

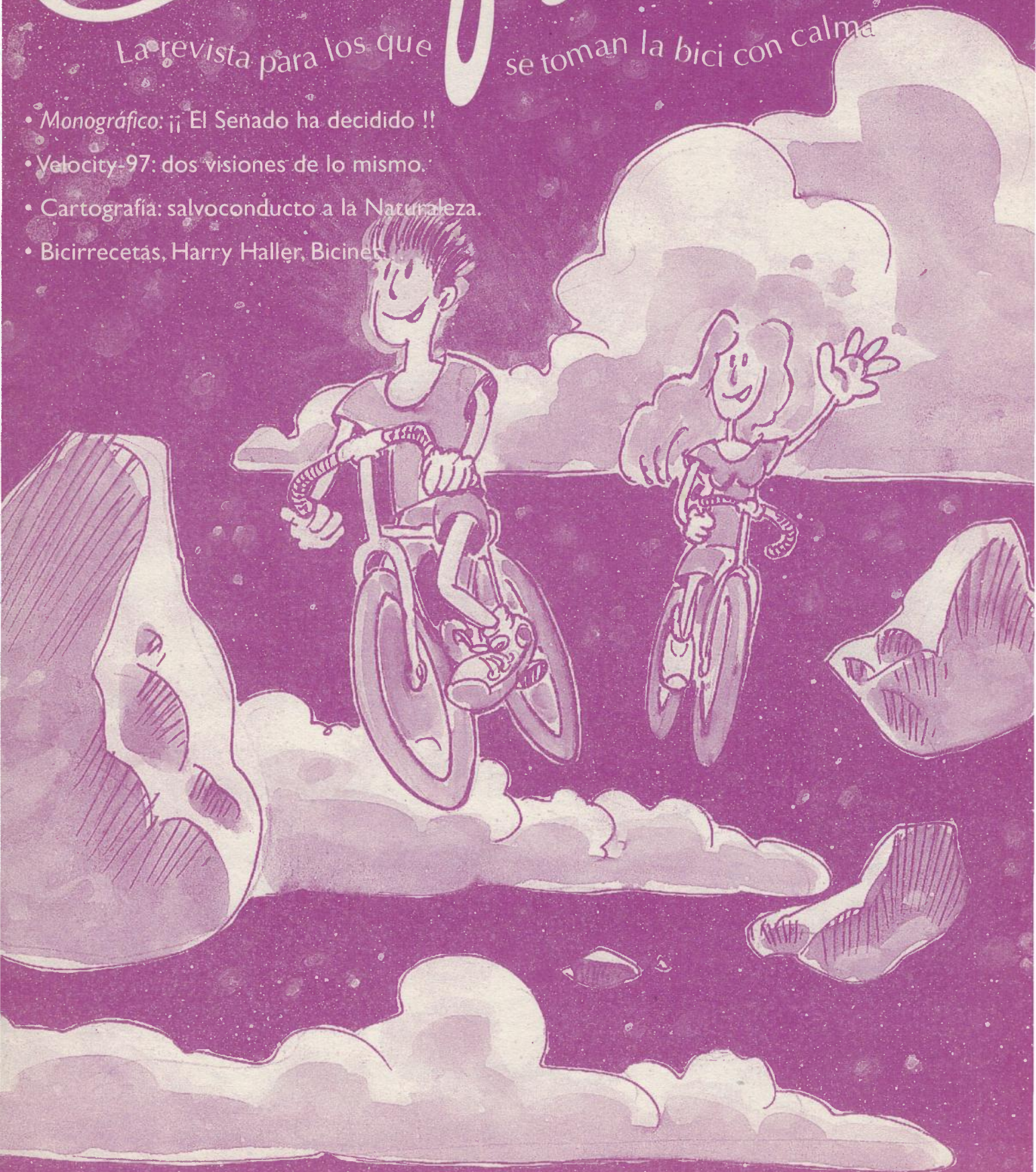
Sin prisas

Invierno 98

26

La revista para los que se toman la bici con calma

- Monográfico: ¡¡ El Senado ha decidido !!
- Velocity-97: dos visiones de lo mismo.
- Cartografía: salvoconducto a la Naturaleza.
- Bicirrecetas, Harry Haller, Bicinet



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

- ✓ **C.C.Pedallibre**
c/ Campomanes, 13, 2º Izq.
28013 Madrid
 - ✓ **Amics de la Bici**
c/ Demóstenes, 19. 08028 Barcelona
 - ✓ **C.C.Amigos de la Bici**
Apdo. 2.116. 37080 Salamanca
 - ✓ **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/ Calatrava, 26. 41002 Sevilla
 - ✓ **Valencia en Bici**
Plaza de Santa Cruz, 6 - bajo izda.
46003 Valencia
 - ✓ **Plataforma Carril-Bici Córdoba**
Centro Cívico Centro.
Pza. Corredera s/n. 14002 Córdoba
 - ✓ **Xevale**
Aptdo. 35. 27500 Chantada (Lugo)
 - ✓ **Sagarrak**
Apdo. 132. 48970 Basauri (Bizcaia)
 - ✓ **Asamblea Ciclista de Valladolid**
c/ San Blas, 6, 1º. 47003 Valladolid
 - ✓ **La Coruña en Bici**
Apdo. 1236. 15080 La Coruña
 - ✓ **La Tortuga Perezosa**
Merced kalea, 18 bajo. 31001 Iruñea
 - ✓ **Sociedad Cicloturista Rebonza**
Arturo Kanpion. s/n. 48910 Sestao
 - ✓ **Asociación Ecologista ONSO**
Apdo. 83. 22080 Huesca
 - ✓ **Agrupación de Mensajería en Bicicleta**
Avda. de Barcelona, 1. 14010 Córdoba
 - ✓ **Biziz Bizi**
c/ Pelota, 10. 48005 Bilbao
 - ✓ **CLAN**
Residencial Tarjeta, 8. 45005 Toledo
 - ✓ **Federação Portuguesa de Cicloturismo e Utilizadores de Bicicleta**
Apdo. 4031. 1501 Lisboa (Portugal)
 - ✓ **A PEDAL**
Aptdo. 300. 13080 Ciudad Real
 - ✓ **CCCP. Pamplona**
 - ✓ **KEA**
Aptdo. 4132. 31080 Pamplona
- GRUPOS AFINES a CON BICI**
- ✓ **Grupo Cicloturista La Farinera**
c/ Ter, 10. 08026 Barcelona
 - ✓ **Sense Presses**
c/ Antoni Torrella 146, baix. 1
08224 Terrassa
 - ✓ **Amics de la Bici**
c/ St. Pere Claver, 5. 25005 Lleida
 - ✓ **Grupo Ecologista Margalló**
c/ Vicente Aleixandre, 45
03280 Elche (Alicante)
 - ✓ **Club Cicloturista Rodalibre**
c/ Monte Carrasco s/n.
36940 Cangas do Morrazo
 - ✓ **Taifa — Gente en bici**
Apdo. 31. 03400 Villena
 - ✓ **Bike Nalón**
Apdo. 216. 33930 La Felguera (Asturias)



Editorial

La publicación del Informe del Senado, relativo a modificaciones en el conocido como Código de la Circulación, ha mediatizado la edición de este número que ahora os llega. La separata trata el tema, creemos que dentro del punto de vista del ciclismo no deportivo, y por tanto del ciclismo

que se practica de manera mayoritaria. Así exponemos el duro golpe que significa para la expansión del uso de la bicicleta la aplicación de determinados artículos como son: la obligación del uso del casco, la imposición de ropa reflectante y la prohibición de circulación por autovías.

No se puede realizar un informe teniendo como exclusivos asesores a ciclistas deportivos o seudodeportivos. Y si además, el resultado de dichas consultas afectará a todos los que montan en bicicleta, aun se entiende menos su desinformación. El espectro de los usuarios de la bicicleta es mucho más amplio y deberían saberlo. La experiencia de otros países podría haberles sido de gran utilidad si lo que se busca es la promoción de la bicicleta en condiciones idóneas de seguridad. La modesta expansión de la bicicleta en todo el Estado no puede verse frenada en seco por culpa de un informe, que será Ley, solo por el hecho del desconocimiento político de una realidad: el uso deportivo de la bicicleta es minoritario en relación al número de bicicletas existentes.

La presión de los grupos defensores de la bicicleta es en estos momentos importantísima. Todavía se pueden conseguir modificaciones sustanciales del articulado. La coordinación de los distintos colectivos dispersos por toda la geografía peninsular, es fundamental a la hora de la negociación con los estamentos políticos. Para ello, el correo electrónico se está demostrando como un canal rápido, ágil y eficaz en las comunicaciones. El trabajo conjunto dentro de la Coordinadora ConBici, está dando un sentido muy válido a su existencia, no como mero órgano administrativo, sino como un ente englobante de grupos distintos en su concepción, pero con muy similares objetivos. Quizás es el momento de presentarnos como lo que realmente somos: un grupo de presión con objetivos muy claros.

Han elaborado esta revista:

- ✓ Antonio González (Coordinador).
- ✓ Juan Merallo, Alejo Vivar (Redacción).
- ✓ Núria Mtez. 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.

— si después de leer la revista no te subes a una bicicleta, no habrás entendido nada—

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

Sin prisas

DE TODO UN POCO

▲ CAMPAÑA COPENHAGUE PEDALEA AL TRABAJO

Firmada por 187 compañías y organizaciones (entre las que se incluyen dos compañías petrolíferas, ministerios, partidos políticos, periódicos, sindicatos, bancos y compañías aseguradoras) dicha campaña promociona el uso de la bicicleta para ir al trabajo.

El día de la inauguración de la campaña, el 22 de Agosto, se ofreció desde 6 bici-carromatos un desayuno gratuito, números de la revista Cyklisten y 100 timbres entre los ciclistas que se encaminaban a su trabajo en bici.

La iniciativa de esta campaña partió del Ayuntamiento y la Federación ciclista danesa.

▲ HABRÁ QUE IR A TRABAJAR EN BICICLETA

En una entrevista publicada en el diario El País el 26 de Octubre pasado, la Ministra de Medio Ambiente, Isabel Tocino, conversaba con su entrevistador sobre la contaminación atmosférica que había llevado a su colega francés a inmovilizar recientemente la mitad de los coches de París.

P. ¿Y qué medidas se le ocurren para atajar el problema?

R. Creo que incluso habrá que pensar, como sucede en otros países, en que hay zonas de España donde es posible utilizar la bicicleta. Y no hablo sólo de poner un carril bici. En determinadas ciudades habrá que mentalizarse del uso de la bicicleta para ir a trabajar.

P. ¿Ha pensado en alguna ciudad como banco de pruebas?

R. Hay dificultades en algunas zonas, como mi tierra cántabra, donde las cuestas son muy empinadas. Habría que ser muy deportista para ir pedaleando a hacer la compra. Pero no es inconveniente el hecho de que haga mucho frío, y ahí están los países del norte de Europa para demostrarlo. En esas zonas hace mucho más frío que en Madrid y la gente mayor va en bicicleta. Creo que éste es un tema a estudiar. No quiero que se vea como parte

de una política de gestos".

Pues a ver si es verdad y el Ministerio se toma en serio el problema de la promoción de la bici. Mientras tanto un "gesto" no vendría mal; tras el paseo campestre pastoril del pasado año, ¿no podría, la Ministra, acudir al Parlamento algún día en bicicleta?

▲ CASCO EN ESLOVENIA

La MKM, el grupo de defensa de la bici de Maribor (Eslovenia) hace una llamada internacional para pedir la cancelación del párrafo 73/3 de la nueva Ley de Seguridad del Tráfico, en el cual los cascos serían obligatorios para todos/as los/as niños/as menores de 14 años. La ley de Eslovenia sería la primera obligando al uso del casco en Europa. Otra similar puede ser propuesta en Suecia el año que viene (además de la española, que está en ciernes). Las cartas o fax de protesta se pueden enviar a: Borut Likar, State Secretary; y a Mirko Bandel, Minister of Inner Affairs. Stefanova 2. 1000 Ljubljana. Eslovenia. Fax: 386-61-214-330

▲ SOLUCIÓN POLICIAL

En San Francisco (USA) los ciclistas celebran, desde hace cinco años, el último viernes de julio el día de la **Critical mass**. Un día en que, gracias a la "masa" de participantes, difunden sus problemas y sus exigencias. Este año se juntaron cinco mil en el centro de la ciudad en una concentración-fiesta sin recorrido fijo que sin embargo levantó las iras de los automovilistas, ralentizados por la circulación espontánea de las bicicletas. Al parecer, las normas de tráfico, pensadas para los vehículos a motor, no permiten la integración de los ciclistas cuando son mayoritarios. Se produjeron incidentes, algunos automovilistas agredieron a ciclistas y tuvo que intervenir la policía que resolvió el problema negándoles a los ciclistas su derecho a circular libremente y deteniendo a los discólos. ¡Doscientos cincuenta arrestados!, algunos pisoteados y cientos de bicis secuestradas. Eso sí, la noticia recorrió

los telediarios de medio mundo. Los ciclistas de San Francisco consiguieron recordar a las autoridades locales y a la opinión pública sus demandas.

▲ CICLISTA DETENIDO POR NO LLEVAR CULOTTE

En Valladolid, la policía municipal detuvo a una persona que circulaba en bicicleta desnudo de cintura para abajo. El suceso tuvo lugar en la medianoche del domingo, cuando los agentes sorprendieron a un individuo que circulaba montado en una bicicleta y vestido únicamente con una camiseta. El detenido, que carecía de documentación (no llevaba bolsillos), explicó a los policías que la razón por la que circulaba de esta forma era porque le habían robado la ropa interior y los pantalones mientras dormía en el parque.

▲ EXPERIENCIA FRANCESA

En Francia, el Movimiento de Defensa de la Bici (MDB) organiza cursos de iniciación para circular en bici por la ciudad. Los cursos van destinados a adultos que sabiendo montar en bici no se atreven a afrontar solos las calles parisenses. Los ciclistas cotidianos del grupo transmiten su experiencia y enseñan, a los neófitos, sus trucos: cómo situarse sobre la calzada, qué hacer en los cruces, qué itinerario elegir, etc. Lo curioso es que tras estos cursos han empezado a dirigirse a ellos algunos ciudadanos con una nueva demanda: quieren aprender a montar en bici. Y claro... ¿cómo negarse? Estos debutantes aprenden rápido. Tras noventa minutos en tándem (donde se habitúan a impulsarse con el pedal al arrancar, a tomar velocidad o a colocar el cuerpo) suelen bastar otras dos horas y media para que recorran pedaleando sus primeros metros en solitario. Y en poco tiempo, cuando tienen la suficiente soltura, por las calles de la ciudad. ¿Recordáis aquella pancarta que portaba un peatón en las primeras manifestaciones ciclistas reivindicativas? Decía: "Esta sociedad no me ha enseñado ni a montar en bicicleta".

▲ OTRA QUE MUEVE PIEZA

"No siempre la carretera más corta es la más rápida. No siempre con el medio más potente y veloz llegamos antes. En ciudad, por ejemplo, la bicicleta es casi siempre más rápida que los otros medios de transporte, se conoce con exactitud el tiempo de desplazamiento y se puede aparcar en cualquier

parte. Y además, queridas amigas, dejádmelo decir, desplazarse en bici es bueno para nuestra salud y... para nuestra celulitis". (Hillary Clinton en la Asamblea Anual de la Asociación Americana de Mujeres al Volante. Monterey, California, 15 Mayo de 1997).

▲ PROYECTO DE LEY EN ITALIA

A finales de Agosto la Comisión de Transporte del Parlamento Italiano elaboró un texto unificado basado en dos proyectos de ley anteriormente presentados: uno del diputado de Los Verdes **Paolo Galleti** y otro de la diputada de la Liga del Norte **Franca Gambato**. El primero de los proyectos recogía una propuesta de la Federación Italiana de Amigos de la Bici (FIAB) para destinar el 3% de los gastos automovilísticos para obras a favor de la bicicleta. Galleti (que junto a otros cien diputados ha creado el grupo Parlamentarios Amigos de la Bicicleta) hizo suya la propuesta de la FIAB, presentándola como proyecto de ley. Con el texto unificado se pretende favorecer la venta (y la compra) de bicicletas, reduciendo su IVA al 9% (compensando las pérdidas del Estado con un aumento de 2 liras en el litro de gasolina) y financiar la realización de planes regionales e interregionales para la movilidad ciclista, con un fondo de cien mil millones de liras para el año 97 y otros tantos para los dos próximos años. En caso de aprobarse la ley, el Ministerio de Transporte aportaría una parte del fondo, proviniendo el resto del aumento de 10.000 liras en la tasa regional sobre ciclomotores y motos de menos

de 125 cm³ (la Federación Italiana de Motociclismo ya ha mostrado su desacuerdo, apuntando que la promoción de la bicicleta debería recaer sobre todos en los automovilistas). Hay que destacar el papel de la FIAB impulsora del proyecto original y que lleva tiempo buscando apoyos para el mismo entre Diputados, Ayuntamientos, Consejos Regionales, etc. Llegó incluso hasta el presidente italiano Romano Prodi (por otra parte, reconocido ciclista) que expresó su apoyo asegurando "no sólo mi interés político, sino también mi pasión personal".

▲ ASAMBLEA ANUAL DE LA ECF

La asamblea anual de tres días de la Federación de Ciclistas Europeos (ECF) tuvo lugar, en esta ocasión, en la ciudad eslovaca de Maribor organizada por el grupo local MKM. Con ello la ECF continúa su política de acercamiento a los países de la ex-Unión Soviética tras las asambleas celebradas en Brno (Chequia) y Budapest. Los 41 participantes intercalaron actos lúdicos (como el tradicional paseo ciclista por la ciudad o la actuación de una pareja de payasos en monociclo) con seminarios y sesudas discusiones. Se informó, por ejemplo, que la oficina de la ECF en Bruselas (funciona desde 1995) empieza a dar sus frutos: encargo de diversos proyectos (algunos retribuidos) y contacto directo con algunos departamentos del Parlamento Europeo (en particular transporte -DG7- y medio ambiente -DG1-). Entre las decisiones burocráticas: a) admisión de dos nuevas asociaciones (un club cicloturista checo y una asociación ciclista rumana) y rechazo de otras dos (una holandesa y

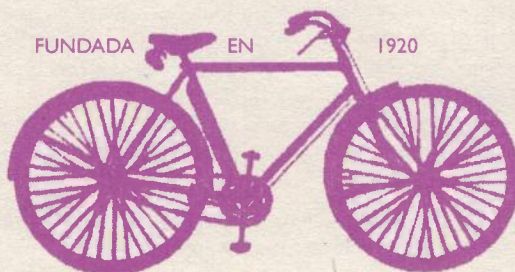
otra danesa) de tipo ambientalista general que no tienen como fin prioritario la promoción de la bici (se les invitó a adherirse como miembros asociados); b) elección de la sede de la próxima asamblea anual. Trondheim (Noruega) fue elegida frente a Milán y Sevilla (ellos se lo pierden); c) elección del comité directivo; en el que continuará nuestro Daniel Eritja de Els Amics de la Bici de Barcelona; d) aprobación, por unanimidad, del balance económico y del presupuesto del próximo año. El grupo danés DCF, ante las dificultades económicas actuales, quedó encargado de buscar esponsor con criterios concretos previamente fijados.

▲ ITINERARIOS CICLO-TURISTAS TRANSEUROPEOS

Eurovelo es un proyecto de la Federación Europea de Ciclistas (ECF) para desarrollar, con apoyo y financiación de la Comisión Europea, una red de grandes rutas cicloturistas europeas. Se pretenden establecer doce grandes rutas en 15 ó 20 años, inaugurándose la primera de ellas en el año 2000. Eurovelo se desarrollará a dos niveles: una oficina central que dictará las líneas básicas comunes y un consorcio para cada ruta encargado de impulsarla y mantenerla. La financiación podrá correr a cargo de la Comisión Europea hasta en un 50% del total. Los pasados 20 y 21 de noviembre tuvo lugar en Logroño una Conferencia sobre el proyecto Eurovelo. La fundación de los Ferrocarriles Españoles (FFE), organizadora de la Conferencia, presentó "La ruta de los Peregrinos", propuesta de ruta ciclista de 1200 km. desde Irún a Ayamonte enlazando tramos del Camino de Santiago, el Canal de Castilla y la Ruta de la Plata (en realidad sería un tramo de una de las doce rutas antes mencionadas: la ruta del Arco Atlántico que discurriría entre el sur de la Península y Escocia). El papel de la FFE, en la práctica única base de Eurovelo en el Estado Español, ha recibido críticas, tanto por la forma en que la Fundación entiende las necesidades de infraestructura cicloturista (reflejada en las actuaciones de su proyecto Vías Verdes) como por no haber contado con los grupos de Con Bici afiliados a la ECF. En el próximo número os ampliaremos la información.

EL CABALLO DE ACERO

BICICLETAS Y ACCESORIOS



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

San pascual

Complementos para cicloturismo (XVII). Los sacos hiperligeros

Luis Gilpérez Fraile

Dentro de la gama de sacos de dormir, se denominan hiperligeros a aquellos que, con un peso total inferior a los 1.000 gr. pueden recomendarse para soportar temperaturas de unos 5°.

Sabiendo que para que un saco tenga un peso total inferior a los 1000 gr. su relleno no puede superar los 500-600 gr. (pues hay que añadir el peso del forro interior y del forro exterior, la funda, cordones, tankas, etc.), es fácil comprender la dificultad que se presenta para poder alcanzar tales prestaciones con tan escasos recursos.

Hasta hace poco la solución se encontraba en los rellenos de duvet (plumón de oca de alta calidad), muy caros y delicados, pero los únicos en conseguir las prestaciones necesarias.

Sin embargo, con la aparición de fibras cada vez más finas, ligeras y comprimibles, ahora es posible encontrar sacos superli-

geros de relleno sintético y, por tanto, mucho más económicos.

Casi sin excepción, el relleno elegido por todos los fabricantes es el "MICRO-LOFT", una micro fibra aislante de Dupont con prestaciones semejantes (e incluso superiores en algunos aspectos) al plumón. Para hacernos una idea comparativa, una capa de 100 gr./m² de Micro-Loft tiene las prestaciones térmicas equivalentes a una capa de entre 520 y 860 gr./m² de Forro Polar; y un saco de fibra "normal" para alcanzar un rango de abrigo semejante al de un saco hiperligero, debería pesar unos 1.700 gr., aproximadamente.

Estos pequeños sacos, por su bajo peso

y volumen (se introducen en unas bolsitas cilíndricas de aproximadamente 25 cm de alto por 15 de diámetro) son ideales para el cicloturista que necesite ir ligero de equipaje y no espera dormir a bajas temperaturas (a menos de +10° se puede pasar frío con ellos, independientemente de las indicaciones de los fabricantes).

A continuación se ofrece un cuadro comparativo de tres de los sacos hiperligeros más frecuentes en el mercado, con los datos que ofrecen los fabricantes en sus catálogos.



	Micro/Artiach	Baltoro/Inesca	Ligh/Altus
Tamaño	230x80x25	230x75x55	230x80x55
Peso completo	1.000 gr..	1.000 gr..	900 gr..
Peso relleno	500 gr..	125 gr/m ²	100 gr/m ²
Rango de temperatura recomendada	+15/0°	+15/+5°	+5°
Relleno	Micro-Loft	Micro-Loft	Micro-Loft
Precio aproximado	14.100 Pt.	9.500 Pt.	9.700 Pt.

Surprise

Las vías ciclistas en el estado español

Edorta Bergua y Josu Benaito

1. INTRODUCCIÓN

Dada la escasez y dispersión de datos imperante, resulta difícil elaborar en la actualidad un diagnóstico riguroso y profundo sobre la situación general en la que se encuentra en el Estado español, el uso de la bicicleta en su vertiente de medio de transporte.

Aun siendo evidente que una correcta evaluación de las políticas de promoción de la bicicleta debería también atender a otros tipos de condicionantes, el análisis del proceso de creación de este viario y de sus correspondientes características nos puede ofrecer uno de los ejes evaluativos más significativos y fiables respecto de la intervención pública emprendida en este ámbito.

2. ANÁLISIS DE LAS VÍAS CICLISTAS

Tal y como se observa en la tabla 1, en un período de 9 años el ritmo de creación del viario ciclista ha experimentado un notable avance. En efecto, el exiguu patrimonio viario ciclista inicialmente existente en 1988 se ha multiplicado por 8, alcanzando este crecimiento su momento álgido a partir de 1993. Es, no obstante, entre 1990-95 cuando se comienzan a construir la mayoría (65%) de las vías actualmente existentes. Sólo una cuarta parte (24%) de las vías iniciaron su construcción antes de 1990, y tan sólo un 11% con posterioridad a 1995.

Atendiendo a los distintos tipos de vía existentes se constata que casi el 60% de las mismas caben agruparlas en la

TABLA 2. LONGITUD DE LAS VÍAS SEGÚN TIPOS

TIPO DE VÍA	Nº DE KMS.	%
Pista-bici ⁵	86,9	15,4
Carril-bici ⁶	73,9	13,1
Acera-bici ⁷	83,2	14,7
Senda-bici ⁸	321,9	56,9
TOTAL	565,9	100,0

categoría de sendas-bici. Este hecho indica que el esfuerzo de creación de estas infraestructuras realizado por las distintas administraciones públicas se ha decantado en gran medida por aquellas relacionadas con la potenciación del uso lúdico de la bicicleta, en perjuicio de otro tipo de vías que cabría considerar más favorables a su utilización urbana.

Siempre en el marco del modesto esfuerzo inversor público realizado en esta materia, un análisis territorializado de los datos recabados muestra dos características claves del viario ciclista: se trata de actuaciones muy dispersas geográficamente, si bien la inmensa mayoría del patrimonio viario se concentra en unas pocas comunidades. En efecto, en tan sólo 6 comunidades autónomas (Andalucía, Castilla y León, Catalunya, Euskadi, Madrid y País Valenciano) se encuentra casi el 90% del viario existente. Este grupo de comunidades se significan por disponer de más de 45 kilómetros de vías ciclistas, llegando a superar en dos casos la centena.

En la encuesta realizada se preguntó sobre aquellos aspectos más negativos que eventualmente pudieran presentar las vías ciclistas de cada respectiva localidad. La información aportada coincide en señalar una serie de problemas

comunes a muchos de los municipios y que no, por ser de sobra conocidos, se deben ignorar. Dichas críticas cabe sintetizarlas en la generalizada percepción que existe respecto a la ausencia de todo tipo de planificación dirigida a responder a las necesidades reales de los usuarios de la

bicicleta, y que se concreta en aspectos tales como: una concepción funcional de facto de las vías ciclistas en tanto que islas aisladas respecto al resto del viario; escasa coincidencia entre estas vías y los itinerarios de interés ciclista; frecuentes invasiones por parte de peatones y automovilistas; falta de mantenimiento; deficiente señalización, etc.

Las perspectivas de futuro de cara a continuar desarrollando las vías ciclistas actualmente existentes son optimistas a la luz de la información aportada por las personas encuestadas.

Ahora bien, es preciso advertir que la mayor parte de las vías que están previstas prolongar o crear, son sendas-bici, es decir, vías destinadas al recreo o a la práctica del cicloturismo; las mismas se encuadran en el marco del Plan Tejido Verde u otras iniciativas similares, entre las que hay que destacar el plan de la Generalitat Valenciana que aspira a construir un total de 600 kilómetros de sendas-bici.

Por si fuera poco, las vías ciclistas carecen de conexiones con otras de carácter general que pudieran aportarles alguna funcionalidad. Tan sólo 2 localidades disponen actualmente de una red de vías ciclistas (Barcelona y Vitoria-Gasteiz), mientras que en casi dos terceras partes de las localidades ni siquiera se tiene previsto dar continuidad a los tramos existentes.

TABLA 1. EVOLUCIÓN DE LAS VÍAS CICLISTAS EN EL ESTADO ESPAÑOL

	1988 ¹	1993 ²	1995 ³	1997 ⁴
Km. de vía	70	90	250	565,9
Nº de localidades	25	28	43	72

Sin prisa

TABLA 3. DISTRIBUCIÓN DE LAS VÍAS CICLISTAS POR COMUNIDADES AUTÓNOMAS

COMUNIDAD AUTÓNOMA	Nº VÍAS	Nº KMS.	%
Andalucía	9	56,1	9,9
Aragón	1	2,8	0,5
Asturias	3	24,5	4,3
Baleares	3	18,0	3,2
Canarias	1	1,3	0,2
Cantabria	1	6,3	1,1
Castilla-La Mancha	1	1,0	0,2
Castilla y León	4	46,5	8,2
Catalunya	10	135,6	24,0
Euskadi	10	77,1	13,6
Galiza	7	20,0	3,5
Madrid	7	70,8	12,5
País Valenciano	15	105,9	18,7
TOTAL	72	565,9	100,0

3. BALANCE Y PERSPECTIVAS DE CARA AL FUTURO

La valoración que cabe realizar sobre la actuación pública efectuada en esta materia, es que, si bien ha experimentado una tendencia creciente, es bastante escasa si se toma en consideración el parque de bicicletas y el número de ciclistas existentes.

Como se ha visto, estas actuaciones se han centrado en la creación de vías que estimulan la práctica recreativa o deportiva de la bicicleta. En líneas generales la administración pública continúa ignorando la potencialidad que esconde el uso urbano de la bicicleta, lo que se demuestra en las todavía escasas actuaciones llevadas a cabo en centros urbanos y que dispongan de un mínimo mallado que les aporte cierta funcionalidad y promuevan su utilización.

Nos encontramos, pues, ante actuaciones municipales concebidas como iniciativas singulares y aisladas, y aje-

nas a cualquier política de promoción del uso urbano de la bicicleta, entendida ésta como batería articulada de actuaciones de distinto tipo que persiguen intervenir de manera integral y coherente sobre los distintos elementos que inciden en su baja utilización urbana (combinación con los transportes colectivos, moderación del tráfico motorizado, instalación de aparcamientos, campañas de promoción y sensibilización, etc.)

Las únicas actuaciones esperanzadoras cabe encontrarlas en ciudades como Barcelona o Vitoria-Gasteiz, que apuestan en distinto grado por un planteamiento a favor de la bicicleta más global y cuya plasmación física son las redes viarias para bicicletas con las que cuentan.

Ante este panorama no demasiado halagüeño, consideramos que se dan una serie de elementos que permiten albergar ciertas esperanzas sobre el futuro que le aguarda al uso urbano de la bicicleta en el Estado español.

Los sondeos realizados en distintas ciudades advierten de la alta predisposición ciudadana a utilizar cotidianamente la bicicleta, siempre y cuando se incida con decisión en aquellos factores que disuaden al ciudadano de su uso (inseguridad vial, miedo al robo, imagen social desprestigiada, dificultades de combinación con los transportes colectivos, etc.)[11]

A ello habría que sumar la relevante función sensibilizadora a favor del ciclismo urbano y el turismo en bicicleta que desde hace más de 15 años comenzaron a realizar las hoy 25 asociaciones de ciclistas urbanos y cicloturistas agrupadas en torno a la Coordinadora de Defensa de la Bicicleta (CON BICI).

Confiemos, pues, que todo estos factores, sumados a la infraestructura viaria ciclista existente constituyan la base sobre la cual la administración pública y el conjunto de la sociedad se comprometan a poner en marcha una nueva política de transporte urbano, que responda a las necesidades de la mayoría de los ciudadanos, sea respetuosa con el medio ambiente actual, sin hipotecar el de las generaciones futuras, y sea acorde con un modelo territorial y urbano equilibrado y habitable. Y en donde, lógicamente, la bicicleta ocupe el papel protagonista que allí le corresponde.

[1] A. Sanz, "La infraestructura para bicicletas. Un lamentable panorama", Revista "Sin Prisas", nº 5, 1988.

[2] E. Bergua, "Panorama de las políticas públicas en el Estado español en materia de infraestructura viaria para bicicletas", 1ª Jornadas sobre Bici y Ciudad, Sevilla, 1993.

[3] E. Bergua, "Panorama de las políticas públicas en el Estado español en materia de infraestructura viaria para bicicletas", Revista "Sin Prisas", nº 21, 1995.

[4] Datos de elaboración propia, a partir de un sondeo realizado a administraciones públicas y entidades ciclistas de localidades de más de 50.000 habitantes, a través de un cuestionario auto-administrado. En aquellos casos en que la información recabada se consideró deficiente o incompleta este proceso de recogida de datos se vió acompañado de posteriores consultas telefónicas a las personas encuestadas. En estas cifras están igualmente contabilizadas los tramos de las denominadas vías verdes ya acondicionadas, pertenecientes al Plan Tejido Verde impulsado por el Ministerio de Obras Públicas, Transporte y Medio Ambiente (MOPTMA), y basado en la recuperación de antiguas vías de ferrocarril en desuso. Hay que indicar que no son vías exclusivas para ciclistas, sino que están concebidas para su uso compartido con paseantes, jinetes y sillas de minusválidos.

[5] Entendemos por tal aquella vía especialmente acondicionada para el tránsito de bicicletas, y segregada tanto del tráfico motorizado como del peatonal.

[6] Vía especialmente acondicionada para el tránsito de bicicletas y que discurre sobre la calzada.

[7] Vía especialmente acondicionada para el tránsito de bicicletas, e instalada sobre la acera.

[8] Vía especialmente acondicionada para el tránsito de bicicletas, segregada del tráfico motorizado y que discurre por espacios abiertos, parques, jardines o bosques.

[9] Ídem.

[10] Porcentajes calculados sobre el total de respuestas obtenidas.

[11] Según una encuesta de opinión realizada en 1994 en Barcelona, más del 60% de la población se considera potencial usuaria de la bicicleta. ("Barcelona en bicicleta". Dirección de Servicios, de Transportes y Circulación. Ayuntamiento de Barcelona, marzo de 1995), mientras que en Donostia el 25% de la población no usuaria habitual de la bicicleta se mostraba dispuesta a utilizarla (Oficina del Plan General, Ayuntamiento de Donostia-San Sebastián, 1989).

TABLA 4. CONEXIONES DE LAS VÍAS⁹

	Nº DE CASOS	% ¹⁰
Son tramos inconexos, sin conexión prevista	34	61,8
Son tramos inconexos, con conexión prevista	19	34,5
Constituyen una red de vías ciclistas	2	3,6
Sin datos	17	—
TOTAL	72	100,0

Eslovenia en bici

Lalo y Bea

¿Estonia? ¿Eslovaquia? ¿Estepona? Esto es lo que nos preguntaba la gente cuando contábamos nuestros planes de viaje en bici para este verano del 97. Eslovenia es una joven república que hasta el año 1991 formaba parte de Yugoslavia. Un país verde y montañoso rodeado por Italia, Austria, Hungría y Croacia, con un pequeño litoral a orillas del Adriático.

¿Por qué Eslovenia? Nos apetecía ampliar nuestra cultura cicloturista y nos decidimos por este joven y desconocido país, de los "antiguos países del este", pero que no ha sufrido guerra en su reciente independencia y que avanza para convertirse en un país próspero y moderno.

Las referencias que teníamos a priori eran escasas: Se sabía de su orografía montañosa por las numerosas estaciones de esquí que posee, no en vano es la continuación de los Alpes hacia el Este. El Giro de Italia de hace unos años pasó por allí, y en la retransmisión nos fijamos en la belleza de sus paisajes y en los numerosos carriles bici que se veían. En documentos de la ECF comprobamos la existencia de un grupo en defensa de la bici en la ciudad de Maribor, grupo que albergará la próxima edición del Velo City. Referencias escasas, pero suficientes para determinar nuestro destino e irnos documentando. ¿Bibliografía en español? Nada de nada. Así que, internet en mano, sacamos casi toda la información de la WWW (vía ordenador), con lo que hemos compro-

bado que esto del ciber-espacio tiene sus utilidades. El mejor mapa que encontramos fue uno escala 1:400.000 de toda la antigua Yugoslavia. Contactamos vía e-mail con el grupo de Maribor, que nos aconsejaron y recomendaron las zonas a visitar.

Así que, bici y alforjas en mano, salimos de casa el 14 de Julio. Primer destino: El aeropuerto de Madrid: Barajas. Y no fue fácil. Los aero-

puertos con la bici a cuestas. Hay que decir aquí, que el binomio Bici + avión funciona, aunque la incertidumbre que acosa al cicloturista hasta que sale la bici por el pasillo rodante de los equipajes, es peor que la incertidumbre habitual ante la actitud de los revisores de RENFE cuando viajamos en tren.

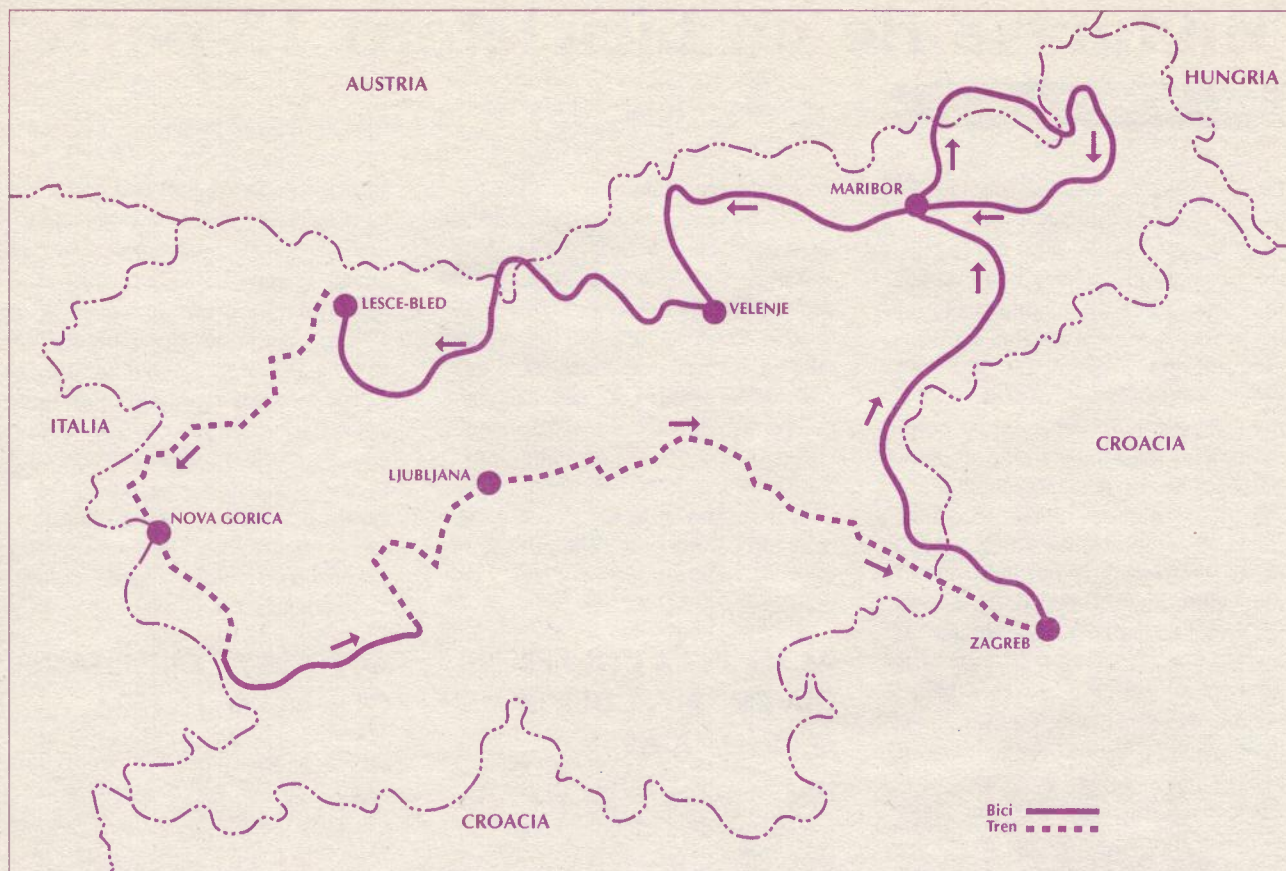
Por Zagreb (bonita ciudad con tranvías, zonas peatonales y carriles bici) y por Croacia en general estuvimos de paso, dejando su visita en profundidad para otra ocasión (creemos que lo merece).

Surcada por grandes y caudalosos ríos que nacen en las altas cumbres alpinas y que van a dar al Danubio, Eslovenia es, ante todo, verde. Y, como no, muy montañosa. No sólo en el norte, donde los Alpes Julianos llegan hasta casi los 3.000 metros, todo el país es ondulado, por lo que el recurso a circular por los valles fluviales ha sido la alternativa para no acumular mucho desnivel. De hecho, las principales carreteras y vías de tren, discurren paralelas a los ríos, buscando así el camino más suave.

Nuestro recorrido tuvo como primer objetivo a la ciudad de Maribor, la segunda ciudad del país, al noreste, donde contactamos con Jozse Kos y su mujer Carmen, miembros del MKM, asociación de defensa de la bicicleta de la ciudad de Maribor, que pertenece a la ECF. Con ellos pudimos plantear la continuación de nuestra ruta, siguiendo sus consejos y propuestas. Y pudimos contactar y comprender mejor la vida



puertos suelen estar rodeados de autopistas, grandes aparcamientos, taxis, etc. Gracias a la elección de un itinerario adecuado pudimos sobrevivir. El vuelo fue a Zagreb, capital de Croacia, a 25 Km de la frontera con Eslovenia. Esto era porque no hay vuelo directo entre Madrid y Ljubljana (Liubliana en castellano), capital de Eslovenia, y no queríamos hacer trasbordos en aero-



en su país. En Maribor pasamos un par de días haciendo cicloturismo urbano, aprovechando su red de carriles bici y visitando museos y monumentos.

Siguiendo los consejos de nuestros amables anfitriones, seguimos hacia el norte, hacia el río Mura, frontera con Austria, que cruzamos en barcaza con nuestra bicis. La idea era recorrer, por la orilla austriaca del río Mura, un recorrido ciclable perfectamente señalado y preparado para el cicloturismo. Esta ruta, la R2, se incluye en un plan de rutas ciclables por toda Austria, que seguro merece la pena descubrir. Fueron unos kilómetros muy agradables, entre maizales y bosques, acompañados por el sol y por otros muchos ciclistas que por allí pasaban.

De vuelta a Eslovenia, volvimos a pasar por Maribor, para seguir nuestra ruta hacia el norte, hacia los Alpes. Recorrimos los valles del Drava y del Mislinja, para llegar a la Alta Savinja, y al valle glaciar de la Logarska Dolina, donde alojados en

un refugio de montaña, pudimos pasear y admirar su belleza y tranquilidad. Otra breve pero dura incursión en Austria, nos permitió superar este valle y dirigirnos hacia el parque natural del Triglav, la montaña más alta de Eslovenia y su símbolo nacional. Allí visitamos los bonitos, aunque turísticos, lagos de Bled y Bohinj, dignos de verse.

Desde allí hicimos una neutralización en tren hacia el suroeste, en la frontera con Italia. Los trenes eslovenos, que mantienen todo el encanto del tren tradicional, son buenos aliados de los ciclistas, pues aunque hay que pagar un billete por la bici, existe un furgón donde llevarlas. De hecho en el tren coincidimos con numerosos ciclistas italianos, que durante las vacaciones, pasan a Eslovenia a pedalear. En tren recorrimos el río Soca, por el que también hubiera sido agradable pedalear.

Ya cerca de la costa, recorrimos los numerosos fenómenos arqueológicos del Karts, zona carstica con numerosas cuevas, ríos subterráneos, etc.

Resulta que Eslovenia es también el paraíso de los espeleólogos.

Para acercarnos a la capital Ljubljana, recurrimos al tren, para evitar los accesos a la capital del país. Como el país "progres", cada vez hay más coches y más autopistas, aunque suelen mantener vías de servicio para los ciclistas y otros vehículos no motorizados. La capital también es una ciudad en la que pudimos pedalear agradablemente por sus carriles bici y zonas peatonales. Alojados en un albergue juvenil, nuestros últimos días en Eslovenia, discurrieron en esta bonita ciudad a orillas del río Ljubljanica.

Tras la vuelta a Zagreb en tren, y de Zagreb a Madrid en avión, ya solo nos queda el recuerdo, las sensaciones y las imágenes que captamos con nuestras cámaras fotográficas. Esta experiencia de un viaje en bici a una realidad y a un paisaje tan distinto al habitual, es muy aconsejable, pues es cuando mejor se aprecian las ventajas de la bicicleta como el vehículo ideal para conocer otros lugares.

Militancia de un ciclistero 1ª parte

Antonio López Moreno

La labor militante de l@s compañer@s de los grupos CON BICI, unas veces es gratificadora pero otras veces puede ser verdaderamente desalentadora, sobre todo si se entabla el tú a tú no ya con la Administración, sino con el mismísimo "Pueblo". Fue aquél día por contradictorio y frustrante el que me obligó a reflexionar de la mejor manera en que sé hacerlo: Escribiendo. Pero también días después, otra experiencia de signo totalmente contrario se sumó a la escritura, y pasó como una segunda entrega mucho más optimista, a formar parte de esta reflexión. La experiencia frustrante de ese día de febrero que tal vez pecó de excesivo celo militante, me recordó una vez más lo que conscientemente olvidamos para poder seguir: El Sistema, cada vez más reaccionario, consigue que todo lo que suene crítico e innovador socialmente, llegue a ser rechazado de plano, sin diálogo y sin razonamientos, incluso por sus mismos perjudicados.

ACTO 1º. LOS TENDEROS DEL CENTRO HISTÓRICO DE VALENCIA

Aquella mañana, dos compañeros de Valencia en Bici nos dirigimos a la calle Serranos con vistas a preparar un acto de denuncia. Preguntamos en una frutería si la calle (en aquel entonces en obras a punto de acabar) se iba a abrir al tráfico como nos temíamos, o iba, a ser, en consonancia con el adoquinado recién puesto, peatonal. La respuesta fue contundente:

- ¡Claro que pasarán los coches!

- ¿Y no les interesa que sea peatonal?

- ¡No, ni hablar!

nos contestó a la vez que nos rechazaba devolviéndonos el pasquín que en ese momento le dábamos.

Era el empezar. Sin embargo, el compañero Justo no se amilanó y comenzamos a debatir. Al poco empezamos a coincidir en algunas cosas, pero entró una clienta y lo dejamos para otro día. Día en que se reabrió provisionalmente de nuevo la calle al trá-

fico, y en que acabamos por convencernos de que para cabezas cuadradas, los comerciantes de la calle Serranos: Para ello el ejemplo de la vendedora que nos quiso convencer de que la gente iba a comprar en coche poniendo como ejemplo a una clienta que estaba presente. La señora contestó a nuestra pregunta de cómo había venido hasta allí con la frase: "¡Andando, si está ahí al lado!" La vendedora ante la evidencia se reafirmó contrariada: "Da igual, aquí vienen muchos en coche". Sin comentarios.

ACTO 2º. LA CONFERENCIA EN LA FACULTAD DE ECONÓMICAS

Después decidí acudir, esta vez solo, a unas charlas que bajo el lema "Pensando ciudad, recuperemos ciudad" se impartían todos los viernes en la facultad de Económicas. Loable intento por parte de un profesor de abrir los ojos de un alumnado mayoritariamente conservador o simplemente domesticado. Desde la tribuna se hablaba de lo antieconómico del coche en la ciudad. Los alumnos de económicas alucinaban, pero como buenos alumnos escuchaban e incluso tal vez llegaban a perder parte de su Fe en el coche: Ya se sabe que es el profesor, desde su posición moral elevada, quien tiene la Razón. Intervine en varias ocasiones durante el debate posterior, intentaba hacer llegar al alumnado que se estaban haciendo cosas en la calle para cambiar esa situación poco económica y poco ecológica. Desde la tribuna me dejaron hablar, pero me di cuenta que estorbaba, la última intervención la conseguí a duras penas. ¿Estaba quitando autoridad a la tribuna? No creo ¿Estaba asustando a su rebaño? Cuando hablé de que en Valencia se iba a constituir una asociación para construir bicis y patinetes eléctricos y bicis recumbentes, una alumna se encaró a mí, y me dijo: "¿Y quién va a ir en eso por la calle? Yo tuve que contestar con el mejor argumento: "Yo ya he ido" ¿Estaba echando abajo una labor que tenía como ventaja la de estar

apoyada en la credibilidad social que da ocupar la tribuna de los oradores? Parecía que sí, el aborregamiento en España es general, la educación autoritaria aunque camuflada sigue vigente y lo que viene desde arriba es más fácil de asumir que lo que desde abajo pone en tela de juicio lo que está establecido. A la gente pues, hay que entrarle desde Arriba o con vaselina. Pero no deja de ser peligroso suavizar los contenidos ¿Acabaremos también nosotros por ver, como dice Alfonso Sanz, nada más que la punta del Iceberg?

ACTO 3º. EL CICLISTA QUE NO SE ENTERA.

Vuelta a casa, carril bici, semáforo, estudiante con pinta de modernet y progresista, espera la luz verde. Le paso un folleto de Valencia en Bici. Lo ojea un rato, no se lo guarda como hacen muchos, se retiene en su gesto pues sabe que estoy a su lado. Arrancamos, lo veo arrugar el folleto, pasamos junto a una papelería y allí lo tira. En el siguiente semáforo le pregunto si no le ha gustado y me contesta exaltado: "¡Es que lo politizáis todo!" Le pregunto porque dice eso y contesta más exaltado aún "¡Va venga que estoy hasta los güevos!". Me dejó perplejo, se fue como si llevase un petardo en el culo, dejándome allí en ese semáforo, sobre ese carril que gracias a que "lo politizamos todo" estábamos utilizando ese energúmeno y yo en aquel momento. No me dejó siquiera contestarle aquella frase de Agustín García Calvo que dice: "Hacer como si se pudiera tratar de las cuestiones técnicas independientemente de las políticas(...)de tal manera que el ingeniero a su asunto y el político o economista al suyo, eso no sólo es hacer de hecho una política, de conformidad con el Poder, que justamente(...)impone esa ilusión o creencia de la separabilidad, sino que..." Fue sin lugar a dudas un mal día, menos mal que hay otros que nos animan a seguir a lo nuestro, y es que el tú a tú con el Pueblo, todavía nos trae sorpresas como os contaré en la segunda parte de esta historia...

Bicinet @

Amado

La página de la ECF (Federación de los Ciclistas Europeos)
<http://home.sol.no/~ecf/>

En la reciente reunión de ConBici en La Coruña se estableció un debate, a raíz del análisis del Velocity-97 que tuvo lugar en Barcelona, sobre la posibilidad y conveniencia de que ConBici perteneciera a la ECF directamente en vez de, como ocurre ahora, a través de algunos de sus miembros. Como el tema era importante y no estaba en el orden del día, se postpuso su discusión. Se ha solicitado ya la inclusión de éste tema en el orden del día de la siguiente reunión por lo que parece conveniente hacer un análisis previo para que los clubes de ConBici que no pertenecen a la ECF, amplíen la información disponible sobre la misma.

Abrimos el 'Notescapes' y en <http://home.sol.no/~ecf/> encontramos la página 'web' de la ECF, es

decir, el sitio en el que la ECF ha puesto información a disposición de los 'internautas' para darse a conocer y difundir sus objetivos, publicaciones y actividades. Aunque el idioma oficial de la ECF es el inglés, hay partes que están también en francés y alemán. Básicamente contiene lo siguiente:

PRESENTACIÓN:

Composición de la organización, sus objetivos e historia, las actividades que desarrolla y los servicios que presta, los proyectos internacionales en los que está involucrada y sus órganos de expresión. Esta sección está actualizada en Mayo del 96, lo cual no es un grave problema dada la naturaleza poco variable de sus contenidos.

MANUAL:

Versión electrónica de la publicación que anualmente envía la ECF a sus miembros. En el momento de escri-

birse estas líneas aún está la edición del 96 aunque es de esperar que el siguiente se publique la del 97 (se edita al final de cada año).

PROCEEDINGS DE VELOCITY'95 (BASILEA)

Muy interesante el contenido de los artículos de esta sección. La pena es que no están todos. En concreto están los apartados 'Cambiando hacia la bicicleta' e 'Infraestructuras amigables para la bicicleta', pero faltan el resto (de los que sólo está el índice y los títulos). De todos modos una información utilísima y esperemos que pronto dispongamos de las del Velocity-97 desarrollado en Barcelona. Mientras tendremos que recurrir al arcaico y antiecológico tocho de papel.

ENLACES A CLUBES CICLISTAS

Muy actualizada y con casi cien enlaces a clubes de los cinco continentes entre los que, cómo no, están las páginas de los clubes con la doble condición de miembros de ConBici y de la ECF. Por cierto, ponedlas guapas para el siguiente BICINET...

Amado (pedalib@senda.ari.es;
Ref: Bicinet)

Bici-Tren

Federico Mohino

Quiero empezar con un poco de historia diciendo que corría el año 1992 cuando nos reunimos miembros de CONBICI con el D.General de Transportes de Renfe. A partir de aquel momento el tema del transporte de la bici en los trenes comienza a estar en la mente de los responsables de Renfe. Después de un sinnúmero de reuniones, llamadas telefónicas y cartas, empiezan las concesiones al transporte de la bici. La bici pasa de ser un estorbo para el resto de los viajeros y para los responsables de Renfe, a un vehículo que despierta simpatías.

CONBICI y Renfe han logrado, paso a paso y lentamente, mejorar la combinación: CONBICI presentando ideas y propuestas, Renfe aceptando algunas de ellas y regulando su implantación. Una de las propuestas que con más insistencia se ha hecho es la necesidad

de información de la combinación bici+tren, logrando una mejora en la información de las UNES de Cercanías y Largo Recorrido, a saber:

a) La UNE de Largo Recorrido ha colocado el logotipo de la bici en la Guía Intercity y la Guía de Largo Recorrido. Además aparece una explicación del procedimiento: solicitud del billete en taquilla, colocación de la bici, y carga y descarga.

Es el primer paso que ha dado la UNE de Largo Recorrido en la información al usuario, debido a que la Circular aparecida el 8 de agosto de 1995, era interna.

b) Cercanías acaba de editar una tarjeta de bolsillo, tamaño carnet, plastificada, con los horarios autorizados para el transporte de la bici en sus trenes, copia de las tablas aparecidas con los nuevos horarios. Este es el primer paso que ha dado la UNE de Cercanías en la información al usuario de la combinación bici+tren. Las citadas tablas eran una circular interna de Renfe. Otra propuesta

que CONBICI hizo a los responsables de las tres UNES, fue la necesidad de fomentar el uso de la combinación para hacer turismo. En este sentido Cercanías Asturias y Asturias en Bici, junto con la colaboración de Tronchacadenas, han editado un tríptico, a color, en el que se enumeran las posibilidades de la combinación: ir a trabajar, ir al centro de estudios, ocio, turismo, etc.; obligaciones y derechos de los usuarios y sugerencias, así como un elogio al trabajo asociado. También han editado un cartel tamaño DIN A4 y otro DIN A3 en el que se apuesta por el futuro de la combinación, dando las razones para su uso en comparación con el uso del transporte motorizado. ¡Enhorabuena a los miembros de Asturias en Bici, Tronchacadenas y Cercanías Asturias!

Este es un ejemplo de la importancia que tiene que los distintos grupos estén en continuo contacto con los responsables de las UNES de Renfe en su región, para hacer propuestas y sugerencias.



San pascas

¡¡ 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

II CONGRESO IBERICO

"LA BICICLETA Y LA CIUDAD"



LA CORUÑA EN BICI organiza, con el respaldo de ConBici-Coordinadora en Defensa de la Bici., y de la Federação Portuguesa de Cicloturismo e Utilizadores de Bicicleta, el II Congreso Ibérico "La Bicicleta y la Ciudad" a celebrar en La Coruña los días 26 y 27 septiembre de 1998

TEMÁTICA DEL CONGRESO

1. La realidad actual de la bicicleta en las ciudades de España y Portugal

Política y planteamiento urbanístico, diseño de infraestructuras y mobiliario urbano, experiencias realizadas y resultados.

2. Seguridad vial ciclista

Normas legales, medios de protección, seguros.

3. La bicicleta y el transporte colectivo

Autobús, ferrocarril, barco, avión, transporte urbano.

Esperamos la asistencia y participación de usuarios de la bicicleta, técnicos y políticos para tratar sobre el fomento del uso de la bicicleta como medio de transporte en ambos países ibéricos.

Con el objetivo de alcanzar la mayor participación en el evento, la organización está buscando los apoyos necesarios para que la inscripción sea gratuita o lo más asequible posible.

Si quieres enviar una comunicación, participar como ponente o simplemente asistir, te agradeceríamos que nos enviases el Boletín de Preinscripción adjunto a la Secretaría del Congreso:

La Coruña en Bici - Apartado 1236 - 15080 La Coruña - Tfn. 909.815.830

BOLETIN DE PREINSCRIPCION en el II Congreso Ibérico "La Bicicleta y la Ciudad"

Nombre:

Apellidos:

Dirección:

Localidad: CP

País: Teléfono: Fax: E-mail:

Entidad a la que perteneces

Participarás: Como Ponente Tema:

Como una Comunicación Tema:

Como Asistente:

Firma:

EL CONGRESO VELO CITY-97 EN BARCELONA Y EL CICLOTURISMO

Dedicado a los que no asistieron

Paco Tortosa

El 10º Congreso Velo City de Barcelona celebrado el pasado septiembre no dedicó demasiado espacio al cicloturismo. No sabemos muy bien por qué, se centro casi exclusivamente en la planificación en las ciudades, áreas metropolitanas y en desplazamientos pendulares (ir cada día a la escuela, a trabajar, de compras, etc.). Fue una pena, ya que pienso que el cicloturismo, además de que también se puede practicar en zonas periurbanas, se encuentra necesitado para su difusión y expansión, de una seria planificación. Una buena muestra de ello lo constituye el proyecto Eurovelo, que se presentó oficialmente el pasado mes de noviembre en Logroño.

Pero, y éste es el tema en el que voy a profundizar en mi querida página sin censuras de SIN PRISAS, es que además de ser escasas las comunicaciones, la mayor parte de ellas no tuvieron, por un lado, un nivel aceptable de calidad, otras no acertaban a comprender exactamente que es esto del cicloturismo y otras no fueron más que meros actos publicitarios de determinadas instituciones más o menos públicas. Vayamos por partes (y con sentido del humor, ya que no se trata de amargar la existencia a nadie con críticas o comentarios que no sean constructivos).

Se presentaron seis ponencias bajo el título genérico de "EL CICLISMO (sic) RECREATIVO TOMADO EN SERIO", subdivididas en tres bloques de dos ponencias cada uno: "Turismo Verde en Bicicleta"; "Planificar rutas regionales de cicloturismo"; y "Turismo en bicicleta".

Hubo otro bloque titulado "RUTAS CICLISTAS DE LARGO RECORRIDO", que yo hubiera incluido en el anterior, de igual o mayor interés que aquel, compuesto por las ponencias:

- **"La Red de Rutas Ciclistas del Reino Unido: un enfoque estratégico para la promoción del ciclismo en Inglaterra"**. ¡Daba una envidia escucharlos! Con eso está todo dicho;

- **"La Ruta Verde: una ruta ciclista ininterrumpida de 3400 km. a través de Quebec"**. El sueño que persigue el proyecto de la ponencia siguiente. Otro atracón de sana envidia;

- **"Desarrollo de la Red Europea de Rutas Ciclistas"**. Algún congresista español se molestó porque según decía no se ha contado con nosotros. A mi, sin embargo, no me importa. Seamos modestos, si quieren algo de nosotros ya nos lo harán saber. ¡Si sólo tienen cuatro líneas trazadas sobre el mapa! De momento nos citamos para vernos en Logroño en noviembre, que es cuando presentan el anteproyecto. Luego ya veremos;

- **"Diseño de Vías Verdes: seguridad y accesibilidad universal en el uso de la bicicleta"**. Un proyecto, el de las vías verdes en el que creo a fe ciega. El contenido ya lo conocíamos y lo conocéis muchos de vosotros. La ponente, cada vez mejor y más guapa;

- **"Programa de Vías Verdes del Ministerio de Medio Ambiente"**. El contexto de la ponencia anterior, pero en voz de gente oficialista. La realidad, es que se ha producido un parón desde el último cambio de gobierno. Falta saber si los actuales responsables políticos creen en el programa. Hay más gente de la que parece interesada en el tema, y no digamos potenciales usuarios. Ánimo pues.

Pero vayamos con el bloque de ponencias supuestamente dedicado al cicloturismo. Si tuviera que dar una clasificación de las intervenciones, en función de determinadas variables como la calidad de contenidos, la exposición del ponente, la filosofía del

tipo de viajes que se proponen o del valor que pudieran tener las intervenciones para planificar y potenciar el cicloturismo, según yo creo se debería hacer, y la redacción de la revista SIN PRISAS creo que lo entiende. Este podría ser el orden:

1º L. Lumsdon, M. Smith (Reino Unido): **"Desarrollo del potencial del ciclismo de recreo en el Peak National Park"**.

Interesantísimo trabajo de como afrontar la ordenación de las visitas en bicicleta en un Parque Nacional. Incluye las conclusiones de una encuesta a los visitantes, a partir de la cual se pueden planificar rutas que conecten áreas de descanso, espacios más bellos del parque y centros de información e interpretación. También se puede estudiar la manera de lograr aumentar los gastos de los visitantes o minimizar su impacto ambiental.

Las intervenciones fueron agradables y concisas. Fue un placer escucharles.

2º J. Kos (Eslovenia): **"Principios de planificación de una red regional de vías ciclistas"**

Los nuevos países europeos se mueven. Es una gran satisfacción saber que intentan vertebrar vías ciclistas (o cicloturísticas), con criterios de desarrollo sostenible y contando con las ya existentes en países vecinos para su posible conexión y coherencia. El ponente correcto y amable. Buena suerte.

3º K. Panswad (Thailandia): **"La bicicleta como vehículo del ecoturismo en Thailandia"**

El descubrimiento del cicloturismo por los países asiáticos. El proyecto fue premiado por el Ministerio de Turismo Thailandés. Lástima que la ponente tan sólo se limitase a mostrarnos

diapositivas de su familia y amigos de viaje en bici por su país.

4º Contessa Hajinikitas (Australia): **“La relación entre proporcionar rutas de bicicleta en las zonas rurales y aumentar el turismo”**

Lo mejor de la presentación de la ponencia fue el título y las ganas de agrandar de la ponente. Personalmente, esperaba más del contenido. La ponente presentó un vídeo realizado por un amigo y donde ella era protagonista principal. Todo a ritmo de video clip y pedaleando con bicis de montaña y vestidos de competición. Una lástima.

5º V. Guerra García (España): **“El cicloturismo como modelo turístico”**.

El ponente (un viejo y conocido amigo de los primeros encuentros cicloturistas en Ruidera, allá por el año 1985) hizo una breve historia del cicloturismo en España excesivamente enfarragosa y larga. Sin humor. Posteriormente presentó un vídeo peligrosamente oficialista sobre el Legado Andalusi. Todo muy confuso. Lo mejor el proyecto de la Senda del Oso de Asturias.

6º J.L. Berbell Valles (España): **“Cicloturismo: una alternativa turística de primer orden”**

La peor ponencia con diferencia. Tanto en las formas como en el contenido. Una gran parte del tiempo el ponente lo dedicó a una especie de publicidad oficialista de las Islas Baleares. En mi opinión, no sabía ni de

qué estaba hablando. Nos habló de los ciclistas aficionados que cada año circulan por las carreteras de las islas con sus carreras, cronómetros y sus disfraces de corredores profesionales. De pena.

Como conclusión del Congreso, en lo que respecta a los cicloturistas de alforjas en nuestro país, y en la línea que yo defiendiendo, difundiendo y reivindicando desde estas páginas, tan sólo comentar que con la aparición de las bicis de montaña, su aire competitivo y la moda de los deportes en la naturaleza (entre los que se incluye la BTT), ha hecho retroceder su auge. Eso se comentaba entre los congresistas-cicloturistas en el congreso, y así se ratificó en las ponencias que he comentado.

“Para muestra un botón”, que decís los castellanos. Ha llegado a mis manos un número especial de la revista Bike-Rutas editada en Madrid. En las primeras páginas se comenta el respeto que deben tener los practicantes con sus bicis en la naturaleza a la hora de realizar las rutas que proponen. A continuación se sugieren un montón de itinerarios por lugares recónditos más o menos conocidos de nuestra maltrecha naturaleza española y... Sorpresa, todas las imágenes son de BTT con usuarios (masculinos) vestidos de colores y con bicis millonarias. Los perfiles suelen presentar desniveles superiores a los 1000 metros, y muchos de los itinerarios discurren irrespetuosamente por sendas intrincadas merecedoras de más respeto y mejor suerte que el de su

indiferente pedaleo competitivo. La revista en su conjunto es una muestra de lo que nunca debe ser el uso de la bici en la naturaleza (y mucho menos en espacios naturales protegidos como los que propone). Todo un conjunto de despropósitos insostenibles en un mundo necesitado de grandes dosis de cicloturismo de alforjas sostenible, respetuoso, ético y solidario. ¡Dios, qué país!

Finalmente, me gustaría destacar, de entre todo el conjunto del Congreso Velo-City97, la presencia del Ministro de Transportes de la India, que alertó sobre la necesidad de aumentar el uso de la bici en los países ricos, no sólo porque sea la forma de transporte más sostenible, sino porque él necesita que sus conciudadanos (cerca de 100 millones) tengan un ejemplo a seguir realista y dejen de relacionar la calidad de vida con el desplazamiento en vehículo a motor privado.

Aunque la intervención más agradable, envolvente, cariñosa, dinamizante y de mayor futuro, fue la del veterano Mario Gaviria. Los que ya conocíamos sus teorizaciones sobre la bici, volvimos a divertirnos y aprender de nuevo de sus palabras. Los que nunca lo había escuchado, salieron de la sesión absolutamente fascinados, especialmente los ponentes extranjeros.

Quien desee información sobre el contenido de las ponencias del congreso en internet:

<http://www.bcn.es/velo-city97>

Calmera

BICICLETAS

TIOGA

HUTCHINSON

SHOGUN
BICYCLES

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

c/ Atocha, 98

Teléf: 527 75 74 Fax: 527 15 96

Surprisa

Velo-city '97

Redescubrir la bicicleta...

Hildegard Resinger

"LA BICI ESTÁ TAN BIEN QUE NOS LA ROBAN"

Lo dijo nada menos que Mario Gaviria en su intervención en la sesión de clausura del 10º Congreso Internacional de Planificación para la Bicicleta, Velo-city '97, que se celebró el pasado mes de septiembre en Barcelona. Más de 500 personas de 40 países de todo el mundo se reunieron durante cuatro días para exponer, escuchar y debatir los temas relacionados con el fomento del uso de la bicicleta en la ciudad, las estrategias e iniciativas a nivel local, regional, nacional e internacional, la seguridad vial, el cicloturismo, las consecuencias del ciclismo para la economía, la salud y el medio ambiente, la intermodalidad, el desarrollo sostenible ...

Ahora que todos y todas han vuelto a sus quehaceres cotidianos, podemos reflexionar sobre qué ha aportado este congreso en un país donde la palabra "bicicleta" aún se considera mucho más como un sinónimo de "Indurain" que de "medio de transporte".

En primer lugar, ha sido una oportunidad inmejorable de ampliar horizontes. La traducción simultánea en las sesiones hizo desaparecer las barreras lingüísticas, mientras la diversidad de los puntos de vista técnico, político, práctico y científico abrieron debates vivos, en los cuales nadie era superior por ostentar un cargo ni marginado por ir a contracorriente o, lo que a veces es lo mismo, a golpe de pedal.

L@s usuari@s de la bicicleta han tenido un papel clave en la organización y el desarrollo del Velo-city '97. Ha sido un congreso en cuyo contenido hemos influido decisivamente, tanto a la hora de seleccionar las ponencias como en las sesiones mismas.

Muchas han sido también las horas invertidas en reuniones, trabajo de preparación y, durante el congreso, de apoyo al desarrollo (voluntari@s). Gracias a estos esfuerzos, y gracias al entusiasmo - a veces sacrificado - de muchas personas, este congreso no era un ejercicio estéril de traje y corbata sino un acontecimiento humano vivo y enrollado. (Una nota personal: para quien suscribe, los dos años de trabajo para el Velo-city '97 han sido una historia apasionante, agobiante, alu-

cinante, de ensueño, de insomnio, de lágrimas y de felicidad. Quiero dar las gracias a tod@s l@s que hayan participado en ella - y especialmente a Dani, que me ha aguantado todo este tiempo.)

No nos extraña que hayan faltado a esta cita el Ministro de Fomento o el Alcalde de Madrid, atrapados como están entre AVEs y autopistas. Los políticos que sí han acudido - por compromiso o por auténtico interés - han podido apreciar que el tema de la bicicleta como medio de transporte no es una cosa anecdótica que se resuelve con algún que otro carril-bici, sino que tiene entidad suficiente como para que el propio Comisario Europeo de Transportes, Neil Kinnock, haya tenido tiempo de venir a Barcelona y explicar la política de promoción de la bicicleta de la Unión Europea.

En su discurso ameno y, a la vez, concreto, hizo referencia a los dos libros verdes de la UE sobre el tema, "Una red para los ciudadanos" (1995) y "Hacia una tarificación equitativa y eficaz del transporte" (1996). Para alcanzar un transporte local sostenible y eficaz, la Unión Europea apuesta por la bicicleta y ofrece apoyo a las iniciativas desarrolladas en este sentido por las entidades ciudadanas (como las nuestras) o la administración correspondiente.

Barcelona como sede del Velo-city '97 ha abierto el temario al área mediterránea, así como a América Latina y otros países en vías de sobre desarrollo, con sus condiciones diferentes entre ellos y distantes de las del centro y norte de Europa. Esta barrera cultural es quizás la más difícil de superar. Pero también brinda oportunidades. En este sentido se expresó Rajendra Gupta, Ministro de Transportes de Delhi (India), cuando habló con gran franqueza de los cambios en su política provocados por sus experiencias en este y el anterior congreso Velo-city: En su lista de prioridades, dar facilidades al tráfico motorizado privado ha bajado al último puesto e incluso puede desaparecer del todo de la lista.

Otra de las estrellas ha sido William Rees, Director del Departamento de Planificación Comunal y Regional de la Universidad de British Columbia (Canadá), quien dejó patente con su concepto de "huella ecológica" que nuestra

El Libro de Ponencias del Velo-city '97 es un tesoro en bruto. Contiene 558 páginas de información inédita, con más de 140 ponencias y pósters en castellano o inglés con resúmenes en inglés, castellano francés y catalán. un índice general y otro de autores permiten localizar rápidamente el documento buscado. El precio normal es de 10.000 Pta. Precio especial para miembros de ConBici y ONGs sin recursos: 4.000 Pta. En ambos casos, no incluye los costes del envío ni el IVA (4%).

Vista la demanda existente, también dispondremos pronto de copias del video de Amics de la Bici sobre el ciclismo cotidiano en Barcelona, proyectado durante el congreso.

Quien tenga interés en adquirir una copia del libro o del video, puede dirigirse a: Amics de la Bici, c/Demòstenes, 19, 08028 Barcelona, enviar un fax a (93) 431 53 79 o un E-mail a

deritja@pangea.org

manera de vivir y de consumir energía es simplemente insostenible.

Este congreso, como muchos otros, no ha llegado al nivel de participación ciudadana que hubiéramos deseado. Ciertamente, los medios de comunicación informaron, la discusión sobre Barcelona fue abierta al público, se llenaron las calles con banderolas anunciando el congreso y llamaron poderosamente la atención las bicicletas negro y amarillas del Velo-city '97. Pero la ciudad quedó al margen. No se encendió un debate público sobre el transporte en Barcelona y su área metropolitana.

En sus múltiples intervenciones, el Ayuntamiento de Barcelona defendió su política de "ir haciendo" la promoción del uso de la bicicleta, aparentemente sin un plan de transportes y ocupación del suelo estructurado y coordinado entre las distintas áreas municipales. Y sin compromiso concreto de cara al próximo congreso Velo-city, que se celebrará en abril de 1999 en las ciudades de Graz (Austria) y Maribor (Eslovenia).

Las conclusiones finales del congreso se pueden resumir en un solo punto: es hora de poner manos a la obra, de poner en práctica todo aquello que ya está estudiado y probado y funciona en otros sitios, donde la bicicleta está integrada - de nuevo o desde siempre - en la vida ciudadana. Ahora la presión que hacemos las asociaciones en defensa de la bicicleta puede unirse con el apoyo y la experiencia europea para convencer a políticos reticentes y técnicos desorientados de que el camino lógico de la bicicleta es recto, seguro y sostenible.

San priscas

Comentarios sobre el libro

"Contra el automóvil. Sobre la libertad de circular"

escrito por Agustín García Calvo, Collin Ward y Antonio Estevan

Harry Haller en un teatro sólo para locos

La editorial "Virus Editorial" publicó en enero del 96, este libro de título tan sugerente. Ya la introducción te invita a seguir leyendo, seas o no seas creyente en el dios coche:

"Atacar el automóvil (...) no puede significar otra cosa que desmontar un sistema en el que la mercancía es el centro de la actividad humana"

La parte de Agustín García Calvo abre la obra. Es la transcripción de una conferencia-mesa redonda. En las primeras páginas notas como el autor enfoca el automóvil como un problema político de primer orden. En esta línea propone una estrategia de ataque al automóvil como forma de ataque directa al sistema.

A.G.C. propone una forma negativa de acción:

"...se trata únicamente de atacar el automóvil (...) El único camino es atacar la inutilidad de los medios de transporte impuestos (...) Los útiles vendrán dados por añadidura (...) de la labor positiva no tendremos ni que ocuparnos..."

El diálogo según aparece escrito, tiene una viveza extraordinaria. Y sin abandonar nunca la vertiente política del fenómeno coche, se trata el tema de la propaganda y el control psicológico de las personas; se habla de las formas de vida; y no faltan referencias directas a las "pestes" del automóvil:

"Un conglomerado urbano como Madrid no es nada para la gente, es algo para los autos"

El texto de Collin Ward es el texto de un anarquista inglés. Su análisis del fenómeno coche deja pocos puntos por tratar. Escribe extensamente sobre los costes humanos, medioambientales y energéticos de la "libertad de circular", y así escribe:

"...durante la Segunda Guerra Mundial murieron 305.318 soldados y civiles británicos (...) entre 1926 y 1976 murieron 331.214 personas en las carreteras británicas".

C.W. dedica varios capítulos al ferrocarril y alguno muy interesante dedicado a eso que se oye mucho en el mundillo pro-bici que es lo de "calmar el tráfico... y las ciudades".

Antonio Estevan escribió la tercera parte del libro. Su parte es un pequeño, bonito y lógico análisis de como funciona la naturaleza (dice + o - que en vertical) y como la creciente movilidad horizontal de nuestro mundo pone en peligro su estructura misma.

Denuncia A.E. la lejanía que genera el sistema capitalista y las consiguientes necesidades de transporte horizontal. Frente a esta creación de lejanía, A.E. propone la creación de "cercanía":

"...avanzar hacia sistemas económicos autocentrados, bien adaptados a sus condicionantes ecológicos (...) apreciando la cercanía del origen de las cosas y su grado de vinculación a la propia cultura..."

Y sobre lo difícil que es "crear cercanía" por aquello de:

"...la imposibilidad de hallar soluciones verdaderas y definitivas sin salir de las fronteras del sistema..."

afirma:

"...en su dificultad y su necesidad radica precisamente su atractivo, pues estos y no otros son los atractivos de la utopía".

En fin, estamos ante un librito interesante sobre temas muy cercanos a todos.



San priscas

LA CARTOGRAFÍA: SALVOCONDUCTO A LA NATURALEZA (I)

Miguel Angel Delgado

Completar una ruta con éxito a través de una zona desconocida no depende únicamente de la preparación física del ciclista ni de la calidad de la propia bici sino de un sencillo papel que apenas cuesta 300 pesetas y que será nuestro salvoconducto hacia la naturaleza: el mapa topográfico.

¿QUE ES UN MAPA?

La tópica definición que dan los manuales de geografía sigue siendo válida: los mapas son una representación a escala de la realidad. La cartografía pone a nuestro alcance imágenes reducidas del espacio, representadas en dos dimensiones y fácilmente legibles gracias a una serie de signos y elementos gráficos reconocibles, normalizados y de uso universal. El objetivo principal de los cartógrafos es lograr que los mapas sean fáciles de leer, que se mantengan fieles a la realidad y que su información sea útil al mayor número posible de personas.

LOS MAPAS, UNA FUENTE INAGOTABLE DE INFORMACION

El tipo de información que nos puede proporcionar un mapa está directamente relacionado con la escala a la que se realizó -a mayor escala mas cantidad de información- con el organismo que lo edita y con la utilidad que se le pretende dar. Sea cual sea el fin para el que se ha editado, el mapa ha de adecuarse a una simbología y normas de uso internacional. Si ponemos como ejemplo la hoja topográfica a escala 1:50.000, veremos que gracias a su leyenda de símbolos y colores obtendremos información de las características del medio físico: relieve, vegetación, hidrografía, y de los rasgos principales del paisaje humano: red viaria y ferroviaria, caminos, canales, divisiones administrativas, cultivos, poblaciones, etcétera.

La inclusión de nombres de parajes o topónimos, es otra útil fuente de información. La identificación y recopilación de la toponimia sólo es posible mediante el trabajo de campo y la consulta con los habitantes de la zona, los verdaderos conocedores del terreno. Debido a la riqueza lingüística de las diversas Comunidades del Estado, la toponimia trata de adecuarse a dichas peculiaridades culturales, recogiendo en la lengua o dialecto local el mayor número de topónimos posibles. En muchos casos hay que añadir en la leyenda la traducción al castellano de los términos geográficos más habituales en la zona.

Los topónimos nos pueden aportar datos sobre la vegetación de una zona: Alameda del Valle, Fresneda de Abajo, Robledo de Corpes... También pueden dar pistas sobre las formas del relieve: Montellano, Peñas de Abajo. Pueden describir el tipo de actividad económica de la comarca: Almendral de la Cañada, Muchamiel, Icod de los Vinos; advertir sobre algún rasgo climatológico: Collado Ventoso, Navafría; describir la dureza de un puerto o paso de montaña: Reventón, Despeñaperros, Collado Cabrón; e incluso a veces los topónimos nos recuerdan a personajes reales de la zona o acontecimientos legendarios: Moño de la Tía Andrea, Cerro del Fantasma, Cancho de los Muertos o la Cueva de la Mora.

LA IMPORTANCIA DE LA ESCALA

Una de las informaciones más valiosas que nos puede ofrecer un mapa es la escala. Su conocimiento es imprescindible para realizar cualquier análisis territorial, tanto en casa como en el campo. La escala describe cual es la proporción que ha sido utilizada por los cartógrafos en la representación de la realidad. Esta relación entre el objeto real y su representación en el mapa se expresa como una fracción en la que el numerador es el valor del objeto o

elemento dibujado en el mapa y el denominador es el tamaño que tiene ese elemento en la realidad. Los mapas ganan en fidelidad y detalles cuanto más pequeño sea el denominador. En un mapa a escala 1:1.000 un objeto que mida 1 cm en el mapa, medirá 1.000 centímetros en la realidad. Nos encontramos ante una escala grande por tanto el mapa tendrá numerosos detalles. En un mapa a escala 1:500.000 la relación será la siguiente: 1 cm. en el mapa es equivalente a 500.000 cm (5 km.) en la realidad, se tratará de un mapa a escala pequeña.

Cada usuario de cartografía se decantará por una escala u otra considerando sus necesidades particulares. Los ayuntamientos encargan su cartografía en escalas grandes para poder representar con gran detalle las calles y otros elementos urbanos como pueden ser las aceras los edificios, etc. En la cartografía de ciudades, la relación suele estar comprendida entre las escalas 1:500 y 1:10.000. Escalas intermedias como la 1:25.000 y la 1:50.000 se utilizan para cubrir grandes extensiones de territorio pero manteniendo un nivel aceptable de detalle, son las más difundidas entre los deportistas por su fácil manejo y difusión. La serie de mapas a escala 1:50.000 cubre todo el territorio nacional y su coste de adquisición la hace muy asequible. Por encima de 1:50.000 hablamos de escalas pequeñas, son los llamados mapas de síntesis que simplifican enormemente la realidad para mostrar grandes extensiones de territorio en formatos reducidos. Las más habituales son 1:100.000, 1:400.000 (habitual en los atlas y mapas de carretera) e incluso 1:1.000.000 que se corresponde con la del mapa de España que solía haber en la pared de nuestra escuela.

LA IMPARABLE DIFUSIÓN DE LOS MAPAS

El mapa más usado tanto por senderistas como por ciclistas de montaña

es el Mapa Topográfico a escala 1:50.000 tanto en su versión del Servicio Geográfico del Ejército (SGE) como en la del Instituto Geográfico Nacional (IGN). Ambas series son similares en cuanto a denominación formato y numeración, si bien los mapas del SGE suelen estar más actualizados que los del IGN. Es conveniente comprobar antes de su adquisición la fecha de la última revisión ya que en un mapa antiguo hay elementos que pueden no corresponderse con la realidad actual. Hay hojas del IGN que no se actualizan desde hace décadas, pero que son útiles para encontrar el rastro de un antiguo camino, de una cañada o simplemente para comprobar como se transforma el territorio. Si comparamos la misma hoja topográfica pero en versión IGN o SGE veremos como cambian los criterios de representación y la actualización.

¿QUIEN EDITA CARTOGRAFÍA EN NUESTRO PAÍS?

Los dos principales organismos editores de cartografía en nuestro país son el Instituto Geográfico Nacional (IGN) dependiente del Ministerio de Fomento y el Servicio Geográfico del Ejército (SGE). Además, numerosas instituciones editan su propia cartografía: Ministerio de Agricultura, Instituto Hidrográfico de la Marina, Ejército del Aire, Instituto Tecnológico y Geominero de España (ITGE) y el mismísimo Ministerio de Hacienda. Ayuntamientos, Diputaciones y las distintas Comunidades autónomas a través de las consejerías competentes en planificación territorial y medio ambiente están editando cartografía con una calidad excelente. Además de los organismos públicos, numerosas empresas privadas y editoriales editan cartografía con fines diversos, destacando los mapas depor-

tivos de zonas de montaña muy actualizados y fiables.

DIRECCIONES DE INTERÉS

SERVICIO GEOGRÁFICO DEL EJERCITO (SGE)

SEDE CENTRAL:
c/ Darío Gazapo, 8
Telf. (91) 711 90 6.
28024 MADRID

INSTITUTO GEOGRÁFICO NACIONAL (IGN)

SEDE CENTRAL:

c/ General Ibañez Ibero, 3
Telf. (91) 533 38 00.
28003 MADRID

LA TIENDA VERDE

c/ Maudes, 38
Telf. (91) 534 32 57
28003 MADRID

BIBLIOGRAFÍA

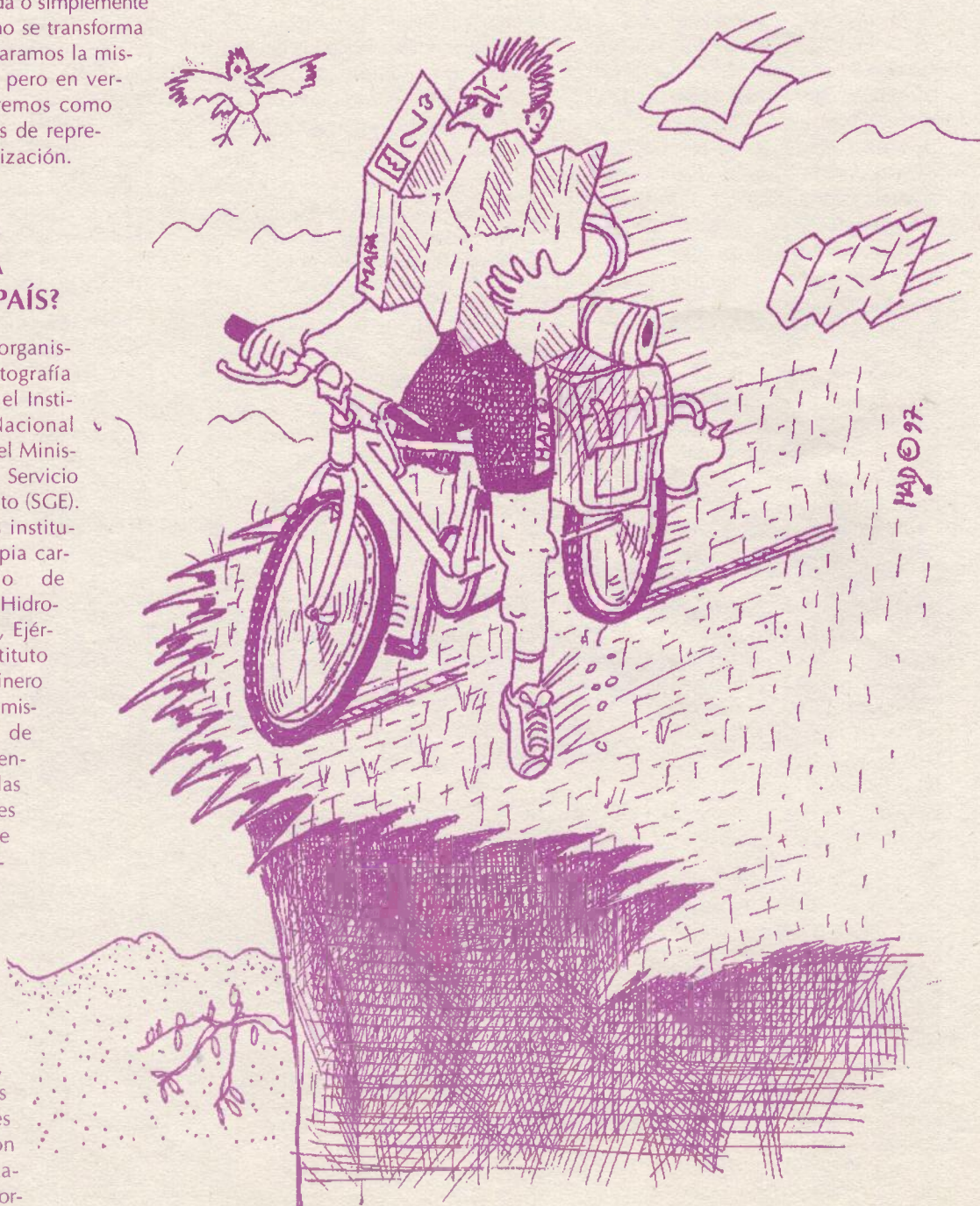
Lectura de Planos

Luis Gilperez, Editorial Pentalón.

Manual de Orientación

Percy W. Blanford,

Editorial Martínez Roca.



San prisco

BICI-RECETAS

Juan Merallo Grande

Hay todavía quien cree que yendo a un restaurante o a un bar comerá mejor que si lo cocina él mismo "a pie de bicicleta". Esta creencia puede ser debida, bien porque no confía en sus propias artes, o porque cuando va al campo no sabe salir del bocadillo de tortilla. En la mayor parte de los casos los aceites que utilizan en esos lugares son reutilizados. Esto libera unos compuestos perniciosos que nos comemos con los alimentos. Los productos suelen ser de baja calidad y la preparación intensiva no garantiza la frescura cuando te sirven.

Cocinar uno mismo no es tan complicado, como ya se ha expuesto antes en esta sección. Además, cuando cocinas, puedes elegir los ingredientes entre los que son de tu gusto. También, como sabemos bien los que cocinamos, las cosas que hace uno saben mucho mejor. Sin mencionar que hay rutas - suelen ser las más aventureras y más bonitas - en las que no hay apenas civilización, por lo que dependes de la comida sin preparar que puedas conseguir y ¡es muy aburrido y poco saludable, comer a base de bocadillos y latas durante varios días! ¿no es verdad?

► SOPA TOURMALET

El autor se preparó esta sopa la noche antes de acometer la subida del Tourmalet, con un satisfactorio resultado. Se recomienda por lo tanto este plato para jornadas de grandes esfuerzos ciclistas.

Ingredientes (para 2 personas):
2 cucharadas repletas de arroz,
1 cebolla, 2 zanahorias, 1 litro de agua, 1 pastilla de caldo de verduras, 2 hojas de laurel (o menta), tomillo (o albahaca), sal, 2 ramitas de apio y un puerro.

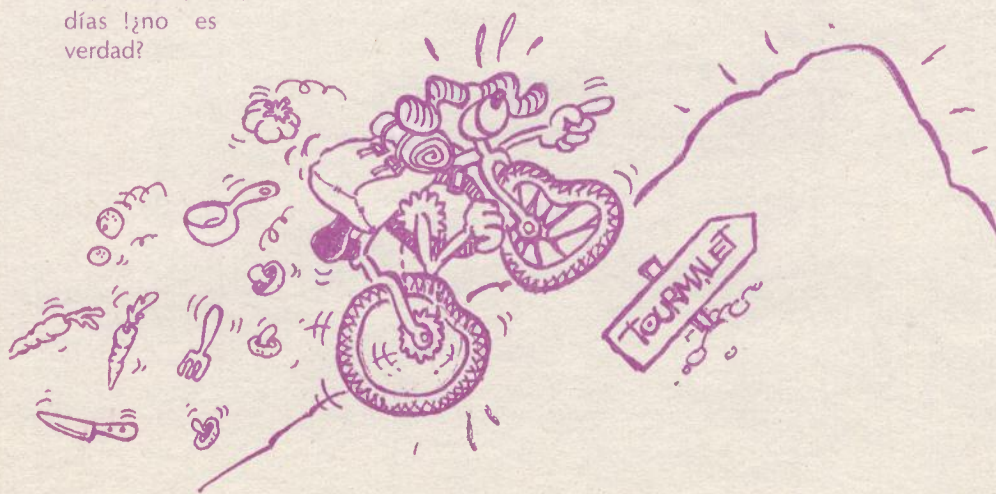
Lavar y cortar en trocitos los puerros, el apio y la zanahoria. Cortar la cebolla. Colocar todo esto en la cazuela con agua, junto con las hojas de laurel rotas por varios lados para ayudarle a soltar el sabor. Ponerlo a hervir durante unos 10 minutos. Transcurrido dicho tiempo, echar el arroz (previamente lavado), el caldo de verduras despedazado, el tomillo, la sal (esto sólo para los muy

salerosos, pues la pastilla de caldo ya lleva sales) y un chorrillo de aceite si se tiene. Cocer el tiempo necesario hasta que el arroz esté tierno. Comerlo calentito.

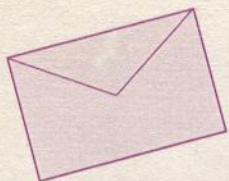
Como siempre hacemos, os ponemos a continuación las propiedades de los ingredientes y lo que ofrecen de beneficioso a la actividad cicloturista.

- El **arroz** tiene muchos carbohidratos, que ya sabéis que son necesarios para subir puertos decentemente.
- La **cebolla** tiene muchas propiedades, entre las que destaca la de ayudar a la circulación de la sangre. Útil para muchos platos. Contiene vitamina C.
- La **zanahoria** tiene sales minerales y vitamina A en forma de caroteno, ideal para la vista y la piel.
- El **caldo de verduras** da un sabor extra a muchos platos. Es fácil de llevar en las aiforjas.
- **Puerro y apio.** Son alimentos muy fibrosos y le van a dar el toque más amable a la sopa, haciéndola muy digestible y sabrosa. Llévatelos de casa si crees que no los podrás encontrar en los pueblos o ciudades por los que pases. Si no los encuentras por no ser temporada, cámbialos por una **patata** grande o dos pequeñas.

La fibra, si bien no es en si una fuente de energía, sin embargo actúa gentilmente en el intestino, limpiándolo de toxinas, y otras sustancias indeseables, ayudando a las heces en su caminar hacia el exterior, por lo que evita el estreñimiento y disuelve el colesterol. Solo la encontraremos en el reino vegetal, de ahí que en nuestra sociedad, en la que se come más carne de la debida, los problemas de estreñimiento estén muy extendidos.



San pisan



Cartas a la redacción

LETONIA Y LITUANIA CON BICICLETA. *Martin Dupont*

¿Hace tiempo que quieres ver países escandinavos, pero temes el alto coste de vida de aquella zona?

¿Quieres conocer a Rusia pero no te atreves por causa de los pesados tramites de visado y la criminalidad de dicho país?

¡La solución está en los países bálticos!

Con un solo visado (que se puede obtener sin dificultad por unos 20 dolares US en la embajada de Lituania, Letonia o Estonia en Madrid) puedes visitar los tres países. Al entrar o salir de estos países, los tramites de aduanas son menos pesados que en Rusia (¡por no hablar de Bielorrusia!): No inspeccionaron mi equipaje y no me preguntaron cuantas divisas tenía. Estos tres países son bastante llanos y sus automovilistas son más civilizados que en Rusia. Los transportes públicos son baratos (para nosotros) y los trenes normales aceptan bicicletas (con un recargo) a pesar de no tener ningún sitio pensado para ellas. Sin embargo, en los trenes de largo recorrido con camas, la bicicleta tendrá que ir en una bolsa: Se mostraron inflexibles en este tema.

En sitios donde pasan muchos turistas, el alemán y el inglés puede emplearse. Existen zonas donde el polaco, el finlandés o el sueco pueden emplear-

se. Además, cada uno de estos tres países tiene su propio idioma. Si eres uno de los poquísimos turistas que domina uno de estos idiomas, estarás muy bien visto. Las divisas más aceptadas en Letonia y Lituania son US\$ y marco alemán. La gente fue en general amable y a veces muy simpática. Las fechas de mi viaje (16-25 Octubre 1997) me permitieron ver las primeras caídas de nieve del año en Letonia, Lituania y Polonia. Sin embargo hubo también algo de sol en todos los sitios para hacer fotos. Claramente, la época con mayor actividad turística es el verano. Existen guías turísticas (p.ej. Lonely Planet) en librerías y también en internet. Los albergues juveniles no están muy desarrollados en estos países. Alojamiento tipo Bed&Breakfast existe y es relativamente barato.

Espero haber despertado vuestro interés en Estonia, Letonia y Lituania.

SOY UN CICLISTA URBANO. *Carlos Blanco*

Utilizo la bicicleta como medio de transporte como una alternativa al coche y como complemento a los transportes públicos. Me resulta muy gratificante y hasta me divierto. Por encima de todo soy tremendamente consciente de lo que supone circular por una urbe como Madrid, con tantas cuevas, como diría Manzano. Incluso podría aceptar que soy algo teme-

rario, pero no estoy loco. Se cual es mi lugar en este caos y cuales son mis limitaciones.

No me conformo con la situación actual. Pretendo concienciar al Ayuntamiento de que apoye y favorezca la implantación de la bicicleta como alternativa de transporte urbano. Se trata de favorecer la integración, no la segregación en carriles bici o el uso dominical en la Casa de Campo. Se que sólo no podré hacerlo.

No es fácil, pero no es imposible. Una integración de los carriles bici en los carriles bus, una serie de lugares seguros donde aparcar, unas ordenanzas que favorezcan la integración... son puntos de partida posibles.

Si 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 si quieres, también puedes dejar tu escrito en nuestro buzón electrónico, a través de internet en la dirección:

pedalib@senda.ari.es

BICICLETAS MORENO

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



Garantía de
respuestas en
todos los modelos

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

Sin prisas

SECRETARÍA CON-BICI

Asamblea General de ConBici: convocada por La Coruña en Bici, actual Secretaría de la Coordinadora, trató de los siguientes puntos:

- **Informe de la Secretaría.**
- **Boletín de Noticias ConBici:** creado para ser un medio de comunicación habitual entre los grupos de la Coordinadora.
- **Informe de los Grupos:** actividades desplegadas tanto a nivel internacional, nacional o local por los grupos que integran ConBici.
- **Admisión de nuevos grupos:** CCCP (Colectivo de Ciclistas de la Comarca de Pamplona) y KEA de Pamplona. Hay solicitud de entrada por parte de A Pedal de Ciudad Real, y Asturias en Bici de Oviedo.
- **Análisis de Velo City 97,** organizado en parte por Amics de la Bici de Barcelona.
- **Conferencia Eurovelo:** Grupo de trabajo de la ECF (Federación Europea de Ciclistas) para desarrollar una Red Europea de Grandes Rutas de Cicloturismo. Conbici intentará hacerse oír en el Congreso a celebrar en Logroño, organizado por la Fundación de Ferrocarriles. Para ello ha creado una comisión coordinada por Kalapie.
- **II Congreso Ibérico "La Bicicleta y la Ciudad":** a celebrar en La Coruña los días 26 y 27 de septiembre de 1998.
- **Sin Prisas - 98:** se pretende crear un monográfico anual, para lo cual se aumenta el precio a los grupos (manteniendo el de las suscripciones individuales).
- **Ruegos y preguntas:** se presenta un texto dirigido, al Senado con la postura de la Coordinadora en relación a las medidas legislativa que afectan a la bicicleta, a adoptar en la nueva ley de Seguridad Vial.

PLATAFORMA CARRIL-BICI DE CÓRDOBA

A instancias del grupo cordobés, la Gerencia de Urbanismo de la ciudad ha aprobado el "Plan Director de Itinerarios para Bicicletas", elaborado por prestigiosos técnicos independientes. Para su desarrollo, cuentan con 271 millones que aporta la Unión Europea, lo cual supone un 70% del coste. El otro 30% restante lo aportará el Ayuntamiento.

También han realizado alegaciones al P. General de Ordenación Urbana, para conseguir que en terrenos de Renfe se construyan carriles-bici con gran potencialidad de uso.

Las marchas urbanas que realizan en bici, tienen títulos recurrentes como "las bicicletas también son para el invierno" o "paseo por los árboles de Córdoba", además de terminarlás en medio de un ambiente festivo en un patio con unas cervecitas.



KALAPIÉ

Donostia fue marco incomparable de un acontecimiento ciclista internacional: la celebración del Mundial de Ciclismo. Durante la semana de duración de la prueba deportiva, se puso en evidencia el enorme contraste entre la gran afición al ciclismo y la escasa afición que tienen nuestras instituciones hacia la práctica ciclista no reglada, ya sea en sus vertientes de puro deporte no competitivo, de ocio, de turismo o de desplazamiento urbano. A destacar el coste del Mundial: más de 500 millones, frente a los 10 millones presupuestados por el Ayuntamiento para dedicar a la bicicleta.

Como efecto positivo, debido a esta carrera se produjo el cierre de determinados accesos a la ciudad para el transporte privado y la potenciación del público, lo que vino a demostrar lo conocido: una parte muy importante de los desplazamientos en automóvil no son imprescindibles. Lo que se puede hacer una semana para celebrar una prueba deportiva se podría hacer todos los días para beneficio de la mayor parte de la población.

C.C.C.P. (Ciudadanos Ciclistas de la Comarca de Pamplona)

Acaban de constituirse como grupo, y ya están dando guerra: alegaciones al Plan General de Ordenación Urbana de Pamplona, en donde aparecen tímidamente infraestructuras y medios para los ciclistas urbanos. En las primeras ejecuciones de este plan (un Parque Fluvial) aparecen ya las primeras dejaciones, ya que las vías ciclistas previstas no están siendo incluidas en los proyectos finales.

A CONTRAMANO Asamblea Ciclista de Sevilla

Han participado en el Velocity 97 de Barcelona con una comunicación. También participaron en la reunión anual de la Federación Europea de Ciclistas de Máribor. Además forman parte de la "Plataforma por Sevilla", con el objeto de mejorar la habitabilidad y la conservación del patrimonio histórico de la Ciudad. Están dentro del Consejo Social Urbano Alameda San Luis, con reuniones con otros grupos de defensa ambiental y con la Delegación de Medio Ambiente del Ayto. de Sevilla para la consecución de un Consejo Municipal de Medio Ambiente participativo.

LA CORUÑA EN BICI

Han presentado Posters en Velocity 97 de Barcelona. Fueron invitados por el Centro Municipal de Información Juvenil a participar en la I Muestra de Turismo Juvenil. Presenciaron el día de la bici de La Coruña sin participar en él, constatando la disminución de participantes y el aumento de organizadores, policías y miembros de Protección Civil, con respecto a otros años. También se han dirigido por carta al Presidente del Gobierno solicitando una auténtica política de promoción del uso de la bicicleta por parte de los diferentes Ministerios.



Por el lado cicloturista, cada vez es más la gente que se une a la campaña "Amodiño e de vagar", que pretende promocionar su filosofía de bicicleta, lejos de la competitividad y las prisas, recorriendo los alrededores con la única pretensión de contemplarlos.

C.C. PEDALIBRE

Integrados en la Plataforma contra la M-50 (tercer anillo de circunvalación de Madrid), realizaron una curiosa experiencia: "Madrid por todos los medios" para comparar costes energéticos y económicos, además de tiempos en el desplazamiento dentro de la capital. Se utilizó el transporte público, el automóvil, se fue andando y en bicicleta. Esta última, gran triunfadora, demostró a quien se quiso enterar (al Alcalde no, por supuesto) que es el medio más barato a la vez que rápido para el desplazamiento individual en una gran ciudad.



Por otra parte han participado, como cada año, en Biocultura 97. Además del stand, han organizado dos mesas redondas: "la bicicleta y la salud" y "Vivir sin coches". A ésta última fueron invitadas todas las formaciones políticas. Aun así, el Partido Popular ni siquiera llegó a excusar su no presencia. El resto de las formaciones políticas, PSOE e IU, además de asociaciones ecologistas y ciudadanas, expusieron su punto de vista sobre el tema ante un nutrido auditorio.

ONSO

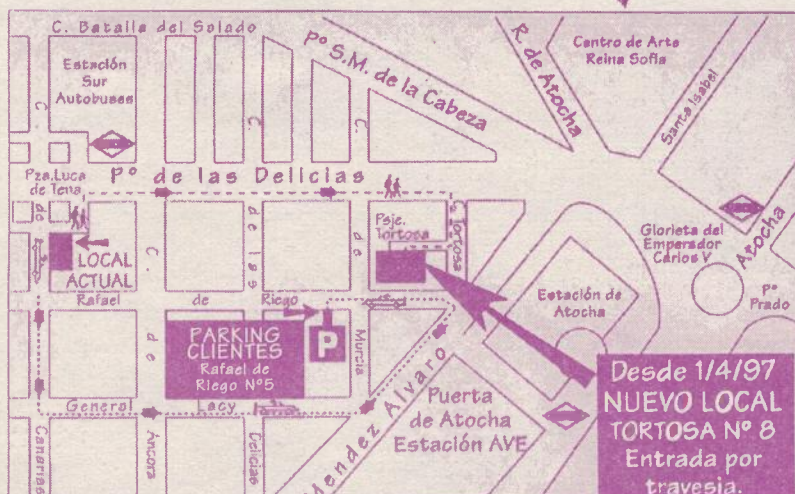
Están recopilando datos de ciudades con utilización mayoritaria de bicicletas para un estudio del uso actual y del potencial de la bicicleta en la ciudad, y con el informe en la mano, hacer campaña de promoción de la bici ante las autoridades. También buscan póliza de seguro de responsabilidad civil para los ciclistas.

VII Encuentros de Cicloturismo

Salvando muchos obstáculos, la Tortuga Perezosa con ayuda de Con Bici, pretende realizar los VII Encuentros de Cicloturistas y Ciclistas Urbanos. Estos tendrán lugar en el mes de Julio, con fechas que oscilarán entre la 2ª, 3ª 6 4ª semanas. La zona a recorrer tendrá mucho que ver con el lugar de origen del grupo organizador: Navarra.

Los Encuentros son una ocasión excelente, no sólo para saludar a viejos conocidos, sino que siempre dan pie a nuevas amistades y nuevas experiencias. Reserva tus vacaciones, prepara tus alforjas, y vente a disfrutar de la bicicleta, la naturaleza, la amistad, el amor...

NUEVOS TIEMPOS, NUEVAS TIENDAS



MAS DE 500 M2

MAS SECCIONES

MAS MARCAS

MAS SERVICIOS

Y MAS... MUCHO MAS

HORARIO

de LUNES a VIERNES

de 10:30 a 20:00 horas

SÁBADOS de 10:30 a 14:00

KARACOL SPORT

C/ TORTOSA, 8 (ENTRADA POR PASAJE) TEL: 91 5399633 MADRID

Sin prisas



Rincon literario

Durante un viaje por las Hurdes y la Sierra de Gata en la primavera del año 95, pude comprobar una vez más las sensaciones que te provee la práctica del cicloturismo, la emoción de los sentidos abiertos y la belleza de compartirlos con la persona a quien quieres.

Un relato de Juan Merallo Grande que está incluido en el libro "Pedaleando hacia Itaca" de próxima publicación.

SONIA

Había sido una subida larga, pero suave y, además, habíamos ido parando a menudo, no por el cansancio, sino porque la belleza de los alrededores, con esos tupidos árboles y agua por todos lados, hacía a los ojos pedir silencio a las piernas. Cada parada nos permitía sentir todavía más el espectáculo del sonido diáfano del bosque y el lento arrullo del río que caía suavemente, ladera abajo. En esa quietud, yo te abrazaba y nos quedábamos mirando, sin más, hacia todas partes, pues la hermosura de ese lugar era un libro enorme e inacabable.

En una de las paradas saliste corriendo y te fuiste al río, riéndote. Te quitaste las zapatillas y te metiste hasta los muslos, mojando la parte baja de tu pantalón corto. Agachándote, te mojaste la cara, el cuello y el pelo. La forma de tu sonrisa solo podía venir de esa parte del cerebro que se ocupa de la felicidad. Yo también me descalcé y me recibiste abrazándome. Sentía tus manos frías en mi cuello, lo que era muy agradable. De pronto retrocedías, te agachabas y me lanzabas agua. Mi respuesta no se hizo esperar y, entre risas, nos pusimos calados. Salimos del agua, cogidos de la mano, dispuestos a continuar.

Al llegar arriba, estabas un poquito cansada, pero satisfecha, sobre todo por el hecho de que yo no te había creado falsas expectativas diciéndote a cada momento que la cumbre estaba cerca y habíamos dejado

que la montaña nos marcara su propio ritmo.

Ya sabíamos que la bajada era larguísima, unos 10 km., en una ligera y continua pendiente y tu ardías en deseos de hacerla tuya.

Nos abrigamos un poco y dejamos que la montaña nos guiara.

El viento sacudía tu pelo y yo, detrás de ti, sentía su olor que el aire me traía mezclado entre el de los castaños en flor y el humo de leña de las pequeñas casuchas al lado del camino.

Al llegar abajo paraste y yo me puse a tu altura, ajusté las alforjas que parecían haberse movido en un bache y al incorporarme te miré: estabas llorando, las lágrimas te caían por la cara y pegaban sobre el cuadro de la bici. -¿Que te ocurre?- te pregunté pasándote la mano por la cara. - Nada...- decías apretándome la mano entre las tuyas y mirándome a los ojos -...solo que, con este aire en la cara, llenándome tanto de vida, me acabo de dar cuenta que últimamente había estado a punto de olvidar la verdadera felicidad -.

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 participeis en su elaboracion 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

ANÁLISIS del **"Informe de la ponencia sobre la adaptación de las normas de circulación a la práctica del ciclismo, constituida en el seno de la comisión de interior y función pública del Senado".[1]**

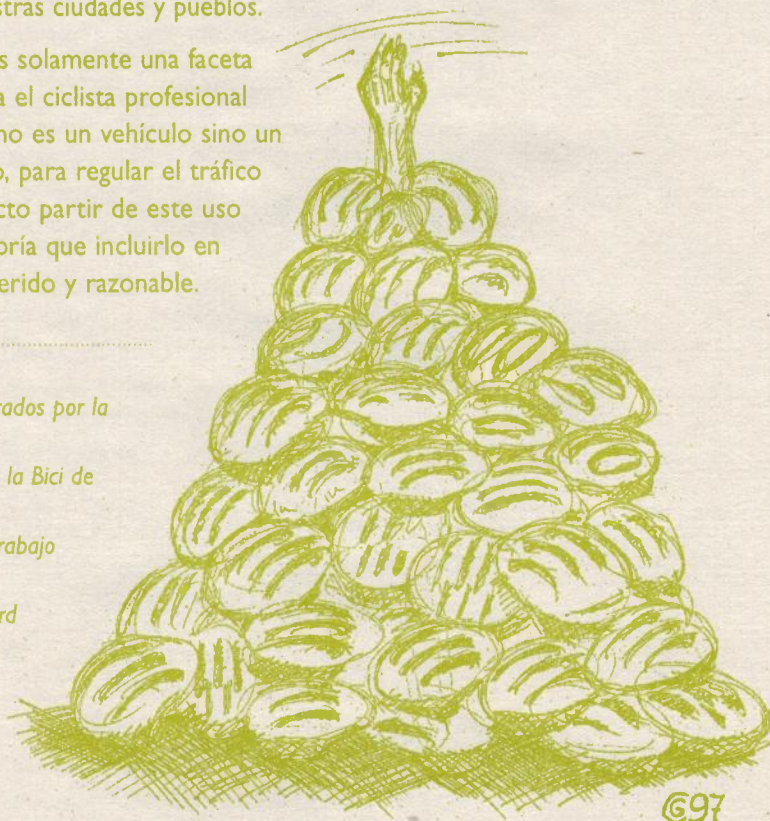
I n t r o d u c c i ó n

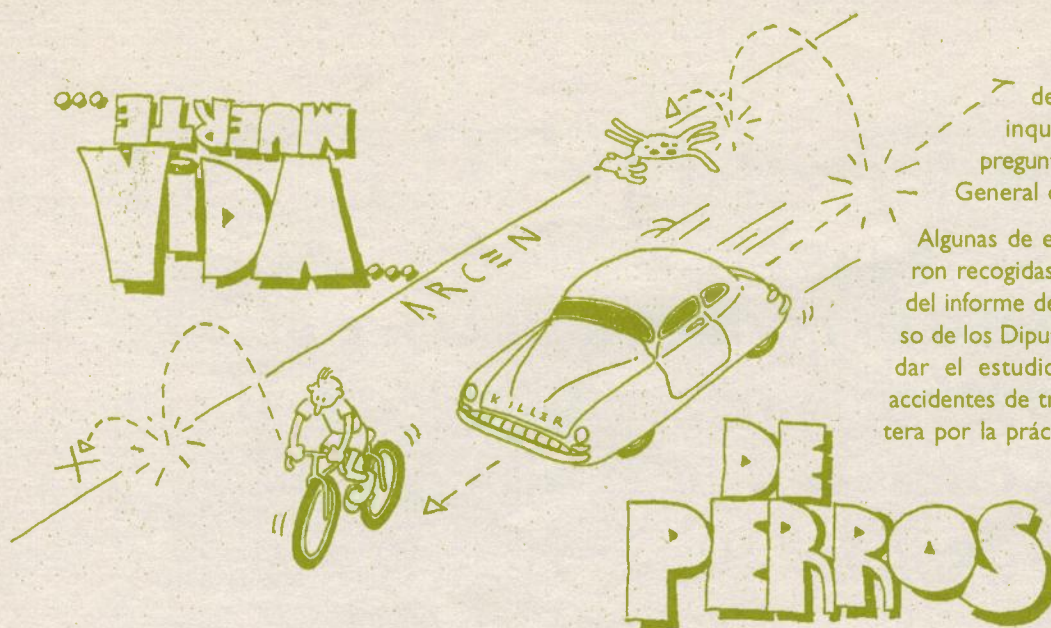
La práctica del uso de la bicicleta para desplazarse por recorridos urbanos e interurbanos es una actividad ampliamente reconocida como sana, ecológica y económica. Tiene efectos beneficiosos no solamente para el o la ciclista sino para la sociedad en general.

Contrariamente a lo que se suele pensar, la gran mayoría de las personas que utilizan la bicicleta no lo hacen con fines deportivos ni están inscritas en un club o federación. Es una mayoría silenciosa la que se desplaza para llegar a su lugar de trabajo, de estudios, de recreo etc., como se ha hecho "desde siempre" en nuestras ciudades y pueblos.

La modalidad deportiva del uso de la bicicleta es solamente una faceta del gran potencial de uso de esta máquina. Para el ciclista profesional o aficionado a este deporte, la bicicleta no es un vehículo sino un instrumento para alcanzar una meta. Por tanto, para regular el tráfico de bicicletas en las vías públicas, no sería correcto partir de este uso específico como norma general, sino que habría que incluirlo en regulaciones específicas en la medida de lo requerido y razonable.

^[1] Esta separata está basada en informes elaborados por la Asociación de Ciclistas Urbanos Kalapie y los Amics de la Bici de Barcelona. Asimismo se ha tenido en cuenta el trabajo realizado desde ConBici (coordinado por Hildegard y Dani) desde que se constituyó la Ponencia del Senado.





▲ Análisis de la situación actual

La Ley sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial de 1990 perpetúa y acentúa la perspectiva automovilística que se aplicaba ya en la anterior a los fenómenos de tráfico. Los usuarios y usuarias no motorizados de las vías públicas —peatones y ciclistas— son relegados a un segundo término con derechos cada vez más restringidos y la obligación omnipresente de “no obstaculizar” el tráfico motorizado. Este desarrollo va parejo con las innovaciones técnicas de los vehículos que aumentan la seguridad de sus pasajeros. La sensación de seguridad, propagada publicitariamente, induce a los conductores (mayoritariamente masculinos) a adoptar un comportamiento más arriesgado y a circular con una velocidad más alta, frecuentemente por encima de lo permitido. Los instrumentos de control de la velocidad de los que disponen las autoridades son insuficientes o no se aplican con rigor. El número y la gravedad de los accidentes aumenta con la velocidad, lo cual significa que el riesgo para los otros participantes del tráfico también aumenta.

Hay que dejar claro que caminar o ir en bicicleta en sí no es peligroso ni arriesgado. El riesgo es externo y proviene de la presencia de los automóviles. Restringir y limitar la circulación no motorizada supone culpabilizar a las víctimas y dar la razón al agresor.

▲ Análisis de documentos

Cuando entró en vigor el Reglamento General de Circulación (1992), **ConBici**, la Coordina-

dora estatal en defensa de la bicicleta manifestó su inquietud en un catálogo de preguntas enviadas a la Dirección General de Tráfico.

Algunas de estas preocupaciones fueron recogidas en las recomendaciones del informe de la Ponencia del Congreso de los Diputados, 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

(1995). Otras recomendaciones de dicha Ponencia, p. ej. la obligatoriedad del casco y la prohibición de la circulación nocturna, han sido motivo para que, desde España y toda Europa se dirijan numerosas cartas al Ministerio de Interior, la Dirección General de Tráfico, la Oficina Nacional de Turismo y otras autoridades, pidiendo que no se adopten medidas en el sentido de dichas recomendaciones.

En general, las recomendaciones del Informe de la Ponencia sobre accidentes ciclistas presenta una excesiva orientación en el uso deportivo de la bicicleta. Para una valoración exhaustiva de la problemática en cuestión no es suficiente que la bicicleta sea concebida como un “elemento de juego y práctica deportiva de escolares y jóvenes” (Recomendación Primera). También, y en gran proporción, es un vehículo que permite a los y las jóvenes el acceso a los centros de estudios y otros lugares.

ADAPTACIÓN DE LAS NORMAS DE CIRCULACIÓN A LA PRÁCTICA DEL CICLISMO

Este es el título que la Ponencia del Senado de España ha colocado a su informe, consistente en unas conclusiones que se recogen en una Proposición de Ley. Los motivos que han tenido los legisladores vienen señalados en el propio informe:

"El uso de la bicicleta se ve en la actualidad limitado y estrictamente condicionado por el gran medio de transporte de nuestros tiempos: el automóvil de motor. La masiva y generalizada utilización de estos vehículos, la predominante adecuación a ellos, tanto de las infraestructuras viarias como de la normativa circulatoria, restringen, desde un punto de vista meramente físico como desde una perspectiva jurídico-formal, el ámbito de utilización sin riesgo y las posibilidades de disfrute de la bicicleta. El logro de una situación equilibrada y una óptima utilización de los distintos medios de transporte imponen la búsqueda de soluciones de combinación entre aquellos, con fórmulas que se refieren tanto a la ordenación del espacio físico (principalmente, construcción de pistas ciclables) como a la reglamentación viaria favorecedora del uso de la bicicleta".

Tras esta notable declaración de intenciones por parte del Informe, hemos analizado las modificaciones que se proponen introducir en la Ley sobre Tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial, y el Reglamento General de Circulación; y en una primera aproximación podemos destacar que las principales modificaciones son las relativas al uso de arcones y vías ciclistas, la prohibición de circulación por autopistas, la obligación de moderación a conductores, la obligación de llevar elementos reflectantes y casco en vías interurbanas, la admisión del transporte de menores, la circulación de ciclistas en paralelo y el incremento de velocidad máxima a 50 km/h.

Hagamos un repaso pormenorizado de los artículos modificadores que afectan a la bicicleta:

▲ Art. 15.2. de la Ley y art. 36.3. del Reglamento

"Se prohíbe que los vehículos enumerados en el apartado anterior circulen en posición paralela, salvo los ciclos en los casos y forma que se permita reglamentariamente".

Se considera positiva la admisión de la posibilidad de que los ciclistas circulen en paralelo.

▲ Art. 18. de la Ley y art. 38.1 del Reglamento

2) El artículo 18 tendrá la siguiente redacción:

"Artículo 18. Circulación por autopistas y autopistas."

1. Se prohíbe circular por autopistas y autopistas con vehículos de tracción animal, ciclos, ciclo-

motores y coches de minusvalido, salvo casos excepcionales que los conductores justificarán proveyéndose de autorización especial.

2. Reglamentariamente se podrán establecer otras limitaciones de circulación, temporales o permanentes, en las demás vías objeto de esta Ley cuando así lo exijan las condiciones de seguridad o fluidez en la circulación".

Se extiende la prohibición de circular por autopistas a las autopistas.

Esta es una de las modificaciones más negativa.

Consideramos que esta va a ser una medida absolutamente contraproducente para la práctica del ciclismo en todas sus variantes tanto deportivas (carretera, montaña, etc.) como de transporte, si no se aplaza su aplicación hasta la creación de vías alternativas para ciclistas a lo largo de la red de autopistas existente. Vías alternativas que fueran practicables y cuyo trazado discurriera de modo cercano a la ruta por autopista que han de sustituir. Esta red podría ser establecida en base a carreteras de segundo orden, caminos rurales o forestales, plataformas de ferrocarril abandonadas o la creación de tramos de nuevo diseño. En este sentido se podría establecer una disposición transitoria en la Ley en la que se autorice a la circulación de bicicletas por los distintos tramos de la red de autopistas en tanto no se habilite una ruta alternativa para los ciclistas.

▲ Art. 23.1. de la Ley y 65.1. del Reglamento

"Los conductores tienen prioridad de paso para sus vehículos, respecto de los peatones y conductores de ciclos y ciclomotores, salvo en los casos siguientes:

- a) En los pasos para peatones debidamente señalizados y carriles-bici.
- b) Cuando vayan a girar con sus vehículos para entrar en otra vía y haya peatones cruzándola, aunque no exista paso para éstos.
- c) Cuando el vehículo cruce un arcén por el que estén circulando peatones que no dispongan de zona peatonal.
- d) Cuando un vehículo gire a la derecha para entrar en otra vía existiendo un ciclista en sus proximidades, bien en la propia calzada, bien en el carril-bici o en el arcén derecho".

Una primera objeción a la redacción de este artículo tanto a la propuesta como a la actualmente en vigor: todos los convenios internacionales sobre tráfico firmados por España incluyen a los ciclistas dentro de la categoría de conductores, los ciclistas también son conductores, de sus bicicletas. No obstante, nos parece correcta, respecto a la redacción anterior, la inclusión de los ciclistas en las salvedades que plantea la Ley a la norma general de prioridad para los conductores. Lógicamente no refrendamos el principio de prioridad universal de los conductores de vehículos a motor.



▲ Art. 42.3. de la Ley y 99.2. del Reglamento

"Los ciclos, además, estarán dotados de elementos reflectantes de color rojo, que estarán situados en la parte posterior de los pedales, del sillín y de la horquilla trasera. Cuando sea obligatorio el uso del alumbrado, los conductores de los ciclos llevarán alguna prenda reflectante".

Añade dos obligaciones para la circulación de bicicletas. Primero la colocación de un reflectante de color rojo en la parte posterior de los pedales. Habría que señalar que en los convenios internacionales sobre tráfico, suscritos por España, los reflectantes en piezas móviles de las bicicletas son de color, o blanco, o amarillo. Además, en muchos modelos de bicicletas existentes en el mercado y en circulación, los pedales no tienen parte posterior diferenciable de otra hipotética anterior.

En este artículo se añade la exigencia de que los ciclistas porten una prenda reflectante. Esta exigencia no existe en ningún país del

mundo. Pero no se indica ni aquí ni en las modificaciones propuestas al Reglamento que tipo de prenda, con que características, con qué objeto.

▲ Art. 47.1. de la Ley y 118.1. del Reglamento

"Los conductores y ocupantes de vehículos a motor, ciclomotores y ciclos están obligados a utilizar el cinturón de seguridad, el casco y demás elementos de protección en los casos y en las condiciones que reglamentariamente se determinen".

Extiende la obligación de portar casco a los ocupantes de ciclomotores y a los ciclistas. Nuestra posición ante esta obligación es muy crítica. La extensión de esta medida no se basa en ningún estudio científico que avale que el uso del casco en los ciclistas supongan una prevención sustancial de las consecuencias de los accidentes con heridas o golpes en la cabeza. Es una medida que se basa en apreciaciones subjetivas y arbitrarias. ¿Por qué no se obliga a los conductores u ocupantes de turismos a llevar casco?, ¿o a los peatones?. España va a ser el único país de la Unión Europea donde se va a obligar a llevar casco a los ciclistas. Esto contrasta con la realidad de la práctica ciclista entre alguno de los países europeos y España. Países como Holanda, Dinamarca o Alemania donde la práctica diaria del ciclismo como modo de desplazamiento y el uso de la bicicleta para actividades deportivas, de ocio o turismo está mucho más entendida que en nuestro país. Países donde los estudios técnicos, las personas dedicadas a la investigación sobre seguridad y accidentabilidad ciclista no tienen comparación por su número, extensión y calidad sobre los realizados en nuestro país. Pues bien, en esos países el uso del casco para los ciclistas no es obligatorio.

▲ Art. 4. del Reglamento

Se modifica el Real Decreto 1311/1992, de 17 de enero, por el que se aprueba el Reglamento General de Circulación, en los siguientes términos:

1) En el artículo 4 se sustituye la expresión "la vía" por "la calzada y sus arcenes".

Modificación positiva, pues pretende remarcar la necesidad de mantener en perfectas condiciones los arcenes por los que deben circular los ciclistas.

▲ Art. 3.12. del Reglamento

"En las bicicletas construidas para una sola persona, se permitirá el transporte de menores, de edad entre uno y seis años, siempre que se cumplan las siguientes condiciones:

- a) Que el conductor sea mayor de edad.
- b) Que se realice en transportines homologados.
- c) Que se circule por las vías reservadas al uso exclusivo de ciclos o carril-bici, vías debidamente señalizadas de circulación prioritaria de cicloturistas, o dentro de poblado".

Nos parece positivo que se recoja en el Reglamento algo que es una realidad cotidiana impuesta por el uso de la bicicleta como modo de desplazamiento para padres y madres que tienen descendientes que por su edad todavía no circulan en su propia bicicleta.

▲ Art. 17.2. del Reglamento

"Se permite la circulación de dos ciclos en posición paralela cuando circulen por el arcén, carriles-bici o vías reservadas para ciclistas, ya sea permanentemente o de modo circunstancial o temporal, todo ello sin perjuicio de la obligación de sus conductores de colocarse en hilera para facilitar el adelantamiento de otros vehículos que circulen por el arcén".

De acuerdo con esta modificación.

▲ Art. 48.1.5. del Reglamento

"Para ciclos y ciclomotores: 50 Kilómetros por hora".

La Norma y la realidad no tienen un punto de encuentro muy amplio. ¿Cuántos ciclistas eran conocedores de la prohibición de circular a más de 40 km/h?. ¿Y cuántos agentes de la Autoridad?. ¿Cuántas multas se han impuesto a ciclistas por sobrepasar los 40 km/h en los 5 años de vigencia del Reglamento?.

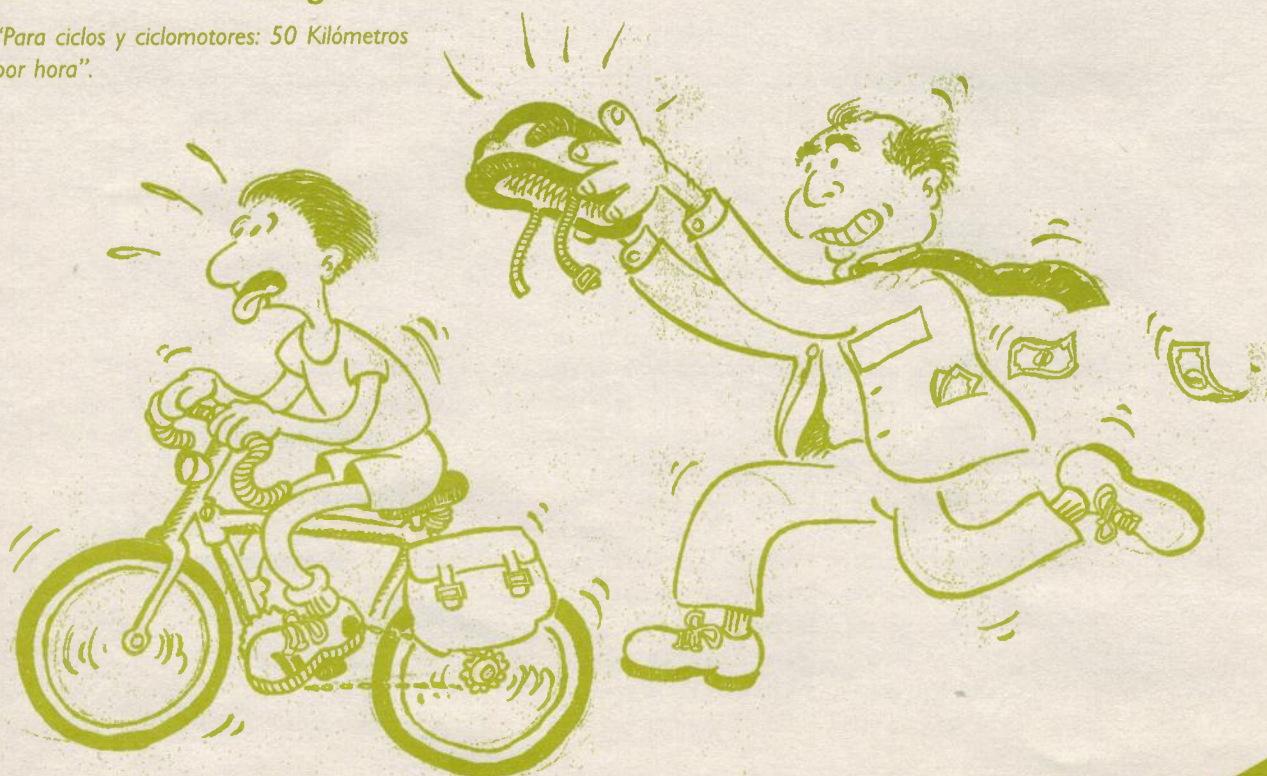
▲ Art. 75.2. del Reglamento

"En las citadas maniobras el conductor de un vehículo a motor deberá prestar especial atención a los ciclos que circulen por la calzada y sus arce-nes, de forma que, al efectuar el giro a la derecha o izquierda, no obligue a modificar el sentido de la marcha de aquellos. Tampoco efectuará ninguna maniobra de cambio de dirección cuando un ciclo circule próximo a una bifurcación, cruce o intersección y pueda poner en riesgo u obligue a detenerse a su conductor".

De acuerdo con esta modificación.

Algunas consideraciones añadidas

Los requerimientos de equipamiento en las bicicletas referidos a alumbrado, dispositivos reflectantes, etc., deberán ser reflejados en una norma a emitir por el Ministerio de Industria. Las bicicletas que se pongan a la venta deberán especificar de modo **muy claro** que son aptas y están homologadas para circular por las vías públicas. No se puede hacer recaer



sobre los ciudadanos-consumidores esta obligación.

Además deberá establecerse un período transitorio para que la multitud de bicicletas vendidas en los últimos años, sin tener los dispositivos a que obliga la modificación de la Ley y el Reglamento, puedan instalarlos.

Sobre el tema del casco nos gustaría resaltar el caso de la experiencia de Australia. En este país, como ahora en España, a partir de los años 1990-92 se hizo obligatorio el uso del casco para ciclistas dentro de un paquete normativo sobre seguridad vial. El objetivo, loable, era reducir la tasa de lesiones en la cabeza de los usuarios de la bicicleta. No hay ningún dato objetivo que avale que este objetivo se ha conseguido. Por contra la ausencia de otras medidas de mejora de la situación de los ciclistas como la creación de infraestructuras específicas, la moderación del tráfico, etc., sí que han supuesto un incremento de la accidentalidad ciclista. Además la obligación del uso del casco ha provocado un descenso del número de usuarios de la bicicleta sin que el número de accidentes haya registrado un descenso apreciable. De este modo, los ciclistas tienen ahora más probabilidades de sufrir un accidente que antes de la introducción de la obligatoriedad del casco.

PROPUESTAS

Necesidades de seguridad vial de los/as ciclistas

En primer lugar, habría que implantar y fomentar una cultura de respeto hacia los partícipes más débiles del tráfico. Medidas en este sentido serían, por ejemplo:

- Las bicicletas tienen que ser definidas como vehículos por el Ministerio de Industria, haciendo recaer (tal y como propone el informe de la Ponencia del Congreso sobre Seguridad Vial de los Ciclistas) sobre los fabricantes y distribuidores la obligación de proveerlas de todos los elementos requeridos por la legislación de tráfico para circular por las vías públicas (alumbrado, reflectantes, etc.). En las bicicletas diseñadas para el entrenamiento y carrera deportiva, se tendrá que hacer constar explícitamente, y con carácter obligatorio para el fabricante/distribuidor, que carecen de estos elementos, por lo que no son aptas para circular por las vías públicas en condiciones de

poca visibilidad. Solamente en este caso recaería sobre el conductor la responsabilidad de proporcionarse un alumbrado (sistema desmontable) cuando circule de noche.

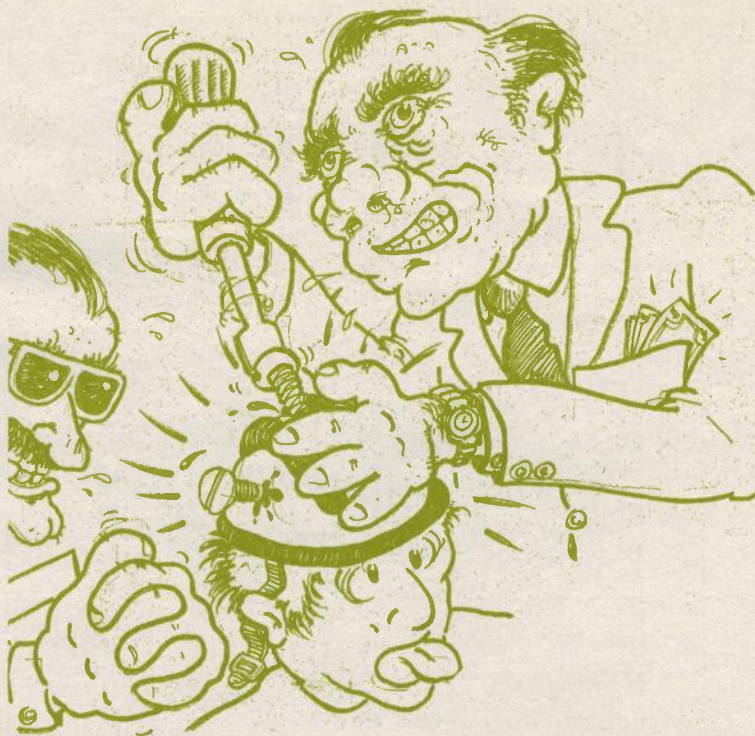
- La citada Ponencia del Congreso recomendaba la construcción de infraestructuras específicas para bicicletas. Sin embargo, en esta materia existe un vacío legal, por lo que se ha de introducir la definición de éstas (carril-bici, pista-bici, acera-bici, senda-bici, carretera con prioridad invertida, carriles bus-bici, etc.), así como la señalización específica correspondiente.

La creación de infraestructura para bicicletas contribuiría de modo decisivo en la seguridad de los ciclistas en muchos casos. La Ponencia del senado no se puede escudar en que esta tarea no es de su competencia. Las Cortes Generales son plenamente competentes para acordar un mandato a todos los niveles de la Administración Pública: Gobierno Central, Comunidades Autónomas, Diputaciones, Ayuntamientos, etc., para que lleven a cabo actuaciones en este sentido. Asimismo las Cortes Generales son plenamente soberanas para aprobar leyes que obliguen a destinar una cantidad de dinero de los fondos públicos en este sentido o un porcentaje de los fondos que se destinan a infraestructuras viarias como carreteras o autovías, autopistas, etc. En Estados Unidos el Congreso aprobó en 1991 la "Intermodal Surface Transportation Efficiency Act" que obliga a destinar un porcentaje del presupuesto para la construcción de autopistas a la creación de vías para ciclistas o paseantes. Gracias a esta ley en 6 años se han invertido 1.018,4 millones de dólares en infraestructura para bicicletas.

- La distancia lateral que han de guardar los vehículos a motor cuando adelantan a un ciclista habría de aumentarse a dos metros y dos y medio metros para vehículos pesados (siguiendo la propuesta de la Ponencia del Congreso), independientemente de si el ciclista circula por el arcén o por la calzada. Esto implica que los automóviles han de desplazarse, obligatoriamente, al segundo carril o al carril de sentido opuesto cuando adelantan a un ciclista o a un grupo de ciclistas. Análogamente, se prohibiría todo adelantamiento cuando se aproxima un ciclista o grupo de ciclistas en sentido contrario y no queda garantizada la distancia lateral de segu-

riedad de dos o dos y medio metros entre el vehículo que adelanta y el/los ciclistas.

- En las vías urbanas: el conductor de un ciclo ocupará con su vehículo aquella parte de la vía que ofrezca mayores garantías para su seguridad e integridad física, generalmente el centro del carril derecho (centro del carril izquierdo para giros hacia la izquierda). De este modo disminuye el riesgo, por ejemplo, al pasar al lado de una fila de coches aparcados o al esquivar un charco profundo u otro obstáculo, y garantiza que el adelantamiento por otros vehículos se producirá en las debidas condiciones de seguridad.
- Dar la misma consideración de gravedad a las obstaculizaciones de las infraestructuras para peatones y ciclistas (aceras, pasos, carriles-bici, etc.) que la del tráfico motorizado.
- Abrir la posibilidad de que las bicicletas circulen por el carril-bus ampliado en anchura, o a contramano por ciertas calles de sentido único, siempre con la señalización adecuada.
- Manifiestar nuestra posición contraria a la obligación del uso del casco en vías interurbanas. No hay ningún estudio científico que avale esta medida por lo que se constituye en una propuesta arbitraria y subjetiva que se vuelve en contra del prestigio de los que la proponen. De llevarse a la práctica, o no se cumplirá con lo que tendremos una norma "adorno" más, o supondrá una disminución en el uso de la bicicleta como se ha contrastado en países que, como Australia, han aprobado una legislación similar.
- Por contra, el respeto a la actual normativa de tráfico en lo referente a limitaciones de velocidad en vías urbanas e interurbanas, respeto a las normas referidas a peatones, etc., supondría una medida de mucho mayor alcance y más efectiva en la reducción de la abultada cifra de víctimas provocadas por los automóviles en nuestro país. Además de contribuir de modo significativo a la mejora de la calidad de vida en nuestras ciudades y a la reducción de emisiones contaminantes en los vehículos a motor. La legislación debería contemplar las diferentes posibilidades urbanísticas de pacificación del tráfico (expuestas, p. ej., en el libro "Calmar el tráfico" del MOPT-MA (1996)).
- La prohibición de circulación en autovía a las bicicletas supone un golpe tremendo a la



práctica del ciclismo.

- Habría que recordar que entra dentro de las competencias y obligaciones del poder legislativo el dictar leyes, normas o reglamentos que obliguen a que los diseños de carreteras o vías públicas se realicen pensando en la circulación ciclista. En este aspecto nuestro país si que va verdaderamente retrasado respecto a la media del ámbito europeo.

Conclusiones

Las deficiencias de la actual legislación respecto a la bicicleta son fruto de la consideración de la misma como artículo de deporte, como objeto de uso en terrenos particulares o parques, o como juguete. Sin embargo, la realidad demuestra que prácticamente cualquier bicicleta, sea de carrera, de paseo, infantil, todo terreno u otra, es utilizada para circular por la vía pública.

Con nuestro informe pretendemos llamar la atención sobre diversos aspectos de la circulación de bicicletas, sin entrar al nivel de detalle de las soluciones técnicas y urbanísticas que pueden aumentar significativamente la seguridad vial de los y las ciclistas.

Quisiéramos evitar el riesgo de aplicar sólo una corrección cosmética al problema. La bicicleta es más que un deporte, es un medio de transporte.

LA TIENDA VERDE

PLANOS • GUIAS DE MONTAÑA Y TURISMO



Libros turísticos, de arte,
costumbres y tradiciones.

Guías turísticas de diversos
países.

Mapas de carreteras de todo
el mundo.

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

DOS TIENDAS EN MADRID:

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

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

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

Aire Libre - Escultismo - Brújulas - Altimetros - 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

