones técnicas para el diseño y la seguridad de las bicicletas, etc.

Si quieras inscribirte como delegado, el primer plazo terminaba el 30 de junio (con precio reducido: 33.500 pts.), pero hay un segundo plazo con un precio más caro: 38.500 pts. Estos precios son especiales para afiliados a asociaciones miembros de la ECF o de CONBICI. Para el alojamiento, existe toda una oferta especial de hoteles y residencias, pero para CONBICI, previo contacto con los Amics de la Bici, se dispondrá de alojamiento gratuito (norma habitual en reuniones CONBICI).

Para información sobre Velocity, a través de Internet en la siguiente dirección: <http://www.bcn.es/velo-city97>.

## EL CABALLO DE ACERO

### BICICLETAS Y ACCESORIOS



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

Sin prisas

# Complementos para cicloturismo (XVI). La comida liofilizada

Luis Gilpérez Fraile

Hace poco tiempo que tuve ocasión de hablar con dos montañeras andaluzas que regresaban de ascender a un 8.000. Según me contaron, buena parte del éxito de su expedición se lo debieron a unos kilos de chacina. Efectivamente, por unos buenos trozos de salchichón y chorizo pudieron "comprar" a otra expedición de varones extranjeros (que iban ayudados de guías y porteadores) el "derecho" a utilizar las huellas abiertas por ellos hasta la cumbre. Parece que después de muchos días de ingerir alimentos de dudoso paladar, cuando descubrieron la bondad de la chacina española hubieran vendido hasta sus sacos. Y es que donde esté un buen bocata de salchichón, o jamón, o quizás de tortilla...

Pero desgraciadamente, no siempre es posible llevar las alforjas llenas de las comidas que más nos apetecen. Cuando el peso y el volumen es un problema y no hay posibilidad, a lo largo del recorrido, de adquirir víveres, la comida liofilizada puede ser una solución,

Empecemos por decir que se llama comida liofilizada a alimentos cocinados o preparados, a los que se les ha eliminado el agua, obteniendo una sustancia esponjosa fácilmente soluble, con la consiguiente reducción drástica de peso y volumen. Se supone que al añadir de nuevo agua, dicha sustancia volverá a su estado anterior...

En realidad, y aunque es una opinión muy subjetiva (sobre gustos no hay nada escrito) los liofilizados, una vez rehidratados, se parecen a su original como el café instantáneo a un café recién hecho (el café instantáneo es, básicamente, un café liofilizado). Pero sin duda tienen otras ventajas.

En la actualidad son muchas las casas que envasan comidas liofilizadas especialmente pensadas para practicantes de actividades al aire libre. Por ello la variedad de "platos" disponibles es amplia. Podemos encontrar desde huevos revueltos hasta cóctel de frutas, pasando por cordero con judías, espaguetis boloñesa, buey con especias, pescados y mariscos, arroces, etc., etc., etc.

Suelen venir envasados en sobres aluminizados que sirven a la vez de recipientes para rehidratar: se abre el sobre y se vierte en su interior agua, hasta alcanzar una medida predeterminada. Se revuelve y al cabo de unos segundos ya está listo para ser ingerido.

Según el tipo de plato, el agua debe estar fría o caliente. Un consejo: los "platos calientes" deben estarlo de verdad. Templados resultan, al menos para mí, incomestibles. Si es posible, es mejor prepararlos en un pote y no en la bolsa de envasado, para poder hacer que el agua hierva bien. El sabor de algunos platos es mejorable añadiendo algo de mantequilla o aceite.

Ya he dicho que, en mi opinión, comer a base de uno de estos sobres no es, ni mucho menos, tan apetecible como una alimentación normal, pero probando entre tantos platos diferentes, podrán encontrarse algunos más apetecibles que otros. Lo que no pongo en duda es su capacidad de satisfacer al hambriento. Difícilmente puede uno ingerir completa la supuesta ración individual. Muy al

contrario, generalmente pueden quedar satisfechas dos personas. Por ejemplo, un desayuno de muesli de cereales con leche pesa 142 gr. que se convierten en 425 gr. una vez convenientemente rehidratados. El plato aporta 575 kilocalorías.

El precio de estos sobre es muy variado: los platos más económicos están



Esta bolsa contiene los siguientes alimentos:

- Judías verdes con Jamón de Guijuelo
- Solomillo en salsa de caracoles chinos
- Ajete de espárragos indios
- Flan de huevo de avestruz.

por las 450-500 pta. y los más caros por las 1.100-1.300 pta.

Si tuviéramos que señalar las principales ventajas e inconvenientes de este tipo de alimentación, diríamos:

## Ventajas:

- ✓ Peso reducido
- ✓ Volumen reducido
- ✓ Preparación rápida
- ✓ Alto aporte energético
- ✓ Amplia variedad de platos, incluso para vegetarianos.

## Inconvenientes:

- ✓ Sabor de dudosa bondad (opinión necesariamente subjetiva)
- ✓ Precio elevado en comparación con otros alimentos.

# Pedalibre (Con Bici) en el Senado

Gonzalo Larrauri

Recordaréis que en la anterior legislatura y a iniciativa de un diputado del grupo parlamentario socialista, la Comisión de Educación y Cultura del Congreso llevó a cabo una Ponencia que estaba, literalmente, encargada de abordar el estudio y seguimiento de los accidentes de tráfico ocurridos en carretera por la práctica del ciclismo, sus causas y recomendaciones para la prevención y corrección de los mismos, haciéndola extensiva a otros elementos débiles del tráfico. (Ver *Sin Prisas* N° 23).

No hay que olvidar que todo ese informe, con sus luces y sus sombras, era solo un puñado de recomendaciones, de caminos a seguir, pero sin ninguna fuerza legal. Vamos, que todo se quedaba en buenas palabras: que otra vez las instituciones se olvidaban de nosotros.

Por este motivo cuando nos enteramos que en esta legislatura, el Senado estaba preparando una Ponencia que continuaba con la anterior del

Congreso, y que eramos invitados a participar para exponer nuestros puñtos de vista sobre el tema, se abrió una puerta a la esperanza. Varios puntos a destacar de esta esperanzadora noticia: La ponencia surge en una situación parlamentaria opuesta a la anterior, con mayoría del P.P. lo cual, junto con el hecho de que la anterior ponencia se aprobara con la unanimidad del congreso, demuestra que la Bici, como el vino que vende Asunción, ni es blanco ni es tinto ni tiene color (o así debería ser).

Por otra parte, la ponencia anterior estaba constituida en la comisión de Educación y Cultura, y esta en la de Interior y Función Pública. Esto ya se acerca más a una idea de la bici como vehículo, como actor con sus derechos y deberes en la circulación por calles y carreteras, que la idea de bici - deporte de la anterior ponencia. Sin embargo el término "Interior" también nos acerca a la temida DGT, que depende del Ministerio del Interior.

El título de la ponencia era a nuestro favor: Adaptación de las normas de circulación a la práctica del ciclismo (y no al revés), lo cual ya admite implícitamente, que las actuales normas de circulación no están adaptadas a nuestro tipo de vehículo.

La invitación se hizo a nombre de Pedalibre (tenían el nombre pues ya estuvimos en la anterior ponencia), por lo que instamos al presidente de la comisión a que invitara a otros clubes de ConBici, así como a gente de la ECF, y a urbanistas, técnicos y otras personas con experiencia en el tema de la bici como medio de transporte.

De todos modos, por lo menos entre los grupos hemos estado en contacto, se han aportado ideas y posturas, con lo que la representación en el Senado ha sido en nombre de toda la Coordinadora en defensa de la Bici.

Con nuestras bicicletas aparcadas lejos por cuestiones de seguridad senatorial, el día convenido llegamos al Senado, y en las presentaciones llegan las primeras caras de extrañeza senatorial: Venimos en representación de los usuarios de la bici como medio de transporte. ¿Lo qué? ¿Mande? Claro: Muchos de los senadores presentes ignoraban que la bici, aparte de para darse grandes palizas subiendo puertos y luciendo coloridas vestimentas, sirve para ir al trabajo, para moverse por la ciudad y el pueblo, o para hacer turismo en bici.

Ya con esta presentación hemos conseguido distanciarnos del resto de ponentes representantes de la parte ciclista: Ciclistas profesionales y ciclistas deportivos que les habían contado a los Señores Senadores las ventajas del casco, del coche de apoyo y de la licencia federativa.

Era preciso marcar las distancias desde el principio. Y hablarles de la sostenibilidad de los modelos de



*Sin prisas*

movilidad urbana, de la intermodalidad de los medios de transporte, del diseño adecuado de las infraestructuras viarias específicas para la bicicleta, de normas de tráfico en otros países sobre la bicicleta, y un largo etcétera de temas que iban agrandando las pupilas de unos y los bostezos de otros.

Este fue el Leit-motiv de nuestra comparecencia: Afirmar que los ciclistas tenemos derecho a circular como cualquier otro ciudadano, pero no solo por eso: En atención a los efectos beneficiosos que el uso de la bici conlleva para la sociedad, ésta debería premiar a los ciclistas con mayores espacios, comodidades y garantía de seguridad.

También incidimos mucho en la distinción ciclismo deportivo - ciclismo como medio de transporte o de ocio. Es claro que los problemas y las soluciones propuestas son distintas y en algunos casos contradictorias. Quizás donde queden más claras estas diferencias es en el tema del ciclismo urbano y en el del casco.

Los ciclistas de carretera que fueron a la ponencia, no hablaron del ciclismo urbano. Normal, porque no lo practican. No hablaron del diseño de las calles, de los cruces, de los aparcamiento para bicicletas o de la combinación bici + transporte colectivo. Era preciso pues que el legislador, en este caso el Senado, no olvidara que si las normas actuales de tráfico tienen, en general, numerosas imperfecciones y lagunas sobre la circulación en bicicleta, en el caso del ciclismo urbano el olvido es prácticamente total.

Sobre el tema del casco, pusimos de manifiesto nuestra postura contraria a la obligatoriedad del uso del casco. Las bicicletas no son peligrosas. Los peligrosos son los coches, las normas de tráfico inadecuadas y un viario diseñado sin tener en cuenta nuestro derecho a circular. Por estos motivos hacer que el peso de las medidas para reducir la gravedad de las consecuencias de los accidentes de tráfico en bici (pues, obviamente el casco no reduce los accidentes, sino (y condudas) las consecuencias de los mismos) recaiga sobre los ciclistas en for-

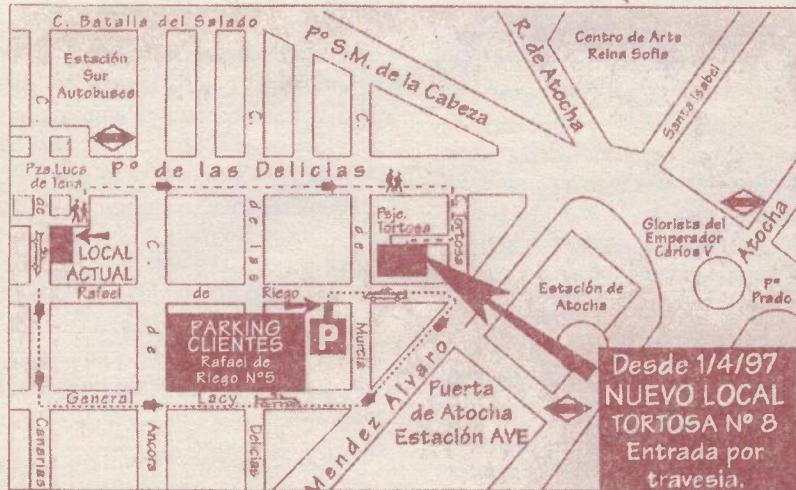
ma de casco es, a nuestro entender, injusto.

Tras nuestra exposición y las cuestiones que sobre la misma nos hicieron sus Señorías, como ellos mismos reconocieron, se llevaban otro punto de vista distinto al que habían tenido antes.

Ahora ellos ya tiene nuestra opinión. Pero hay que recordar que también tienen la opinión del director de la DGT, del presidente del RACE, del ingeniero que diseña las autopistas del Ministerio de Fomento, y del entrenador del Club Ciclista de los Machacas Domingueros. Digo esto para que cuando se vean en el BOE los resultados de esta Ponencia podamos comprobar qué influencias afectan más al legislativo: si la poderosa industria automovilística, con las petroleras, las compañías de seguros y todos sus demás intereses económicos o los pobrecitos ciclistas que desean una mejor calidad de vida y una mejor convivencia para todos en la ciudades.

Yo, desgraciamente, no espero demasiado.

# NUEVOS TIEMPOS, NUEVAS TIENDAS



**MAS DE 500 M<sup>2</sup>**  
**MAS SECCIONES**  
**MAS MARCAS**  
**MAS SERVICIOS**

## Y MAS... MUCHO MAS

**JUEVES ABIERTOS**  
**Hasta las 22 Horas**  
**Normal : 10'30 - 14'00 Horas**

# MARACOL SPORT

# Un viaje de tres semanas por el Pirineo Navarro por 18.000 pesetas (todo incluido)

## o la antícrónica de una propuesta de viaje de cicloturismo de alforjas para el verano

Paco Tortosa

Aquí, como ya podéis imaginar por el contenido de otras entregas, no voy a hablaros de perfiles, pendientes a superar, cronometrajes, datos prácticos, ni de ninguno de esos datos técnicos que en apariencia resultan imprescindibles para relatar y/o proponer un viaje de cicloturismo.

En estas mis semestrales y queridas páginas de SIN PRISAS, os voy a *desnudar* (de manera breve pero apasionada), nuestro último viaje estival para que, si os parece oportuno, podáis sacar provecho de él frente a este nuevo verano que se avecina. El uso de la información que ofrece este texto es libre y gratuito, pudiendo ser copiado, fotocopiado y reescrito para su uso y divulgación por parte de cualquier ciudadana/o.

En definitiva, esto que sigue a continuación es una modesta crónica-alternativa/sugerencia (con bici y alforjas) frente a la masiva oferta cargada de deslumbrantes invitaciones para poder lucir las mil prendas deportivas de moda y de las decenas de actividades en la naturaleza que esta, nuestra "sociedad de mal consumo y despilfarro de masas" nos recomienda realizar cada periodo vacacional. Entre el largo listado de "nuevas actividades engañosas y faltas de ética y solidaridad" destacan el rafting, puenting, parapente, descenso de cañones, senderismo de "resistencia sólo apto para deportistas competidores", cicloturismo *sin alforjas tipo recorridos organizados en BTT*, motocrós, escalada libre, ... y no se cuantas más formas de ocio en el mundo rural que se habrán inventado desde que redacté estas notas y ha llegado esta mágica revista a tus manos. Pero id con cuidado con lo que cuenta el texto que

sigue, porque la práctica de sus enseñanzas crea adicción. Atentos pues para no "dejaros" embaucar con breves notas, queridos, fieles y no muy numerosos lectores de esta, por otra parte, rigurosa publicación de SIN PRISAS.

Estación de trenes de Canfranc (¡por favor señores responsables de RENFE no la cierren nunca, pero nunca!). Quince personas y trece bicis con sus correspondientes alforjas y, por supuesto, sus trece correspondientes cestas de mimbre valencianas prestas a partir en dirección a la región de las Landas francesas (dos de las personas tienen 2 y 6 años respectivamente, viajan a lomos de las bicis de sus padres y a cargo de sus piernas). Primeros de agosto de 1996.

Las alforjas llenas de ilusión como si fuera el primer viaje (así lo era para Pepa, Merche y Carlos, tres de los más jóvenes del grupo) y empanadillas, aceite de oliva y miel de la ribera mediterránea, nos iban a permitir realizar una primera inmersión en la naturaleza camino del bosque de Irati (por donde pasaríamos a Francia por pistas forestales) entre los valles de Hecho, Ansó y Roncal.

Las situaciones más llamativas de nuestra particular inmersión en la naturaleza del Pirineo navarro se pueden resumir en varias notas o momentos del día que conforman cada viaje.

**Primero:** media diaria de kilómetros nunca superior a los 30. Pensad que vamos cargados hasta los dientes (bici con sus complementos básicos, caja de herramientas, alforjas, cesta de mimbre, botiquín, saco de dormir, aislante, tienda de campaña, libros de lectura amena, cámaras de fotografiar con sus

correspondientes filtros y objetivos, utensilios de cocina, aceite, miel, frutas y verduras para tres días, ropa de recambio, bloc de notas, plásticos para la lluvia, candados, cadenas, revistas varias, cremas para el sol, brújula, prismáticos, cartografía y ... dos niños de corta edad). Pero, lo más importante, viajamos a través de la naturaleza no para ignorarla con un pedaleo rápido y competitivo, sino para grabarla en nuestra retina, empaparnos de sus colores, aromas y paisajes más primigenios. Ello implica paradas gratificantes en cualquier momento para, o bien recoger frambuesas, abrazar una haya o roble centenario, beber y relamerse en una fuente o dejar extasiados los ojos frente al vuelo rasante de rapaces en peligro de extinción.

**Segundo:** pernoctaciones (que no acampadas), bajo la bóveda de estrellas del suave verano navarro. Ello implica un contacto intensísimo con los elementos más básicos del medio natural, tal como baños de aguas frías y tonificantes cada anochecer y al amanecer, paseos con la sola luz-guía de la luna o las estrellas, despertares entre cánticos de aves varias y gritos o gruñidos de animales intuibles pero difícilmente vistos, baños de aire y de sol...

**Tercero:** Comidas, baños de sol, agua y aire a lo largo del día, almuerzos y siestas en lugares paradisiacos libres de cualquier ruta turística conocida.

**Y cuarto:** el contacto y el disfrute intenso, como consecuencia de nuestra particular inmersión en la naturaleza, con las gentes del campo y con sus manifestaciones culturales más lúdicas y festivas.

Sin prisas

A modo de síntesis, muestras y ejemplo, aquí tenéis a continuación algunos momentos, lugares y gentes mágicos del viaje, con nombres y apellidos:

• **Primeros días de viaje;** practicando el nudismo, los baños de sol y de aguas transparentes en las pozas de los ríos Osia y Aragón Subordán entre Jasa y Hecho.

Cabecera del río Veral (más arriba de Zuriza). Paseos a pie por prados de un verde tierno e intenso entre bosques de hayas. El paseo nos llevó hasta una haya de dimensiones mágicas. ¡Dios, que tronco, que brazos tan potentes que abre, que círculo de cielo abarcado por un prodigo de la naturaleza!. Que sombra y frescor en verano, que calidez cuando aprieta el frío en invierno, cuanta comida y que buen hogar/refugio para gran cantidad de animales, que buen abono para quien sepa apreciarlo,... como hipnotiza. Acercarse junto a su tronco, abrazarlo, escucharlo, recoger su energía. Todo eso y más hicimos nosotros con ella. Finalizado el viaje no podíamos olvidar la emoción de su presencia/existencia.

• **Cascada de aguas cristalina en un río afluente al Esca cerca de Sabiñanigo.** Aguas frías, vírgenes y revitalizantes en una poza de belleza exultante. Baños de madrugada, a mediodía y al atardecer. Un pedazo de naturaleza armoniosa para el libre disfrute de cualquier ciudadano. ¡Entrada libre!

• **Paseos en bicicleta y a pie, baños nudistas en innumerables pozas, picnics en recónditos rincones entre hayas y abetos centenarios.** Silencios nocturnos llenos de gritos desgarrados de animales en libertad. Una de las inmersiones en la naturaleza más mágicas del Pirineo navarro : el Bosque de Irati. Tres días nos llevó cruzarlo. Hubo quien dejó caer por sus mejillas lágrimas de emoción frente a tanta belleza. Al igual que la cascada de Isaba, estancia libre con una sola condición : el máximo respeto por las normas de visita y por la flora y la fauna del lugar.

• **Siguiendo el curso alto del río Irati, nueva inmersión y encuentro con la naturaleza.** Por su lecho alcanzamos tierras francesas. Pistas que desaparecen, cruces del Río con la bicicleta al hombro, extravíos, caídas, emociones incontroladas, lágrimas de dolor y alegría, esfuerzos salvajes por laderas de las de "empujar bicis entre dos o tres perso-

nas"..., en definitiva, caminos recónditos, antiguas trochas de etarras de cuando el franquismo dictatorial. Ya en Francia, la idea de acercarse a las Landas se disipó cuando alguien comentó que significaría el fin del cobijo y frescor de los bosques de hayas y robles, de los baños nudistas en ríos primigenios, de las pernoctaciones salvajes en la naturaleza, de la amabilidad de la gente navarra, del silencio de las noches, del volar de las rapaces... del profundo corazón del Pirineo. Consenso por el cambio: Las Landas francesas se convirtieron en el Baxtán navarro. ¡Dios, que acierto!

• **Más pozas cristalinas y libres de acceso en las fuentes-afluentes del Bidasoa allá por Errazu.**

• **Invitados de "lujo"** en una especie de albergue junto al centro de recepción del Parque Natural del Señorío de Beritz. Paseo en bicis por el arroyo de Beritz con un lecho de hayas de fábula y entre el ronroneo relajante de sus limpias aguas, musgos de mil colores...

Por la noche, amistades compartidas con gente vasca. Personas encantadoras, comidas fuertes a base de carne, invitación a una borda por parte de una de las amigas navarras. Las fiestas irrepetibles de lugares como Ciga, con sus concursos de corte de troncos con hachas de peso descomunal, carreras con decenas de kg. colgando de pesados hierros, sierra de tronco por parejas : jadeos de dolor, músculos curtidos tensados al límite, baños de sudor que corre por sus cuerpos y los abrillanta. Gente vasca : mentalidad abierta. Copas de pacharán, baile hasta la madrugada. Todo ello ocurría frente a la iglesia de Ciga, detrás de la cual se localizaban, bajo una fina lluvia, nuestras tienda y bicis.

• **Borda mágica de nuestra amiga navarra** colgada sobre valles encajados entre suaves lomas de un verde eterno. Descanso de tres días. Por las noches, amables invitaciones a las fiestas-aquelares de pueblos recónditos. De entre todos ellos: la magia de Zubieta. Un pino de 25 metros con la ikurriña en su cima. Para quien la alcance. El pino resbala como una pieza de jabón mojada. A pesar de ello cada año la querida tela de colores vasca decora la habitación de algún habitante del valle como el máspreciado de los trofeos.

La plaza-frontón de Zubieta es una fiesta-orgiástica en su semana grande. El "acceso restringido-prohibido" lo tienen las fuerzas de seguridad del estado. Allí nos fundimos en una noche de amistad con los vecinos del pueblo. Danzas ancestrales, potes de vino y cerveza. Música tradicional, más danzas, más bebida. Abrazos fraternales con gente de amistad desinteresada. Perdida de la noción del tiempo. Rock radikal vasco. Con el amanecer empujándonos por la espalda, volvimos a la borda. Nunca olvidaremos la noche de Zubieta.

**Punto y final. Oroquieta:** tranquilo núcleo urbano apartado y olvidado por el mundo exterior de las telecomunicaciones. Un anciano del lugar nos ofreció sus pastos para la última pernoctación del viaje. Sus ojos nos hablaron de recuerdos ; historias de su experiencia durante la guerra civil. Estremecedor relato de sangre y venganzas que pueden explicar (aunque quizás no lo justifiquen) la violencia y persistencia del actual fenómeno violento vasco. Por la mañana, y entre las nieblas



del amanecer, último y nuevo baño de aguas rejuvenecedoras en el vecino arroyo. Las gotas del rocío empapando y ennoblecido los frágiles hilos de una simple tela de araña, fueron la última imagen que recuerdo con nitidez, de un viaje de mil pequeños momentos y vivencias inolvidables.

**PD 1:** Repito : 21 días de inmersión en la naturaleza al alcance de cualquiera, tan sólo por 18.000 miserables pesetas (que tuvimos que desembolsar para cubrir el trayecto en tren entre Valencia y Pamplona). Además de los imprescindibles alimentos adquiridos cada tres días en tiendas sin nombre del interior de las montañas navarras. No te lo pienses.

**PD 2:** En la próxima entrega quizás desvelé el secreto de un fin de semana a través de una Vía Verde, por tan sólo 1.700 pesetas (transporte incluido).

# El mejor amigo del hombre

Javi

*¿Quién mientras pedaleaba no ha sentido alguna vez miedo ante la presencia de algún perro con intenciones nada amistosas? Estos apuntes, tomados de un artículo de J. Fontanel, aparecido en la revista Vélocité de la Fubicy francesa. Pueden ser útiles.*

## ▲ ¿QUÉ CONVIENE HACER O INTENTAR HACER PARA EVITAR EL MORDISCO DE UN PERRO?

No hay reglas generales, solo se trata de adaptarse al carácter del animal y sobre todo a su comportamiento.

1. En todos los casos, avisar al animal de nuestra presencia silbando, cantando, hablando fuerte o pitando. Esto evita que se quede sorprendido y que muerda por miedo. Además los perros temerosos se alejarán.

2. Si se queda mirando fijamente al ciclista, si parece interesado o si se acerca, conviene entonces tomar algunas precauciones:

- ✓ decelerar un poco
- ✓ dejar de hacer ruido
- ✓ quitarse los calapiés
- ✓ coger la botella del agua

Si se acerca demasiado, echarle un chorro de agua en el cuerpo: esto le trastornará un momento, lo que permitirá al ciclista marcharse rápidamente.

3. Si la cosa se pone fea, hay dos soluciones:

- ✓ pedalear lo más rápido posible
- ✓ bajar de la bici y usarla de escudo. Al cabo de un tiempo (indeterminado), se marchará el perro.

## ▲ ¿QUÉ HACER EN CASO DE MORDISCO?

En todos los casos, hay que limpiar la herida, desinfectarla, vendarla y terminar el paseo lo antes posible. Si la herida es profunda o extendida, conviene consultar rápidamente a un médico.

1. Si estás en una zona infectada por la rabia (Norte y centro este de Francia y Alemania, por ejemplo), cualquier animal es sospechoso de

padecerla. Esto significa que el perro tiene que quedarse bajo una vigilancia sanitaria durante 15 días.

Este control permite determinar si ha habido contaminación de la rabia en el momento del mordisco y por tanto la persona mordida deberá tratarse lo antes posible. El dueño del perro tiene la obligación de someter su perro al control.

Si no se puede coger al animal, el médico juzgará según ciertos criterios la oportunidad de un tratamiento antirrábico.

2. Si no se encuentra en una zona infectada por la rabia, la posibilidad de coger la enfermedad permanece. La vigilancia sanitaria del perro es obligatoria. Si no se puede hacer, consultar a un médico.

### ► Notas

1. En el artículo original se cita un pequeño aparato "ahuyenta-perro" (85x10x35 mm), que genera ultrasonidos que ejercen una acción disuasoria sobre los timpanos de los perros. Funciona con una pila de 9V, su acción alcanza 6 m. y una pinza permite fijarlo al cinturón.

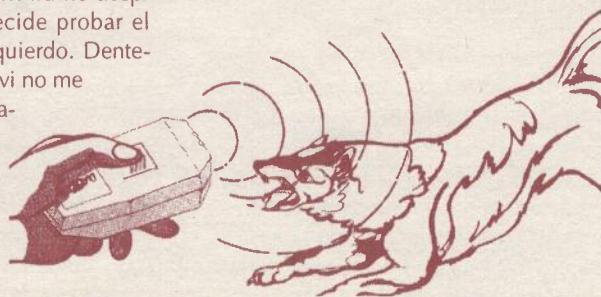
## ▲ MI EXPERIENCIA

Imaginemos una zona de chalets. La cuesta se hace dura. En la parte alta se ve a alguien paseando tranquilamente. Es el dueño del perro que se dirige hacia mí a toda leche y sin parar de ladrar. El dueño le grita: ¡no Iru!. Pero Iru no hace caso. Yo hago como si no lo viera y sigo pedaleando. ¡Craso error!. Iru no acepta mi indiferencia y decide probar el sabor de mi gemelo izquierdo. Demente que te pego y si te vi no me acuerdo. En seguida aparece el dueño descompuesto. ¿Te ha hecho daño?, me dice. La verdad es que no sé qué responderle a una pregunta tan obvia. Creo

que le dije "Sí". El caso es que no le di importancia hasta que al llegar a duras penas hasta mi casa, me di cuenta de que casi no podía andar. Acabé yendo al hospital por esto de que hay que hacerlo siempre que te muerde un perro por si acaso. Puro trámite. Pero dos semanas sin bici no me las quitó nadie. Y los dos primeros días en casita, sin moverse mucho. *Moraleja: Los perros no se llevan con nuestra indiferencia.*

Esta experiencia me sirvió para mi siguiente contacto con otro de nuestros amigos. Este era bastante más robusto y tenía cara de tener confianza en sí mismo. Iba cuesta abajo, pero esta vez decidí pararme al ver que mi amigo me "quería saludar". No moví ni un sólo músculo. El perro dio algunas vueltas a mi alrededor hasta aprenderse de memoria mi olor. Ola a la dueña Iru. Se acercó con toda su paciencia y mi desesperación y sujetó al perro. Yo por si acaso seguí teso como una vela. Se alejaron unos diez metros cuando decidí que era hora de recuperar la sensación de mis miembros para poder seguir. Solo tuve que levantar una pierna para que el perro se volviera hacia mí con evidentes ganas de conocer mi sabor además de mi olor. No estaba muy seguro de la fuerza de la dueña para sujetarlo. Al final resultó ser suficiente. *Moraleja: Por aquí no vuelvo a pasar y me alegro de haberme parado.*

Desde entonces lo hago a menudo. Cuando hay un perro sospechoso me paro y espero. La reacción de los dueños es curiosa: los hay que me "aplauden", otros se "rien" y la mayoría me dice cariñosamente que "no hace falta". En fin, voy creando mi propio instinto con la esperanza de que me falle lo menos posible en mis próximos encuentros con "mis mejores amigos".



*Sin prisas*

# Bicinet @

Amado

De todos es conocida la creciente importancia que INTERNET está teniendo como medio de comunicación rápido y versátil, y como manera para acceder de una manera cómoda a informaciones de diversa índole.

El mundo de la bici no podía ser ajeno a este fenómeno y por tanto SIN PRISAS tenía que hacerse eco del mismo. Así nace esta pequeña sección que pretendemos continúe en siguientes números de nuestra revista (se aceptan aportaciones en [jamado@bici.tid.es](mailto:jamado@bici.tid.es)).

## ▲ FOROS DE DEBATE SOBRE LA BICI

El servicio de internet más generalizado es, sin lugar a dudas, el correo electrónico. Utilizando el mismo como soporte existen foros de debate sobre temas diversos. El mecanismo es sencillo: solicitas ser incluido en la lista de correo del foro (típicamente enviando un mensaje a *majordo-*

*mo@direccionLista* sin 'subject' y en el cuerpo del mensaje diciendo sólo 'subscribe *nombreLista*' y cada mensaje enviado a *nombreLista@direccionLista* por cualquiera de los miembros se te reenvía. A continuación os hago una breve reseña sobre algunos foros que pueden resultaros de interés.

### 1. *nombreLista=eurobike* *direccionLista=cycling.org*

En esta lista os llegarán un montón de mensajes sobre múltiples temas relacionados con el uso de la bici en sus distintas modalidades (también y mayoritariamente en su uso deportivo). Es una lista a nivel europeo (en inglés, 'of course') y entre la marabunta de mensajes que os llegarán quizás alguno lo consigáis aprovechar.

### 2. *nombreLista=bikenews* *direccionLista=cycling.org*

La cantidad de mensajes que se cursan es más manejable que en la ante-

rior y relacionados siempre con el uso de la bicicleta como medio de transporte (tanto para el ocio como para el 'negocio', tanto cicloturismo como ciclismo urbano). Aquí podéis compartir información, experiencias e inquietudes con otros usuarios de la bici europeos.

### 3. *nombreLista=ciclo-I* *direccionLista=ciberteca.es*

Tiene las virtudes y los defectos derivados de circunscribirse al ámbito del Estado Español. El lenguaje empleado es el castellano y el tráfico de mensajes diarios tampoco es demasiado grande, pero se trata de un sitio donde una alforja no se puede concebir: los temas tratados difícilmente van más allá de la siguiente ruta de machacas y la dureza de sus puertos o la última etapa del Giro y el estado de forma de Pantani (excepto que a raíz de este BICINET se meta en la misma "...gente que se toma la bici con calma"). Con la ventaja de que si un domingo por la mañana queréis salir a "hacer piernas" y no tenéis con quién, aquí encontraréis a gente dispuesta a acompañaros.

# Binomio Bici+Tren

Federico Mohino

Quiero presentar esta nueva columna de información sobre la combinación Bici+tren diciendo los objetivos que perseguimos:

1 Que sirva de comunicación de la marcha de las negociaciones conversaciones con Renfe.

2 Despertar el interés de los cicloturistas a usar el tren.

3 Animar a los cicloturistas a plantear sugerencias sobre el tema para mejorar la combinación.

4 Incitar a los grupos de CONBICI a estar en contacto con las UNES de Cercanías, Regionales y Largo Recorrido de sus Comunidades Autónomas o ciudades.

Los logros conseguidos en el último año y medio son los siguientes:

**Largo Recorrido:** Aparece la información de la combinación bici+tren en la Guía Intercity (trayectos posibles, condiciones, etc.).

**Regionales:** Han instalado espacios (reservados o polivalentes) para bicis,

colocando pegatinas de bicis en los mismos y también en la puerta de acceso más cercana. En los trenes de Cataluña Express han colocado ganchos en furgones, así como en los trenes de Castilla-León Express, con capacidad para once bicis. En el resto de Comunidades, existen espacios polivalentes (asientos abatibles).

Si queréis hacer alguna sugerencia o informar sobre la situación de la combinación bici+tren en vuestra comunidad, podeis escribir a *C.C.Pedalibre* (Comisión de Transportes) de Madrid, la transmitiremos a la UNE correspondiente.



*Sin prisas*

# **¡¡ 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**

# Autorregulación de conflictos en espacios naturales

**Victor Guerra**

Desde hace algún tiempo en distintos medios de comunicación dedicados al viaje y otros menesteres turístico-deportivos, se han creado unas excelentes secciones de viajes en BTT y de otras actividades deportivas: senderismo, escalada, parapente, rafting, etc.

En varias de ellas y ya en repetidas ocasiones, ha aparecido una invitación a recorrer estos **lugares en general muy susceptibles de protección** o de un esmerado cuidado, uso y disfrute.

En alguna ocasión alguno de nosotros, practicantes y publicistas de la BTT hemos hecho esos recorridos y que nos gusten, no quiere decir que tengamos que dejarnos seducir por la facilidad de su publicación y la espectacularidad de los fotogramas.

Y en caso de publicación, se debiera insertar notas marginales, con los peligros que hay, las prohibiciones que pesan sobre la zona, y la problemática que puede haber o generar si en determinadas épocas se desarrolla nuestra actividad preferida...



Un ejemplo de lo que se expone, pudiera ser la famosa **Ruta del Cares**, sobre la que planea desde hace años una prohibición que cualquier día se hace taxativa: la circulación de la BTT por la zona.

Desde determinados medios se está, creo que inconscientemente, incitando a realizar la Ruta del Cares como un sendero sin más, obviando información: que en épocas estivales o fines de semana la Senda sufre una **intensa carga de actividad senderista**; que debido a su estructura geomorfológica un tanto singular, con un sendero tallado sobre el río, ya existe un alto índice de tráfico peatonal; que se debería señalizar el grado de dificultad, en ocasiones extremo para usuarios no senderistas, en los límites del Parque Nacional de Covadonga.

Al final tendremos en un espacio como éste, no sólo innumerables accidentes, que ya los hay y graves, sino una **conflictividad entre usuarios**, que desencadenará no tardando mucho una prohibición taxativa que será difícil erradicar.

Un ejemplo de todo ello ya sucedió en Madrid, los que ya llevamos no se cuántos lustros en esto de la BTT, lo sufrimos cuando se quiso llevar un decreto de regulación del tráfico ciclista en Navacerrada, a raíz de los conflictos entre Biciclistas y Senderistas en el Camino Smidt. Afortunadamente no se pudo llevar a cabo, porque aun había cierto entendimiento entre los diferentes colectivos de usuarios y el pretendido decreto no pudo llegar a publicarse, por la oposición de éstos.

Si no queremos que pesen actuaciones como ésta sobre Picos de Europa o en Matalascañas de Arriba, **debemos, como usuarios, autorregular nuestra práctica** en zonas que sabemos que son muy sensibles a crear determinada problemática.

Debemos, como publicistas y comunicadores, ser sensibles con esos temas, informando, creando alternativas a estos recorridos, sugiriendo a unos y otros fórmulas para no llegar a situaciones extremas. Esa es también nuestra responsabilidad.

Todo ello, quiérase o no, denota dos cuestiones de cara a los nuevos usuarios que empiezan a compartir un espacio antes reservado a los senderistas:

1. La falta de una política dentro de la Real Federación Española de Ciclismo de crear unos espacios diseñados y normalizados bajo la norma europea para la práctica de la BTT; la falta de una Comisión que coordine con otros Organismos Federativos y Turísticos las prácticas turísticas-deportivas que se dan en los espacios naturales, regulando su uso y disfrute.

2. La falta de un movimiento en España que aglutine tras de sí a numerosos usuarios de la BTT y del senderismo y de las actividades ecuestres, de cara a la promoción, sensibilidad y reivindicación de determinados espacios para las prácticas turísticas-deportivas.

Por lo cual debiera ser el momento de crear un movimiento reflejo del que ya se da en USA. El IMBA (International Mountain Bicycling Association), donde estamos implicados algunos españoles, y que trabaja en la puesta a punto y auto-recuperación de senderos, y en pro de una **política de coexistencia entre usuarios**: BTT, senderistas y caballos, allí donde cada actividad proceda.

Este es un reto que está ahí, y que necesita articularse como tal. De todos es la responsabilidad si se desea que el Mountain Bike u otras actividades en el entorno natural, no se conviertan en el fenómeno que todos odiamos: estar de moda.

**Sin prisas**

# Rutas

Miguel Angel Delgado

## Rutas todo terreno: el túnel de la Engaña, siete kilómetros de pedaleos subterráneos

Gracias a la existencia de una línea férrea inacabada, el ferrocarril Santander-Mediterráneo, se va a poder pasar de una vertiente a otra de la cordillera Cantábrica utilizando el túnel de La Engaña, el más largo de cuantos existen en nuestro país aunque sumido en un lamentable estado de abandono. Esta imponente galería fue abierta por presos políticos entre los años 1.941 y 1.959, y con sus 6.976 metros es el túnel más largo de España. Su valor en pesetas actuales rondaría los 10.000 millones, todo un monumento al despilfarro. Con la excusa de atravesar el túnel os planteamos un bonito recorrido circular entre las Merindades burgalesas y el cántabro Valle del Pas.

### ▲ OTROS DATOS DE INTERÉS

**Localización:** Se ha situado el comienzo de la ruta en Quisicedo, un pequeño pueblo situado en la carretera C-6318. Este punto de partida fue elegido por estar al comienzo del primer tramo de carretera de la ruta —bueno para calentar— y al final del último tramo de pista, cuando estemos más cansados. Se pueden reponer fuerzas tapeando en Casa Goiko, un baremplazado en la plaza de Quisicedo. Cualquier otro punto de inicio es factible al tratarse de una ruta circular.

**Alojamiento:** A pesar de estar fuera del recorrido os recomendamos una estancia en Casa el Kabouter, en la localidad de Salazar, allí disfrutaréis de la hospitalidad de Bernardine, Javier y sus hijos. Ellos mismos han rehabilitado una antigua casa rural convirtiéndola en una mezcla de albergue, centro cultural, taller de carpintería y otras muchas y agradables sorpresas. Su teléfono es (947) 13 00 41.

**Otros lugares de interés:** Destaca la entrada al complejo de cuevas de Ojo Guareña donde se halla la ermita de San Bernabé, construida en la embocadura de la propia cueva. Los más observadores notarán que en este lugar el río Cueva disurre "valle arriba", aunque sólo aparentemente, hasta ser engullido por un sumidero y convertirse en subterráneo.

**Recomendaciones Adicionales:** En el túnel imprescindible llevar lámparas de tipo frontal, luz de manillar y piloto trasero, ya que no será extraño que algún vehículo 4x4 se aventure a cruzarlo. Una vez dentro suele percibirse una fría humedad acrecentada por una ligera corriente, siendo conveniente, por tanto, llevar algo de abrigo. Una pila de recambio para alguna de las linternas, una cámara fotográfica con flash y calcetines secos completarán el equipo del ciclista explorador de túneles.

**Otras Alternativas:** Se puede plantear una ruta de dos días de duración partiendo de Salazar y siguiendo por Linares y Cueva, lugar donde se enlazaría con Quisicedo y la ruta normal. Desde Yera, en lugar de ascender a Estacas descenderíamos a Vega del Pas donde terminaríamos la jornada. El segundo día realizaríamos el resto de la ruta ascendiendo en su totalidad el puerto de Estacas.

### ▲ LA RUTA PEDALADA A PEDALADA

**Km. 0,00 Quisicedo (730 mts.)** Abandonamos esta pequeña localidad burgalesa siguiendo la carretera

C-6318 en dirección suroeste (hacia la N-232). Se trata de una bonita y tranquila carretera que durante estos primeros cuatro kilómetros presentará un perfil ligeramente ascendente.

**Km. 3,00 La Parte de Sotoscueva (740 mts.)** Desde hace un buen rato disfrutamos del peculiar paisaje del valle de Sotoscueva. A nuestra izquierda se levantan espectaculares escarpes calizos. El perfil de la carretera se endurece ligeramente.

**Km. 4,50 Collado (820 mts.)** Culminamos la cuesta y cambiamos de valle. Se inicia un descenso de cinco kilómetros por carretera hasta el cruce de Pedrosa. A la altura del kilómetro 7 tendréis la oportunidad de ver la embocadura del valle de la Engaña, la localidad de Rozas y el trazado del ferrocarril por donde habremos de pasar en pocos kilómetros.

**Km. 9,30 Desvío de Pedrosa (680 mts.)** Giro a la derecha. Acabamos de tomar contacto por vez primera con el antiguo trazado ferroviario, a nuestra izquierda transcurre la vía de FEVE. Seguimos por carretera hasta Rozas mientras la vía no sea ciclable.

**Km. 11,00 Rozas (700 mts.)** Desde este punto podemos acceder al ancho camino que transcurre sobre el antiguo trazado ferroviario. La carretera queda a la derecha.

**Km. 14,00 Boca sur del túnel de La Engaña (760 mts.)** Una estación, diversos pabellones y una iglesia ruinosa dan fe de que en este lugar debió existir una febril actividad en los años de construcción del túnel. La entrada se encuentra parcialmente tapiada para que no accedan a la galería vehículos de gran tonelaje. Los primeros doscientos metros suelen estar inundados por lo que tendremos que circular desmontados por unas aceras laterales. No os preocupéis, tenéis túnel para rato y el agua desaparecerá rápidamente.

LA RUTA EN CIFRAS	
Distancia:	59,50 Km.
Cota Máxima:	Puerto de Estacas de Trueba (1.140 mts.)
Cota Mínima:	Santelices (680 mts.)
Desnivel Acumulado:	1.000 mts. aproximadamente.
Tiempo Empleado:	Entre seis y siete horas.
Época del Año Recomendada:	Todas, excepto los días de invierno en los que pueda haber nieve, o los abundantes días lluviosos que se dan en la vertiente norte de la Cordillera Cantábrica.
Dificultad de la Ruta:	Media-Alta debido al elevado kilometraje, a la dureza del ascenso al puerto de las Estacas de Trueba y a la dificultad de pedalear durante siete kilómetros por el interior de un túnel. Ruta sólo recomendable para bicicletas de montaña o híbridas.
Cartografía:	Hoja 84 (Espinosa de los Monteros) del Servicio Geográfico del Ejército (S.G.E.) a escala 1:50.000.

*Surprisas*

A los pocos metros un hecho nos sorprende, el túnel, salvo en su entrada, es totalmente recto por lo que un diminuto punto luminoso nos indica la boca de salida. Una última curiosidad, el túnel está kilometrado con pintura en la pared izquierda, por lo tanto tendríeis referencias exactas de vuestro ritmo de avance.

**Km. 16,50 Marca kilométrica de 2.500 mts. (750 mts.)** Un espectacular derrumbe de la bóveda invita a parar y sacar unas fotos. Es una buena referencia para ver las dimensiones reales de la galería, construida para ferrocarril de vía doble. Según parece, rehabilitar en la actualidad esta obra para uso automovilístico costaría 1.500 millones de pesetas, el total del presupuesto anual de Cantabria para obras públicas.

**Km. 21,00 Boca norte del túnel de La Engaña (740 mts.)** El punto luminoso se ha hecho cada vez más grande, y a pesar de llevar desde hace un buen rato una rueda pinchada nada nos puede detener en nuestro avance hacia la salida. Por cierto, al salir al exterior llueve ligeramente y el paisaje es rabiosamente verde. Seguiremos unos kilómetros más por la vía férrea.

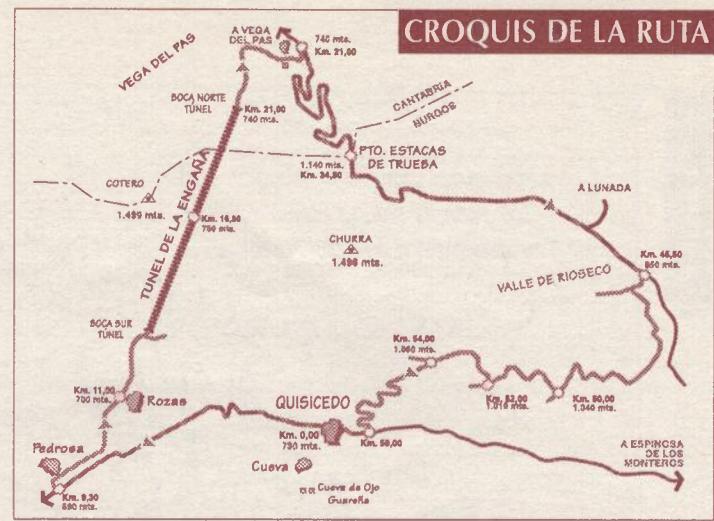
**Km. 24,50 Estación de Yera (600 mts.)** Pocos metros antes de su desaparición, el trazado férreo se despide con este espectacular edificio construido sobre unos arcos de hormigón desafiando la inclinada ladera. Tomamos la pista asfaltada que va desde la estación hasta la carretera del puerto de Estacas.

**Km. 25,00 Carretera al puerto de Estacas de Trueba (640 mts.)** Este es un buen emplazamiento para contemplar la inútil grandiosidad de la estación de Yera. Giramos a la derecha para comenzar el ascenso de los 500 metros de desnivel que nos separan de Estacas. A la izquierda bajaríamos a Vega del Pas.

**Km. 34,50 Puerto de las Estacas de Trueba (1.140 mts.)** Entramos de nuevo en la provincia de Burgos. Esta vertiente no tiene un desnivel tan acusado como el que acabamos de ascender.

**Km. 43,20 Cruce de la estación invernal de Lunada (870 mts.)** Continuamos recto, en dirección a Espinosa de los Monteros. Atención porque justo a dos kilómetros de aquí, y una vez pasado el puente sobre el río Rioseco, encontraremos una pista a la derecha que deberemos tomar.

**Km. 45,00 Rioseco. Pista a la derecha (850 mts.)** Dejamos definitivamente la carretera. Precaución porque nada más entrar en la pista seguiremos hacia la izquierda, en dirección a un pinar de repoblación. No hay que seguir el curso del Rioseco. La pista ligeramente ascendente es muy cómoda.



Poco a poco ganamos altura sobre el valle del Trueba que va quedando abajo, a nuestra izquierda. En la lejanía podemos ver las edificaciones de Espinosa de los Monteros. La pista se interna en una zona arrasada por un incendio y el paisaje se torna de una fealdad desoladora.

**Km. 50,00 Collado y cruce de caminos (1.040 mts.)**

Seguimos recto y a la derecha por la pista principal. Esta pista sigue manteniendo la curva de nivel de 1.000 metros sin apenas perder o ganar altura. De la desolación precedente hemos pasado a tramos llenos de hayedos y robledales, donde se salpican manchas de madroños y acebos. A la izquierda veremos los contrafuertes que delimitan el valle de Sotoscueva por su lado sur. Toda una gozada a pesar del cansancio acumulado.

**Km. 52,00 Collado de los Frentes (1.010 mts.)** Nuevo cruce. Seguimos recto y a la derecha.

**Km. 54,00 Collado y alambrada (1.080 mts.)** Ha llegado el momento de descender hacia el valle de Sotoscueva. Dejamos la valla de frente y giramos hacia la izquierda (sur) por una pista que desciende los 300 metros de desnivel que hay hasta Quisicedo. Sin dejar la pista principal pasaremos junto a un refugio (kilómetro 56) tras el cual hay una zona de espectaculares curvas.

**Km. 58,00 Vía del tren (710 mts.)**

**Km. 58,20 Carretera (690 mts.)** Giro a la derecha, en dirección a Quisicedo.

**Km. 59,50 Quisicedo (730 mts.)** Final de la ruta.

# Calmera

## BICICLETAS

**TIOMA**

**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

*Sin prisas*





# Bicirrecetas <sup>2</sup>

de Juan Merallo Grande

## ► ENSALADA DEL ARBOL

Yendo en bici hay una gran pérdida de sustancias, sobre todo a través de la sudación. No sólo perdemos sales. Estas van acompañadas de otras sustancias que son vitales para el funcionamiento de nuestro organismo y que debemos reponer mejor con la alimentación, que con remedios "milagrosos" en forma de bebidas isotónicas. Los alimentos, sobre todo los crudos, nos proveen de las enzimas necesarias para la correcta metabolización de los elementos que tomamos, mientras que esas bebidas, al no poder llevar estas enzimas incorporadas, obligan a nuestro cuerpo al sobreesfuerzo de crearlas por su cuenta.

Una ensalada es la mejor manera de empezar una comida pues, al tratarse de productos crudos, nos proporcionan, en sí mismos, los elementos para crear una correcta digestión y eficacia del metabolismo.

Comer la fruta antes de la comida no es ninguna tontería: la fruta comida al final no puede pasar el intestino delgado hasta terminada la digestión de los otros alimentos pues al quedar retenida, y debido al calor que soporta, fermenta rápidamente y produce molestias gástricas y toxinas. Para hacernos a este hábito hacemos esta ensalada de frutas, que resulta muy apetitosa.

**Ingredientes:** Lechuga, pera, manzana, plátano, melocotón, albaricoque, pasas, nueces, aceite, orégano o perejil, sal y azúcar/queso?

**Ingredientes** (dos personas): 150 g. de arroz, sal, dos huevos, queso rallado, limón, aceite, una lata de guisantes.

Cortar todo en trocitos (la cantidad de frutas depende del número de comensales), echar aceite, hierbas y sal al gusto y un pelín de azúcar. Que la fruta sea madura. Si queréis hacer esta ensalada como plato único os falta la proteína, entonces podéis echar taquitos de queso fresco del que venden en todos los pueblos. El queso tipo Burgos va muy bien.

*La lechuga favorece el sueño. La pera depura nuestra sangre y es buena para combatir las diarreas, tan comunes en los viajes cicloturistas a sitios extraños. La manzana ayuda al intestino y, bien masticada, es el mejor de los dentífricos. El plátano ya sabéis que es el mejor amigo del ciclista. El melocotón tiene mucho líquido y azúcar de rápida asimilación. Tanto esta fruta como el albaricoque tienen mucha vitamina A, cuya carencia puede ocasionar problemas en las mucosas (faringitis), problemas digestivos, dificultad para ver de noche, etc. El albaricoque además es muy rico en potasio. Las pasas y las nueces más vale que os las llevéis de casa en un tubito de fotografía. Tienen muchas calorías y vitaminas. El queso fresco tiene proteínas completas y equilibradas, es pobre en grasas y tiene vitamina C. ¡ideal para los desgastes físicos!*

## ► ARROZ A LA BIELA

Como es sabido, los ciclistas de alforjas nos cuidamos muy bien, no nos conformamos con un solo plato, por eso llevamos tres pegados a la biela....(¡¡)

Se hace el arroz en una cazuela (dos partes de agua por una de arroz) con sal y un chorro de zumo de limón. Este último es para que el arroz quede suelto. Además, en general, si usas cazuelas de aluminio, es recomendable echar un trozo de limón en el agua de cocinar para impedir que se pongan negras.

Batimos en un vaso los huevos, les añadimos el zumo de un limón, un pelín de sal, los guisantes escorridos y el queso.

Cuando el arroz está listo (cuando haya chupado el agua) echamos en otra cazuela (o en la misma

del arroz previamente lavada y apartado éste) un cho-



rrro de aceite. En el aceite caliente echamos el arroz y removemos durante treinta segundos. Echamos el contenido del vaso y removemos durante 3 ó 4 minutos.

El arroz contiene muchos carbohidratos. Los huevos son una enorme fuente de proteínas y minerales. Los guisantes son buenos para el estreñimiento y es la legumbre con más número de vitaminas, sobre todo los crudos, que están riquísimos y hay que masticarlos muy bien.

Háganse unas respiraciones profundas, previas al deleite de tan delicioso manjar y....a comer. ¶

*sin prisas*

# La bolsa

Gonzalo Larrauri

No. No es una nueva sección de la revista dedicada a la situación de los mercados financieros internacionales.

La bolsa es una necesidad de los cicloturistas: ¿Quieres meter tu bici en un tren de largo recorrido, en un autobús o en un avión? Pues necesitas una bolsa. Y de eso hablamos, de bolsas para bicis.

Una bici es una bici. Pero una bici metida en una bolsa ya no es una bici, es una bolsa grande. Y de momento, no te pueden prohibir viajar con una bolsa grande.

## ▲ SITUACIÓN DEL MERCADO

Haberlas haylas. Pero son caras, nada polivalentes y de erróneo diseño. Caras, porque por menos de 1000 duretes no se encuentra nada (si lo encuentras, pues no suele haber en las tiendas). No son polivalentes: La mejor de las bolsas que puedes encontrar en las tiendas solo será un pesado estorbo en tu viaje. Y están, generalmente, mal diseñadas: suelen ser demasiado cómodas, cabe la bici entera, no hay que desmontar nada o casi nada. Las cintas para transportarla están cosidas a la tela de la bolsa, y como la bici no es un bulto uniforme que dentro de una bolsa reparta el peso uniformemente, las cintas desgarrarán la tela.

La solución, como ya es habitual en el cicloturismo, es la casera: Solo nosotros conocemos bien nuestras necesidades para diseñar nuestras soluciones.

## ▲ CONSIDERACIONES PREVIAS

**Tamaño:** Los milagros en Lourdes. Para meter una bici en una bolsa, y que

luego el transporte de esa bolsa sea cómodo, hay que desmontar alguna pieza de la bici. Se podría hacer una bolsa enorme, en la que cupiera la bici entera, hasta con alforjas y cicloturista incluido, pero esto no sería eficaz.

**Polivalencia:** Una bolsa para bicicleta tiene que servir para transportar la bicicleta en los medios de transporte colectivos. Pero no hay que olvidar que esa bolsa tendrá que ser transportada en las alforjas de la bici mientras dure el viaje. Y no ocupan poco, por lo menos son un paquetito del tamaño de, por ejemplo, unas páginas amarillas de telefonica. Y hasta las páginas amarillas pueden ser más útiles en un viaje cicloturista que una bolsa que sólo se va a utilizar en las neutralizaciones en tren o en bus. Por tanto, parece importante buscar usos alternativos para sacar alguna utilidad a llevar la bolsa durante el viaje.

**Diseño:** Una bici normal, de montaña, híbrida o de carretera, pesa en torno a los 13 kilos. Existen tejidos capaces de soportar ese peso, si está repartido uniformemente y sin aristas



## CICLOTURISMO BTT CARRETERA

## CICLOS DELICIAS

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



Sin prisas

ni zonas punzantes. Pero una bici, además desmontada, tiene muchos salientes y tornillitos que desgarrarían el mas recio de los tejidos. Este desgarrador problema se solucionará evitando que el peso de la bici recaiga directamente sobre la tela de la bolsa. Esto se consigue diferenciando lo que es soportar el peso de la bici, del posterior recubrimiento del bulto con lo que es en sí la bolsa.

## ▲ NUESTRA SOLUCIÓN

Forzados por las exigencias de Renfe para meter la bici en Largo Recorrido, nos pusimos a darle vueltas al tema para dar con una solución que fuera barata, eficaz y polivalente. Y esto es a lo que hemos llegado:

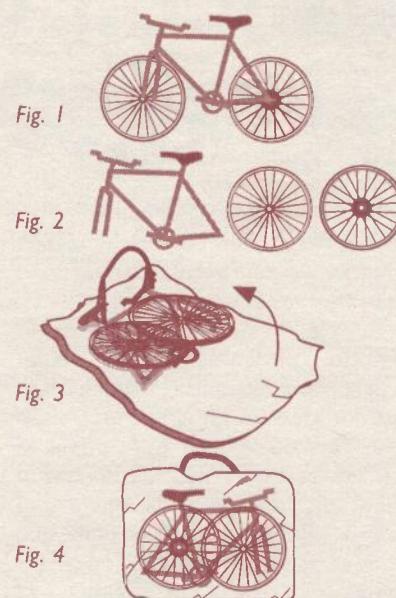
Para que el bulto tenga un tamaño manejable es necesario desmontar las dos ruedas y los pedales. También conviene bajar a tope el sillín y sacar o girar el manillar, especialmente cuando se llevan cuernos.

Para llevar a cabo estas operaciones, no se necesitará más que una llave allen para el manillar y una llave plana (o inglesa) del 15 para los pedales, pues damos por hecho que las ruedas y el sillín van con cierres rápidos, por lo que no se necesita ninguna herramienta. Los pedales se montan y desmontan de distinta manera el derecho que el izquierdo. El derecho, que va montado en la biela de los platos, se desmonta girando en el sentido contrario al giro del reloj. El pedal izquierdo, al revés, se desmonta girando como el reloj. Y para volver a montar los pedales: Todo al revés. Si hace mucho o muchísimo, que no se desmontan los pedales no lo dejes para 20 minutos antes de la salida del tren. Hazlo en casa tranquilamente y engrasa las rosas para facilitar la operación.

Tras el proceso de desmonaje tendremos cinco piezas distintas: El cuadro de la bici, las dos ruedas y los dos pedales.

Ahora se trata de aunar estas piezas en una sola. Los pedales pueden ir en las alforjas, si se tiene la precaución de meterlos en una bolsita para no manchar con la grasa de la rosca. El cuadro de la bici lo tumbaremos en el suelo, apoyando el lado izquierdo de la bici: El que no tiene los platos ni el desviador. Sobre él pondremos las ruedas, teniendo en cuenta que la

rueda trasera conviene ponerla con los piñones hacia abajo, para que no pringue. Las dos ruedas las fijaremos al cuadro con un par de pulpitones, o en su defecto, con unas cuerdecitas o cordones. De esta manera el cuadro y las ruedas quedan "solidarizadas" en un solo bulto.



✓ Toda bolsa que se precie debe tener un asa. Y la nuestra no va a ser menos.

✓ Usaremos una cinta ancha de nylon, tipo mochila, con un par de hebillas de PVC negras, para ajustarla. La cinta se sujetará por un extremo, de la esquina en que se juntan el tubo vertical y el horizontal del cuadro, donde el cierre de sillín, por el otro al ángulo del tubo diagonal con el tubo de la dirección. De esta manera podremos colgarnos la bici al hombro, preferiblemente con el lado en el que no están las ruedas pegado al cuerpo. Ese lado de la bici es el que siempre apoyaremos en el suelo.

✓ Ya tenemos el bulto unificado, portable y bastante manejable. Ahora hace falta taparlo para disimular que es una bici, para que no manche ni tenga un aspecto de amasijo de hierros.

✓ Lo que hemos usado para este fin es un poncho de nylon, que es un rectángulo de tela recia, con su capuchita, sus corchetes y ojetes en los bordes para poder montarlo. Aquí en Madrid,

lo encontramos en el Rastro, en las tiendas de efectos militares, pues son los que usa el ejército. Se recomienda usar el del ejército del aire. No es que tenga ninguna peculiaridad, es porque es azul marino, mucho menos cantoso que el caqui de infantería.

Las ventajas de usar este poncho para recubrir la bici son múltiples: No ocupa mucho: plegado cabe en una bolsita, incluida, del tamaño de un bidón de los largos. Es un buen nylon, resistente y resinado, del que parece cuadruplicado, para que no se rasgue. Como poncho, si bien no es ningún "Goretex" te puede salvar de alguna calada. Te puede servir para tumbarte encima y si eres manitas, hasta te puedes construir una tienda de campaña de emergencia, con la ayuda de algunos cordelitos, piquetas y algún árbol cerca. Incluso se pueden juntar varios ponchos mediante los corchetes, incrementando así sus posibilidades. Es barato (nuevo son 1.900 pelas) y los hay de 2<sup>a</sup> mano. No nos dan comisión, pero para algo bueno que tiene el ejercito....

**Muy importante:** Debemos mantener en el poncho un lado sucio y otro limpio. Me explico: Pon siempre de cara a la bici el lado exterior del poncho, pues se manchará, y si tienes que usar el poncho para protegerte de la lluvia, el lado limpio quedará hacia tu cuerpo y el sucio hacia el exterior.

**Para cubrir la bici con el poncho:** Extiéndelo en el suelo (Lado sucio hacia arriba) y pon la bici en una de las mitades, con la cinta del asa hacia el exterior. Dobra la otra mitad del poncho por encima de la bici, junta los corchetes de los bordes para que quede cerrado como un sobre. Para que la bolsa quede estirada, uniremos los ojetes de esquina a esquina con dos pulpitones o cuerdas. Así también nos acordaremos de apoyar siempre el lado que no lleva los pulpos, que es el lado bueno.

La cinta del asa debe sobresalir por arriba, para que se pueda meter el brazo y transportar así la bici. Te darás cuenta de lo que pesa la bici, por lo que toda esta operación se recomienda hacer lo más cerca del vagón del tren en el que vayas a viajar. Si va en el maletero de autobús, vigila para que nadie ponga bultos pesados encima, ni que se mueva, ni que se pueda caer.

# ¿Vivir sin coche? ¡Pero si es muy fácil!

**Harry Haller** en un teatro sólo para locos

El 1 de enero de 1995, en una especie de modestísima y personal celebración del Alzamiento Zapatista del 1-1-94, decidí no usar más el coche privado (ni el mío, que ni tengo ni tenía, ni el de los demás), salvo casos de extrema necesidad. Ventitantes meses después no se ha presentado ningún caso de esa necesidad.

No es difícil. Sólo tienes que repasar las estadísticas de peatones, ciclistas y conductores muertos y heridos en las calles y carreteras. En ese momento descubres que los números dicen que el fenómeno "coche" es peor que el fenómeno "guerra".

Luego, si aún te quedan dudas, puedes mirar tu ciudad. Humos y ruidos y no te descuides un segundo que la cagas. También las personas hemos perdido la calle. A continuación, puedes mirar el campo, y verás cantidad de ecosistemas rotos, quiero decir autovías por aquí y por allá, gasolineras, cementerios de coches,... Puedes también mirar La Bola y verás mucho CO<sub>2</sub>,

riesgo de calentamiento global, inundaciones, sequías bestiales y hambre. Y algún listill@ dirá: "siempre hubo de eso, hay ciclos

y los científicos no están de acuerdo". Bueno, el riesgo y las consecuencias son muy gordas para andar haciendo pruebas, ¿no?

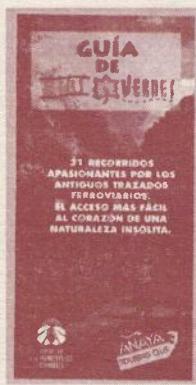
En fin,... podemos también hacer cuentas por encimilla y a buen seguro que descubrimos lo muchísimo que hay que currar para pagar la "libertad motorizada". Resulta que al final en coche se tarda muchísimo más en llegar a cualquier parte que con el transporte público, en bici o andando (si en la cuentas metes el tiempo que hay que trabajar para pagarla, o incluso sin meter esto). Mañana cuando nos levantemos a las 7:30 podemos pensar: "me levanto a esta hora para pagar mi coche que



me va a servir para ir a trabajar y para relajarme los fines de semana de lo mucho que he tenido que trabajar para pagarla". Y las calles y carreteras llenas de últimos modelos. ¡No entiendo nada!.

Y lo más chungo, es que hasta a los que no nos gusta ni un pelo la cultura del coche (no sé si tampoco la de Occidente o la propia Humanidad), tenemos que poner la coletilla: "salvo caso de extrema necesidad". ¡Nos tienen bien agarrados a tod@s!... Es cuestión de irse soltando un poquito más cada día. "Estamos condenados a luchar con Esperanza (López) o sin ella".

## GUÍA DE VÍAS VERDES: 31 Recorridos por Antiguos Trazados Ferroviarios.



**Fundación de los Ferrocarriles Españoles.**  
**Edita:** Anaya Touring Club, Madrid, 1997.  
**Formato:** 12 x 23 cm, 275 páginas.  
**Precio:** 2400 pesetas

No es frecuente encontrar una Guía de excursiones en la que todas las rutas recomendadas sean fáciles, accesibles para todos, sin restricciones de edad o condición física. Y que, además, recorran parajes de gran valor natural y cultural, alejados del tráfico motorizado.

Todas las rutas recogidas en esta Guía nos permiten eso y más: recorrer nuestra rica y diversa geografía a través de los antiguos ferrocarriles que, abandonados con el paso del tiempo por los añorados trenes, se nos ofrecen hoy como caminos serpenteantes jalones de espectaculares viaductos y túneles. Miles de kilómetros de ferrocarril que han quedado sin servicio, se nos ofrecen ahora dispersos por los más bellos rincones de nuestro país, convertidos en caminos, pistas o sendas para ser recorridos a pie, en bicicleta o a caballo e incluso, algunos de ellos, con sillas de ruedas. Algunos han venido siendo acondicionados y equipados desde 1993 con servicios para facilitar su disfrute por los visitantes: son los que denominamos Vías Verdes.

Se describen en esta Guía un total de 31 recorridos, seleccionados por criterios de reparto territorial y de atractivo, aunque por falta de espacio han quedado en cartera otros tantos itinerarios

que podrán componer la edición de un segundo volumen. Estas serían a modo de flash las Vías Verdes recogidas: Sierra de Cádiz, Litoral de Huelva, Molinos de Agua (Huelva); Itálica, Alcores, Huéznar y Campiña (Sevilla); Noroeste de Murcia; Maigmó, Serpis, Xixarra, Safor y Xurra; (Comunidad Valenciana); Jara (Toledo), Alberche, Tajuña y Guadarrama (Madrid), Esla (Palencia y León); Río Oja y Cidacos, (La Rioja); Terra Alta, Montserrat, Vall Fosca y Garrotxa (Cataluña); Eo (Galicia); Senda del Oso y Vías Mineras (Asturias); Vía del Pas (Cantabria); Zadorra, Plazaola y Bidasoa (País Vasco-Navarra).

La Fundación de los Ferrocarriles tiene una oferta de lanzamiento de la Guía. Con la compra de dos ejemplares al precio de 2.400 pesetas cada uno se regala una bonita camiseta del Programa Vías Verdes. Os darán más información en la Fundación: c/ Santa Isabel, 44. MADRID 28012. También podéis hacer el pedido vía teléfono: (91) 539 23 51 o fax: (91) 528 09 86, petición dirigida a Mariano de la Orden.

*Surprisas*

El Consejo Superior de Tráfico y Seguridad de la Circulación Vial, dedica el Boletín número 78 (marzo 1997), a "Los ciclistas, usuarios muy vulnerables de la circulación vial".

Tras un análisis, se supone que estadístico (no se habla de cifras en ningún momento) sobre el número de bicicletas y su utilización, Tráfico nos dice que el porcentaje de accidentabilidad en España es el más bajo de Europa: 2,5% en 1995. En cuanto a las características y causas de accidentes, el 80% de los accidentes se produjeron en carreteras convencionales de las que el 55,6% tenían arcones practicables. Es de destacar que el 70% de los accidentes, lo fueron en tramos rectos. En cuanto a la circulación en grupo hubo un 21,7% de accidentados, mientras que el 80% de fallecidos circulaban en solitario.

**Sobre elementos de protección:** Tráfico constata que en un 64,5% de los casos el primer impacto se recibió en la cabeza. En colisión con otro vehículo las lesiones principales se producen al impactar la cabeza fundamentalmente contra el parabrisas o el marco de unión entre éste y el techo del vehículo. Este es el dato en el que se apoyan para argumentar el uso del casco.

En cuanto a las causas o factores de los accidentes, atribuidos al ciclista figuran sobre todo las infracciones a normas de circulación, como pueden

# SEGURIDAD VIAL CICLISTA (Y VAN....)

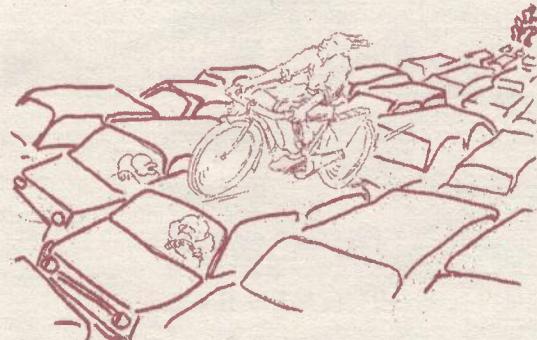
Antonio Elvis

ser maniobras para cambio de dirección o de sentido de la marcha y las referentes a las normas que regulan la prioridad de paso. Un estudio sobre accidentes de ciclistas sin muertos en la Comunidad de Madrid (noviembre 1993 — septiembre 1996), revela que la mayor asociación de factores se establece entre el conductor del vehículo contrario al ciclista y la vía, en un 21%, y la contribución del conductor del vehículo contrario al ciclista sólo y asociado con la vía y el medio ambiente: 79%.

Las propuestas y recomendaciones del informe son las siguientes:

✓ **Organización de la circulación:** tener en cuenta a los ciclistas en la elaboración de los planes de circulación.

✓ **Mejora de las infraestructuras viales:** garantizar la continuidad de las



pistas o itinerarios para ciclistas y creación o remodelación de infraestructuras destinadas a los ciclistas.

✓ **Vehículo y dispositivos de seguridad:** adoptar las normas de calidad aplicables a las bicicletas, así como adopción de medidas necesarias para obligar a los ciclistas a utilizar de noche el dispositivo de alumbrado y a equipar su bicicleta con catadióptricos.

✓ **Comportamiento:** desarrollar estrategias —formación, comunicación, educación de los usuarios, controles y sanciones— destinadas a mejorar el respeto a las normas de circulación.

## BICICLETAS MORENO

579 48 76

c/ Huesca nº1 (metro: TETUÁN)

**DURANTE TODO EL AÑO:**

- ✓ Grandes ofertas en ropa de verano e invierno
- ✓ Vendedor autorizado "FOX"
- ✓ Distribuidor oficial "COLNAGO" (Cuadros a medida)
- ✓ Servicio técnico, asesoramiento (revisión y presupuestos)

**COLABORADORES DIRECTOS CON LA REVISTA ASFW  
"TODO PARA LA MUJER DEPORTISTA"**

En internet: [www.sportw.com](http://www.sportw.com)



Garantía de  
respuestos en  
todos los modelos

**SE APARTAN  
BICICLETAS Y  
TODO TIPO DE  
ARTICULOS**

*Sin prisas*

## S ▲ SECRETARÍA CONBICI

Nos han remitido el Acta de la reunión del 1-3-97. De ella destacamos lo siguiente:

- La Coruña en Bici será la próxima secretaría, hasta el año 99.
- Estado de cuentas deficitario, si bien Tronchacadenas asume dichas pérdidas.
- Debido a ésto, incremento de la cuota anual: 3.000 pts.
- Búsqueda de otras vías de financiación: subvenciones en el ámbito comunitario.
- Entrada en ConBici de la Federación Portuguesa de Ciclismo y Utilizadores de la Bicicleta.



## P ▲ LA CORUÑA EN BICI

Han dirigido una carta al Mº Economía y Hacienda (e invitan al resto de usuarios a imitar su gesto), solicitando la reducción del IVA en las bicicletas, al considerar una clara discriminación en relación con los ciclomotores, por ejemplo. Así, entendiendo por ciclomotor una bicicleta con motor, que incluso puede llevar pedales, no se entiende que el IVA de las bicis alcance un 16%, mientras en los anteriores sea del 7%.

Se han entrevistado con una senadora del P.P., que trasladará la petición a la Comisión de Presupuestos del Senado y ante el Gabinete del Ministro de Economía y Hacienda.



La Coruña en Bici se suma a la lista de grupos con correo electrónico: [manv@novo.dk](mailto:manv@novo.dk)

Han solicitado personarse en la Ponencia del Senado "Adaptación de las normas de tráfico al ciclismo". Quieren que se les tenga en cuenta, ya que no sólo son ciclistas los federados (que en realidad son una minoría) a los que sí han convocado de forma multitudinaria.



Ciclistas invadiendo la ciudad con sus bicis en el Tour de l'Île de Montréal. A ver si por estas latitudes cunde el ejemplo...

## ▲ ASAMBLEA CICLISTA DE VALLADOLID

Conjuntamente con Aedenat han realizado una serie de Propuestas para la Mejora e Incentivación del Transporte Público en Valladolid. Además, como anexo a estas propuestas, se incluye la creación de un carril-bici, separado del carril-bus, que solucionaría la invasión de éste último por parte de las bicicletas, con el consiguiente perjuicio para el transporte público.

## ▲ PEDALIBRE

Van a cumplir el 4º año consecutivo realizando Marchas Urbanas mensuales en reivindicación de la bicicleta como medio de transporte. Además, han conseguido del Consorcio Regional de

Transportes de Madrid poder introducir la bicicleta dentro del Metro los fines de semana, con gran repercusión en medios de prensa. Han comparecido ante el Senado para exponer su punto de vista sobre la ponencia de "Adaptación de las normas de tráfico al ciclismo". En el apartado cicloturista, elaboran un calendario trimestral de excursiones, con una media de 4 salidas de fin de semana por mes.

## ▲ S.C. REBONZA

En Baracaldo, el Ayuntamiento, después del gasto que supone crear un bidegorri (carril-bici) y un paseo peatonal, pretende eliminarlo. La excusa en esta ocasión es la "descongestión del tráfico en el casco urbano". Este bidegorri, que está apartado del tráfico motorizado, discurre por la plataforma de un antiguo ferrocarril minero, y formaba parte de un ambicioso proyecto que pretendía unir toda la margen izquierda por un carril-bici, terminando en la playa de La Arena.

## ▲ A CONTRAMANO

Para la Feria de Abril de este año, A Contramano negoció unos aparcamientos vigilados para unas 100 bicicletas. A pesar de que éstos no fueron los más adecuados, el grupo sevillista organizó una Marcha en Bici, con éxito de participación (más de 500 participantes) y con eco en los medios de comunicación locales. Lo más espectacular fueron las chicas, que vestidas de flamencas, no sólo participaron en esta marcha, sino que repitieron a lo largo de la Feria. El Ayuntamiento de Sevilla negó la evidencia de la utilización de los bicicleteros, a pesar de los informes de la empresa de vigilancia, de fotos que atestiguaban su utilización, etc.; no obstante, la Delegación de Tráfico ha reconocido el éxito de la experiencia y apuesta por la repetición en próximos años.

## ▲ PEDALEARA

Han editado una "Guía de Ciclismo Urbano", titulada Pedalea por tu ciudad, en



Sin prisas



el que además de un mapa con 8 rutas urbanas alternativas por la capital maña, se dan una serie de consejos prácticos: elección de bicicleta urbana, equipamiento, robos, seguridad vial, etc. También incluyen itinerarios por barrios periféricos y por la provincia.

### ▲ KALAPIÉ

Continúan con la campaña iniciada en el verano para establecer un bidegorri (carril-bici) en la Kontxa y realizar marchas en bici para reivindicarlo. El proyecto que presentan, además de la creación de un carril-bici separado del tráfico, pretende restringir de manera drástica el tráfico motorizado por la zona.

Se han reunido con el Alcalde Odon Elorza, que se comprometió a gastar 10 millones de pesetas anuales en potenciar el uso de la bicicleta mediante bidegorris y aparcab-bicicletas. (a pesar de tener aprobados 20 millones en el P.G.O.U.). Kalapié, tras la reunión, forma parte de la Comisión Asesora de Tráfico de San Sebastián.

### ▲ TRONCHACADENAS

Debido a la nula voluntad del Ayuntamiento, están planteado la creación de un plano con la ubicación de los cicloaparcamientos en colaboración con la iniciativa privada.

### ▲ A.M.B.

Están organizando unos Campeonatos del Mundo de Mensajeros en Bici, que se celebrarán en Barcelona

Hacen fuera lo que no se atreven a hacer aquí...



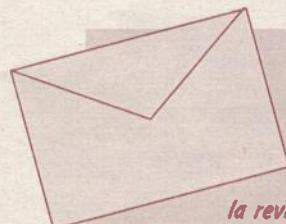
del 29 al 31 de agosto de 1997. Asimismo, les consta el crecimiento experimentado con la proliferación de mensajerías en bicicleta en diferentes ciudades del país.

### ▲ ONSO

Han realizado durante abril y mayo, unas Jornadas BiciOnsas: excursiones cicloturistas (incluso nocturnas), películas bicicleteras, marchas urbanas por Huesca y Competición de Transportes. Estas jornadas han tenido un amplio eco en los diferentes medios de comunicación, tanto escritos como radio y televisión.

### ▲ VALENCIA EN BICI

Se han entrevistado con la D.G. de Transportes de la Comunidad Autónoma con el fin de potenciar los cicloaparcamientos en el metro y la admisión de bicis en horas valle. También han realizado una campaña de señalización de calles para ciclosusarios.



## Cartas a la redacción

Os pongo unas líneas para sugeriros ideas para el contenido de la revista. Echo de menos artículos sobre viajes fuera de España (India, Gran Bretaña, USA, etc...) con rutómetro y consejos prácticos. Recuerdo que hace años lo hacíais.

Resultan interesantes las bicirrecetas, pues yo cocino mi propia comida cuando viajo y todos aquellos artículos relacionados con equipamiento y trucos. No puedo decir lo mismo de los artículos más exclusivos relativos a infraestructuras para la bici, que suelen ser excesivamente largos y en absoluto sugestivos. También me resulta peligroso la aparición de la bici de montaña en el Sin Prisas, ya que cada vez ocupa más espacio (yo también tengo bici de montaña), y para ello ya hay en el mercado un montón de publicaciones: sin embargo no existe ninguna que hable de cicloturismo de alforjas.

Carlos Fontanillas. Avilés

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

#### Pedalibre

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

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

pedalib@senda.ari.es

*Sin prisas*



# Rincón literario

Dentro de nuestro apartado dedicado a la literatura, os ofrecemos este pequeño retazo de la novela "Mujeres de negro", de Josefina R. Aldecoa, autora que ha cultivado tanto la novela como el relato biográfico o el cuento corto. En toda su obra literaria está siempre presente una sutil capacidad evocadora y una notable habilidad para envolver en lirismo y nostalgia todos sus universos literarios. Traemos esta vez un relato cargado de emoción, que mira con ojos infantiles primero, adolescentes después y maduros por fin, la vida y la suerte de un país y unas gentes escindidos.

«La bicicleta había cambiado mi vida. La nieve, la lluvia y el hielo fueron los únicos obstáculos que mi madre me puso para usarla cuando quisiera. Iba y venía por las calles cercanas; daba vueltas a la plaza; enfilaba hasta la carretera del monte. Las visitas a Amelia se convirtieron en una breve carretera que podía emprender en cualquier momento, con el pretexto más insignificante. Cuando Olvido vio la bici me dijo: "No es nueva, te lo digo yo. Te la han pintado y ha quedado muy bien, pero nueva no es. Ahora es muy difícil conseguir bicis nuevas..."».

A mí me daba igual que no fuera nueva, porque era una bici fuerte y grande que me serviría hasta que fuera

mayor. Cuando los días fueron más largos, los paseos a la salida de la escuela se prolongaron. Al principio Amelia me acompañaba siempre con su bici, pero luego iba yo sola hasta el seminario y volvía y subía por las calles estrechas que tan bien conocía. Desde la altura de mi bici alcancé una nueva forma de ver. Las imágenes pasaban a mi lado a un ritmo más rápido: tiendas, portales, jardines, gente que yo evitaba o que me evitaban. Por la carretera iba más deprisa y el viento me daba en la cara. "Esta niña está cogiendo color de tanto ir en bici", dijo la abuela. Mi madre me miró como si no se hubiese dado cuenta, porque efectivamente me miraba sin verme en los últimos tiempos.»

## Poema en 1893

Joan Brossa

La carretera avanza a poca  
La carretera arrenca a poca  
distancia de aquí, cruza el  
distància d'aquí, travessa el  
río y llega al pueblo de  
riu i arriba al poble de  
Se trata de acomodarse  
Es tracta d'asseure's  
en un vehículo compuesto  
en un vehicle compost  
de dos ruedas. La movilidad  
de dues rodes. La movilitat  
de la rueda delantera permite  
de la roda de davant permet  
girar a derecha e izquierda. Los  
girar a dreta i esquerra. Els  
pies se apoyan en unos  
peus, cal recolzar-los en uns  
pedales que impulsan las ruedas  
pedals que impulsen les rodes  
traseras.  
del darrera.



## Para seguir recibiendo *Sin prisas* ...

▲ Si quereis recibir los próximos números de la revista *Sin Prisas*, debeis renovar vuestra suscripción. Os recordamos que con las 1.000 pts. que os solicitamos como aportación, contribuís a la financiación de la revista y colaboráis con la labor de **CON BICI** (*Coordinadora en Defensa de la Bici*). Además os pedimos que difundais nuestra existencia, que busqueis nuevos suscriptores o colaboradores para la revista y que participéis en su elaboración de mil formas: enviándonos noticias de vuestra zona, dibujos, opiniones, etc.

Los ingresos debéis realizarlos, mediante ingreso o transferencia bancaria a la cuenta de **CON BICI**, **Cajamadrid** (Código de la Entidad: 2038), **Sucursal 1079**, c/c. nº **6000434439**. C/María Auxiliadora, 1. **28040 Madrid** (si en vuestra localidad hay oficina de Cajamadrid, hacedlo allí, pues así no os cobrarán comisión). Por favor no enviéis giros postales ni talones.

**NOTA.** Para grupos u organizaciones no integradas en **CON BICI** pero que quieran recibir un mayor número de ejemplares de la revista el precio será de 400 pts. por suscripción (mínimo 5 suscripciones). Poneros en contacto con nosotros.

NOMBRE Y APELLIDOS .....

DOMICILIO .....

LOCALIDAD .....

PROVINCIA .....

C.P. .....

TELÉFONO .....

SOCIO COLABORADOR (1.000 pts. cuota 1997)

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

Enviad junto a fotocopia del resguardo bancario

Separata

# LA BICICLETA en CUATRO CIUDADES ESPAÑOLAS de TAMAÑO MEDIO

En la separata anterior de "SIN PRISAS" se describió la situación y las políticas de la bicicleta en cuatro ciudades europeas de tamaño medio. En esta ocasión se repasan otras cuatro ciudades medias, esta vez españolas, que encabezan la preocupación en favor del uso urbano de la bici en este país. No se trata tanto de hacer comparaciones, pues las distancias son gigantescas, sino de aprender de los aciertos y errores propios y ajenos, y de percatarse de que el camino por delante es tan largo y tortuoso como beneficioso para la sociedad y el medio ambiente.

Alfonso Sanz \*



\* Agradezco la colaboración prestada para la redacción de este artículo a Josu Benito del Ayuntamiento de San Sebastián y a Edorta Bergua; Antonio Prieto y José María García Ruiz del Ayuntamiento de Córdoba; Jesús Marco del Ayuntamiento de Vitoria; y Carles Bericat y Jordi Renom del Ayuntamiento de Sabadell.



**C u a d r o 1 . D a t o s g e n e r a l e s**

Ciudad	Población	Red de vías para bicis existente	Red de vías para bicis prevista	Año de inicio de las vías para bicis
Córdoba	310.000	4,2 km	38 km (1)	1996
Sabadell	190.000	14 km	55 km (2)	1988
San Sebastián	180.000	4,7 km	42 km (3)	1984
Vitoria	220.000	25 km	80 km	1983

(1) Sólo las incluidas en el POMAL.

(2) Según la propuesta del Plan de 1991.

(3) Según la propuesta del Plan General.

**C u a d r o 2 . S i t u a c i ó n s o c i o p o l í t i c a**

Ciudad	Gobierno municipal	Movimiento de defensa de la bicicleta
Córdoba	Partido Popular	Plataforma Carril-bici/AEDENAT/Córdoba en bici
Sabadell	Iniciativa per Catalunya-Els Verds	Colectivo Pedal/ADENC
San Sebastián	Coalición con alcalde del PSOE	Kalapie
Vitoria	Partido Nacionalista Vasco	Grupo Ecológico Alavés (en los ochenta)

**C u a d r o 3 . P e r s p e c t i v a s**

Ciudad	Fortalezas	Debilidades
Córdoba	El municipio tiene fondos europeos para invertir en la red de bicicletas. Existe un puñado de técnicos que impulsan el proyecto.	Fricciones con la política general de tráfico. Ubicación del impulso sólo en algunas áreas del ayuntamiento.
Sabadell	Política de movilidad en el centro urbano con intención de moderar el tráfico y promocionar el transporte colectivo.	Casi diez años de actuaciones inconexas e indefiniciones en el alcance del proyecto.
San Sebastián	Fuerte presión social. Integración en el planeamiento urbanístico y coordinación con la red peatonal.	Credibilidad de la política por la dilación en las intervenciones y escasez presupuestaria.
Vitoria	Sólida capacidad de inversión y preocupación general por la calidad de vida y el diseño urbano.	Falta de una organización social que articule las demandas. Preocupación originaria de tipo recreativo.

# 1 C ó r d o b a

El interés por la recuperación de la bicicleta como medio de transporte nace en esta ciudad andaluza, a finales de los años ochenta, de la mano de la asociación Amigos de la Bici. Ese impulso ciudadano es recogido en algunos ámbitos del ayuntamiento que empiezan entonces a impulsar la promoción de la bicicleta. Así, en 1988, la Escuela Taller Municipal redacta un programa de medidas pro-bici que se presenta a debate dentro de la administración municipal en un programa denominado "Ciudades Saludables".

Un síntoma de las dificultades con las que en ese periodo se topan dichas medidas es la respuesta que, en 1989, el área de Seguridad (Tráfico) ofrece a la implantación de vías para bicicletas. Según dicho departamento municipal esta opción debía ser rechazada ya que supondría disminuir la capacidad de las vías para acoger vehículos o dificultar la marcha de los peatones. De hecho, en el primer lustro de los años noventa los únicos resultados prácticos obtenidos en favor de la bicicleta consisten en la labor de promoción realizada en centros escolares a través de rutas guiadas por monitores de AEDENAT/Córdoba en Bici.

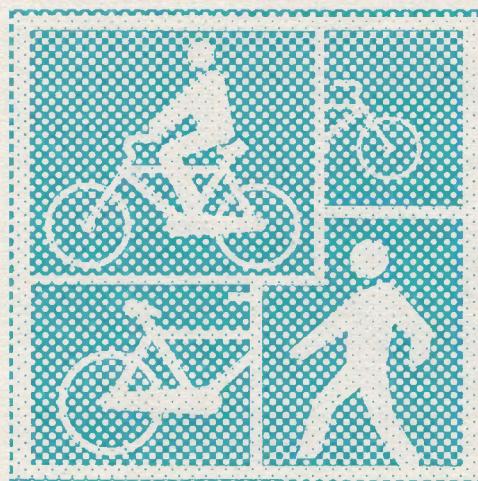
A mitad de la presente década los acontecimientos empiezan a tomar otro rumbo con la elaboración del proyecto "Promoción del uso de la bicicleta como medio de transporte" (1994) y, sobre todo, con la petición de subvenciones a la Unión Europea para la construcción de vías para bicicletas.

Estas subvenciones fueron cursadas a través de un programa denominado POMAL (Programa Operativo de Medio Ambiente Local), financiado con los fondos europeos FEDER (Desarrollo Regional) y de Cohesión a través del FIMA (Fondo de Infraestructuras para la mejora del Medio Ambiente) que gestiona la Federación Española de Municipios y Provincias y el Ministerio de Hacienda. La subvención fue otorgada para el periodo 1996-1999, con un montante total de 190 millones de pesetas a los que habría que añadir otros 80,5 millones de inversión municipal.

Las vías para bicicletas propuestas en el POMAL suman 38 km y se eligieron con el criterio de

completar la red global para bicicletas que habría de recogerse en el Plan General de Ordenación Urbana. Su trazado discurriría por vías primarias en las que se dan condiciones de inseguridad del ciclismo y que no estuvieran pendientes de remodelación, en cuyo caso la mejora ciclista correría a cargo del presupuesto municipal correspondiente. En 1996 se construyeron los primeros tramos, ensayándose diferentes soluciones geométricas y de urbanización.

Como es fácil de adivinar, la existencia de un dinero fresco europeo para construir vías para bicis ha significado un cambio radical en las perspectivas de este medio de transporte. Las fricciones en los planteamientos de los distintos departamentos municipales se han suavizado y el nuevo gobierno local del Partido Popular ha abandonado aparentemente su anterior oposición al proyecto.



De hecho, en las fechas de publicación de este artículo se habrá entregado un informe destinado a definir la estrategia de intervención en favor de la bicicleta y la manera en que las vías ya construidas puedan adquirir continuidad, hilazón, coherencia y, en definitiva, utilidad, pues es precisamente el carácter aislado y marginal el rasgo principal de las vías que hasta el momento se han ejecutado.

A partir de dicho informe se redactarán los proyectos de ejecución de los itinerarios para bicicletas prioritarios, con el fin de ajustarse a las obligaciones de inversión comunitaria que prevén gastar en 1997 cerca de 80 millones de pesetas.

# 2

## S a b a d e l l

Esta ciudad del área metropolitana de Barcelona tuvo un periodo de esplendor de la bicicleta en los años cincuenta, durante el crecimiento explosivo de la población que pasó de 60.000 habitantes en 1950 a 100.000 diez años después. En aquel tiempo las bicicletas eran el principal vehículo de la ciudad, con una matriculación que pasó de las 6.000 en 1950 a las 9.500 unidades en 1959, año en el que los automóviles matriculados no llegaban a 1.500 y las motocicletas sumaban 2.300.

Numerosos registros fotográficos muestran el uso cotidiano de la bicicleta de entonces. Uno de ellos, como anécdota significativa, reproduce la fachada del ayuntamiento en 1957 en la que un aparcamiento al efecto acoge un buen número de bicicletas.

A finales de los años ochenta el renacimiento de la bici tiene su primer hito en la construcción de un tramo de vía ciclista de 500 metros de longitud, al que siguieron otros también aislados y faltos de continuidad y coherencia. Estos errores y otros de diseño como el dimensionado, la pavimentación o el reparto de la sección entre los diferentes tipos de usuarios fueron puestos de manifiesto durante la revisión del Plan General de Ordenación Urbana (1991).

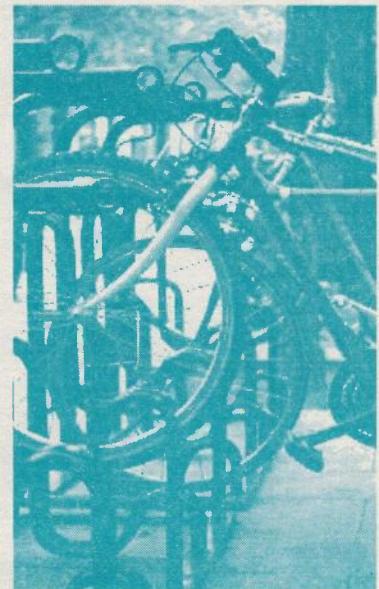
Se redactó entonces una "Propuesta de Plan de Bicicletas" como estudio monográfico de apoyo al Avance del Plan General. La propuesta revisaba el panorama general de la bici en Sabadell, repasaba numerosos elementos de diseño, sugería actuaciones de promoción y, sobre todo, trazaba una red completa de vías para ciclistas, con recomendaciones para las secciones de cada tramo.

Desgraciadamente, en aquellas fechas la idea de promocionar la bicicleta como medio de transporte no había alcanzado la madurez suficiente en los distintos ámbitos políticos y técnicos municipi-



pales, por lo que la repercusión del documento fue algo errática y pobre en cuanto a realizaciones se refiere. Además, la propuesta parece ahora excesivamente ambiciosa y, sobre todo, carente de una jerarquización de las actuaciones, de un soporte económico para las inversiones y de una imbricación en las propuestas más generales de tratamiento del viario, los vehículos privados, los peatones y el transporte colectivo.

De ese modo, el cambio en el enfoque sobre el tráfico urbano se centró en ese periodo de los noventa en la mejora del transporte colectivo (nuevas líneas y conexiones con todos los barrios, nuevos autobuses de plataforma baja, mayores frecuencias, etc.) y en los primeros pasos de una moderación del tráfico en el centro de la ciudad (Plan de Movilidad integrado en el Plan de Renovación Integral del Centro), lo que evidentemente repercute en las posibilidades futuras de la bicicleta.



En los dos últimos años, mientras arrancaban los cambios en el centro y en el transporte colectivo, el ayuntamiento ha vuelto a posar su mirada en la bici: se ha puesto en marcha una comisión cívica formada por diferentes áreas municipales y por las asociaciones y entidades pro-bici, denominada Protocolo de la Bicicleta; y se ha contratado la redacción de un Plan Director de Bicicletas, cuya intención es programar y jerarquizar la ejecución de una serie de medidas en favor de la bicicleta y, en particular, la creación de una red de itinerarios ciclistas.

A ese nuevo impulso de la bicicleta contribuyó también el antiguo Ministerio de Obras

Públicas, Transportes y Medio Ambiente, que financió a principios de 1996 un "Estudio para la potenciación intermodal Renfe Cercanías-Bicicleta en los términos municipales de Sabadell, Barberá del Vallés y Cerdanyola". El estudio refleja la importancia que la combinación bici+tren puede alcanzar en el área metropolitana de Barcelona y que, en el caso de Sabadell no se restringe a las tres estaciones de cercanías de la ciudad, sino también a las de los Ferrocarriles de la Generalidad de Cataluña.

El Plan Director de Bicicletas, que será presentado en septiembre en el congreso Velo-

city 97 de Barcelona, es una buena oportunidad de reconstruir el papel de la bici como medio de transporte en alianza con los peatones y los usuarios del transporte colectivo, los cuales representan una aplastante mayoría de los ciudadanos de este municipio. El consenso social aglutinado alrededor del Protocolo de la Bicicleta y el interés del ayuntamiento, expresado a través de una comisión técnica en la que están los diferentes departamentos implicados, parecen cimientos sólidos para que la oportunidad no se desaproveche.

## 3 San Sebastián

Como en tantas otras, en esta ciudad vasca la promoción de la bicicleta arrancó de un modo improvisado, sin proyección ni previsión de continuidad. Así, al principio de los años ochenta se construyó una primera vía ciclista a lo largo de un espacio peatonal que discurre con el río Urumea, cuyo diagnóstico posterior puede resumirse como sigue: mal conectada, con las intersecciones sin resolver y otros problemas de concepción, pavimentación y microdiseño. También se instalaron entonces algunos aparcamientos para bicicletas.

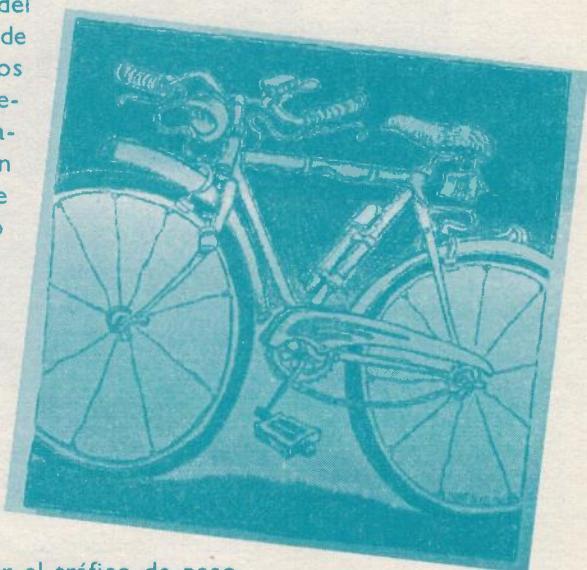
A partir de 1988 la redacción del nuevo Plan General de Ordenación Urbana de la ciudad abrió nuevas perspectivas para la bici. En primer lugar permitió estudiar y planificar de un modo global la infraestructura para bicicletas, estableciéndose una red de itinerarios peatonales y ciclistas como fundamento de la potenciación de estos medios de transporte.

En paralelo a la larga revisión del planeamiento general se fueron redactando diversos planes parciales para el desarrollo urbanístico de nuevos barrios de la ciudad. En estos planes parciales se incluyeron varios tramos de vías ciclistas, especialmente allí donde el primer esquema mar-

co del Plan General señalaba su utilidad para la red de itinerarios de bicicletas.

También en paralelo al planeamiento general se redactó una serie de Planes de tráfico particularizados para los principales barrios de la ciudad (Centro, Gros, Amara), en los que la primaba la promoción del transporte colectivo, de los desplazamientos peatonales y la ordenación del aparcamiento. La aplicación en 1992 de uno de esos Planes al centro de la ciudad dio lugar a una intensa controversia pública que estuvo a punto de dar al traste con las principales reformas.

Los cambios en los sentidos circulatorios para reducir el tráfico de paso, la implantación de nuevos carriles-bus y la remodelación de las cabeceras de los autobuses urbanos dieron paso, entre 1994 y 1995, a una espectacular operación de semipeatonalización de uno de los itinerarios señalados como prioritarios para los viandantes en el Plan General: el



# 4

## Vitoria

denominado "Eje peatonal Bilbao-Boulevard", en el que pueden aparcar los residentes y efectuarse la carga y descarga a ciertas horas, y en el que se admite la circulación de bicicletas.

El éxito ciudadano de este eje, que multiplicó su atractivo para el paseo, el comercio y la estancia peatonal, parece ser que ofreció buenas rentas en el terreno electoral y estimuló la reclamación de operaciones similares en otras calles. De ese modo, en 1996 se ejecutaron las obras de otro eje semipeatonal (calle Loyola) de la red de itinerarios no motorizados.



Otra enseñanza del eje Bilbao-Boulevard fue la necesidad de fomentar una nueva cultura de la convivencia peatón-ciclista en los espacios de circulación mixta. La circulación de bicicletas por dicho eje suscitó al principio algunas protestas de peatones, que reclamaban un espacio exclusivo, y decepcionó a ciertos ciclistas, que también querían exclusividad para desarrollar velocidades más altas. Sin embargo, con el paso del tiempo, la impresión general es que ambos han apren-

dido a convivir, los peatones no se alarman ante la presencia de bicicletas y los ciclistas que desean circular rápido en horas de alta densidad peatonal del eje eligen otra vías alternativas.

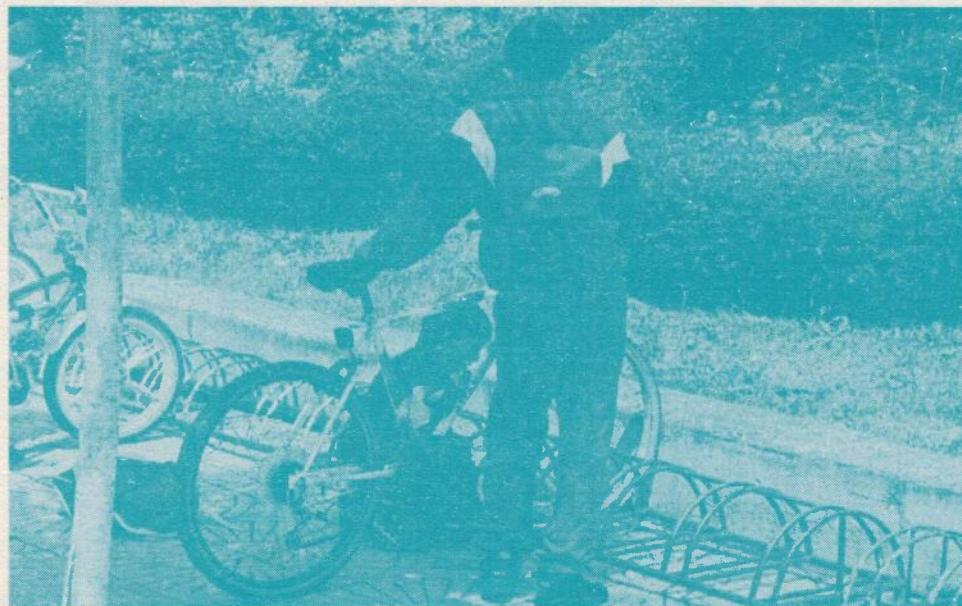
El rasgo más característico del desarrollo de la red ciclista en este periodo es la tenacidad con la que el colectivo Kalapié ha estado impulsando la ejecución del planeamiento y la verificación de las promesas del ayuntamiento. Sus alegaciones y reclamaciones han permitido que una decena de tramos estén construidos o a punto de construirse, sentando los cimientos de una verdadera red de itinerarios ciclistas.

También hay que resaltar el notable incremento de usuarios de la bici que ha registrado la ciudad en los últimos años, que han convertido a los ciclistas en un elemento habitual del paisaje urbano donostiarra, con el consiguiente beneficio para su aceptación social y su seguridad vial. En cualquier caso, la garantía de que la bicicleta siga recuperando espacio entre los medios de transporte sólo puede llegar de la mano de un programa municipal sólido de intervención e inversiones, programa que por el momento no está diseñado.

La capital alavesa, que acoge la industria de la bicicleta de mayor envergadura del país, tuvo en los años cincuenta un abundante uso cotidiano de este medio de transporte; hasta el punto de que albergó una de las pocas, quizás única en la península, vía exclusiva para bicis, la que conectaba la ciudad con el principal polígono industrial (Gamarra).

El periodo del desarrollismo y de la motorización de los sesenta y primeros setenta transformó radicalmente los hábitos de desplazamiento de los vitorianos, al mismo tiempo que se triplicaba la población de la ciudad. Como símbolo del proceso acaecido, la vía ciclista fue engullida por una voraz ampliación de la carretera que discurría en paralelo.

La nueva etapa de preocupación por la calidad de vida, la salud y el medio ambiente, que arrancó en la mitad de los años setenta, cristalizó en la intención municipal de revitalizar



el uso urbano de la bicicleta, aunque fuera sobre todo en su faceta recreativa. Con ese fin se elaboraron en 1982 unas directrices para la creación de vías para bicicletas ("bidegorris", red de caminos rojos por el color elegido para el pavimento), que dieron lugar a la construcción de 13 km en los primeros tres años.

El común denominador de estos primeros tramos fue su localización relativamente periférica y su carácter fundamentalmente recreativo, ensayándose diferentes soluciones de diseño en un útil ejercicio de experimentación.

Entre 1985 y 1987 se construyeron algunos tramos con voluntad reticular, ofreciendo una mayor conectividad con el propósito de completar las vías existentes. Desde entonces la estrategia municipal se ha decantado por detener la construcción de nuevas vías en el tejido urbano consolidado y únicamente ampliar la red aprovechando el desarrollo de nuevas urbanizaciones.

Esa opción es un síntoma de la carencia de un plan global de intervención en favor de la bicicleta, que permitiera asegurar, programar y jerarquizar las inversiones necesarias y que revisara, aprovechara y abriera la experiencia de diseño de las vías (casi siempre bidireccio-

nales y segregadas mediante variados elementos) y también de los aparcamientos.

Un plan de esas características ayudaría a romper el encasillamiento recreativo de la bici y facilitaría también la comprensión de los fenómenos de convivencia ciclista-peatón, los cuales en estos momentos suscitan cierta controversia en la extensa red de calles peatonales de la ciudad, estando el ayuntamiento barajando la posibilidad de cambiar el actual estatus de libertad de movimientos de la bicicleta por otro con ciertas restricciones.

A pesar de que la respuesta ciudadana, en cuanto a recuperación de la bici como medio de locomoción cotidiano, no haya sido tan notable como en San Sebastián, las características de la urbanización y del sistema de transportes de Vitoria generan buenas expectativas para cualquier proyecto que busque reforzar la utilidad de la que hoy es la más extensa de las redes para bicicletas de las ciudades medias españolas.



# 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...

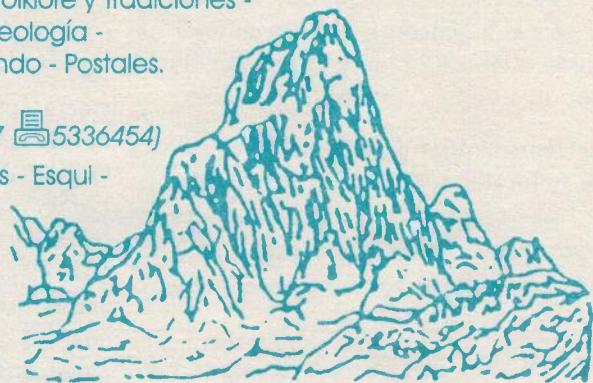
## DOS TIENDAS EN MADRID:

**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 - Altímetros - Esquí - 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

