

Sin prisas

Verano 98

27

La revista para los que se toman la bici con calma

- Monográfico: VII Encuentros Cicloturistas y Ciclistas Urbanos • Eurovelo •
- Bici+Tren: grandes líneas • La ruta del destierro del Cid • y mucho más...



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

- ✓ **C.C. Pedalibre**
c/ Campomanes, 13, 2º Izq.
28013 Madrid
- ✓ **Amics de la Bici**
c/ Demóstenes, 19. 08028 Barcelona
- ✓ **C.C. Amigos de la Bici**
Apdo. 2.116. 37080 Salamanca
- ✓ **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 (Gipuzkoa)
- ✓ **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**
Círculo Cultural Juan XXIII
c/ La Palma, 2. 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
- ✓ **Sociedad Cicloturista Rebonza**
Arturo Kanpion, s/n. 48910 Sestao
- ✓ **Asociación Ecologista ONSO**
Apdo. 83. 22080 Huesca
- ✓ **Agrupación de Mensajería en Bicicleta**
Angel Saavedra, 6 - local 5.
14003 Córdoba
- ✓ **Biziz Bizi**
c/ Pelota, 10. 48005 Bilbao
- ✓ **CLAN**
Residencial Tarjeta, 8. 45005 Toledo
- ✓ **Federação Portuguesa de Ciclismo e Utilizadores de Bicicleta**
Apdo. 4031. 1501 Lisboa (Portugal)
- ✓ **KEA**
Aptdo. 4132. 31080 Pamplona
- ✓ **Asturias en Bici**
Campo de Patos, 8. 31010 Oviedo
- ✓ **Guardabarrros-Comité de Bici urbana**
Aptdo. 860. 37080 Salamanca
- ✓ **Arousa en Bici**
Aptdo. 323.
36600 Villagarcía de Arousa (Pontevedra)
- ✓ **C.C. Rodalibre**
Monte Carrasco s/n.
36940 Cangas de Morrazo (Pontevedra)

GRUPOS AFINES a CON BICI

- ✓ **La Tortuga Perezosa**
Merced kalea, 18 bajo. 31001 Iruñea
- ✓ **CCCC**
Lindachiquia, 10 - bajo E.
31001 Pamplona
- ✓ **Amics de la bicicleta**
Aptdo. 365. 12001 Castellón de la Plana
- ✓ **C.C. Caminos y Cañadas**
Aptdo. 115.
13500 Puertollano (Ciudad Real)



Editorial

En días pasados, un automovilista atropellaba a un grupo de personas que iban en bicicleta, respetando las normas de tráfico. El resultado ha sido la muerte de 3 de ellos, además de varios heridos de diversa gravedad. El accidente tuvo lugar porque el conductor llevó su vehículo a 130 km./h. y perdió el control en una curva. En esa misma carretera había tenido lugar otro accidente dos años antes.

También incluimos la carta de petición de firmas de una madre que perdió a su hijo, ciclista urbano, en las calles de Barcelona. Como resultado de todo ello, se han llevado a cabo, además de la referida petición de firmas para el endurecimiento de las leyes con respecto a los accidentes de circulación, movilizaciones de protesta por parte del colectivo ciclista.

En estas movilizaciones, se ha contado no sólo con grupos defensores de la bici, sino con peñas ciclistas o agrupaciones deportivas, lo que ha dado un mayor empuje a la protesta. Esta unión se demuestra útil para nuestros objetivos comunes: el respeto hacia la persona que monta en bicicleta. Se han dejado aparte particularidades que nos diferencian. Grupos que, cuanto menos se ignoran, se ponen de acuerdo para una causa que nos atañe y que no nos diferencia en nada a unos de otros. El viejo dicho de "la unión hace la fuerza", no por viejo deja de tener vigencia.

Es preciso, y ha quedado demostrado esta vez, no olvidar a todos los usuarios de la bici: los deportistas, los profesionales, los ciclistas urbanos, los cicloturistas, e incluso los que compraron la bici para ir por la urbanización. Todos pedaleamos igual, y todos nos enfrentamos a similares problemas cuando salimos a la carretera. Pero todo quedaría en nada si sólo nos unimos cuando "truenan". Sería bueno un entendimiento constante que tanto nos beneficiaría a todos.

Los VII Encuentros Cicloturistas ya están aquí. Este año, con el esfuerzo de los grupos de Navarra: La Tortuga Perezosa y CCCP, además de la colaboración de ConBici. Nos esperan jornadas de bicicleta, amistad, conocimiento, esfuerzos y paisajes inolvidables. Dejaros llevar por vuestros pedales y vuestra mente os lo agradecerá

Os incluimos un amplio informe sobre las etapas día a día, con las recomendaciones de nuestros compañeros navarros. Asimismo, en este número que os llega (con muchas pausas como siempre), además de las secciones habituales, segundas partes del artículo sobre Cartografía, y la militancia bicicletera de Antonio, un informe sobre el proyecto Eurovelo, en el que se encuentran incluidos diversos grupos de ConBici. Proyecto ambicioso que pretende, en un plazo amplio de tiempo, recorrer Europa a través de carriles preparados para el cicloturismo.



Han elaborado esta revista:

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

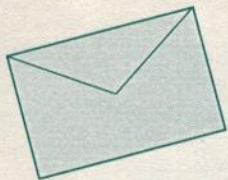
Imprime:
Gráficas ANYA
C/ Las Matas, 14
28039 Madrid. Tf. (91) 3115395
Depósito Legal: M-39179-1986
Periodicidad semestral

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—

Gracias a Núria y Jose por su labor desempeñada en estos últimos números

Sin prisas



Cartas a la redacción

¿Y A MI QUE ME IMPORTA?

Marta Latorre i Tofanell

En "Sin Prisas" 26, Paco Tortosa escribió al final de un comentario a una ponencia en Velo-City 97 "la ponente cada vez mejor y más guapa". Como lectora y ciclista, poco me importan tanto el sexo como los atributos físicos de dicha ponente. Contribuciones como ésta poco favorecen ideologías de igualdad que estoy segura muchos ciclistas compartimos.

Es la primera vez que he leído esta revista. Aparte de este detalle, el resto de la revista lo he encontrado muy interesante, y espero que continúen publicando mucho tiempo. Sin embargo, pienso que la redacción no debería dejar pasar artículos con tales "detalles".

OPINIÓN. Enrique de la Fuente

Quisiera dar mi opinión sobre la revista. En primer lugar me parece fenomenal que exista, porque de otro modo los cicloturistas (los de verdad,

no esos del maillot que se hacen llamar cicloturistas y que nos han robado el nombre) estaríamos huérfanos de información.

Me gustan las excursiones y los estudios técnicos (le dan un aire serio a la revista y argumentos a los que hablamos a menudo del tema). Las páginas personalistas están empezando a tener demasiada relevancia. La de Tortosa al menos es literatura, aunque se agradecería un punto de vista más global, pero esta última (con la que además nos amenazáis con una segunda parte) del tal Antonio López, me parece muy mal escrita. Que siga el tal Antonio repartiendo pasquines y convenciendo a la gente, que es una labor muy positiva, pero que no escriba más para el Sin-Prisas, por favor. Al Harry Haller decirle que su teatro no es para locos, que los locos son los que se tragan las caravanas y que vaya poniendo en cada número el tiempo que lleva sin montar en coche, si es que todavía lo hace ¿tampoco monta en los autobuses?

¿AUTOPISTAS O AUTOVÍAS?

Javier López Redondo.

El pasado 10 de mayo me fue impuesta por agentes de la Guardia Civil de Tráfico una multa de 10000 pts. El motivo: circular por el arcén de la A-6, en Las Matas (Madrid), en bicicleta. Este tramo, al parecer, es autopista, lo cual desconoce la mayoría de usuarios, que la creen autovía (én éstas sí se permite la circulación en bici). De hecho, viene como autovía en un mapa de la Revista "Tráfico" (julio 1997) editada por el D.G. de Tráfico, por ejemplo; y, lo que es más grave, al incorporarme desde la autovía M-50 hay una señal que indica incorporación a autovía, y no hay indicaciones, como en las "verdaderas" autopistas, prohibiendo acceso de bicicletas, etc.

Llama también la atención el comportamiento de los agentes, que me convinieron a saltar el vallado metálico (¡con la bici!) o salir por una incorporación. Al indicárles que esto era más peligroso que acceder a una salida, amenazaron con llamar ¡a la grúa!

Muchos de estos datos los reflejé en los sucesivos escritos de alegaciones y recurso ordinario, obteniendo como único argumento que lo que deducen es mi reconocimiento del delito (esto es, estar ese día allí en bici), y que tengo que pagar. ¿Habría que recurrir a empresas de gestión de multas para ciclistas?. De momento, me gustaría que mejorasen la señalización e información a usuarios, antes de penalizarles.



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

Sin prisas

DE TODO UN POCO

▲ RESPUESTA UNITARIA

El día 31 de mayo un coche que circulaba a más de 130 km/h por la N-152 (Barcelona-Vic-Puigcerdá), perdió el control y embistió a un grupo de 15 ciclistas. Dos murieron en el acto, y tres resultaron heridos, dos de ellos muy graves. Iban en fila india, por el estrecho arcén de medio metro escaso, y llevaban casco. Dos años antes, y casi en el mismo lugar, otros dos ciclistas habían encontrado la muerte arrollados también por un coche cuyo conductor iba borracho.

A la iniciativa de Amics de la Bici de convocar un acto de protesta, se unió primero el club ciclista afectado (Esport ciclista Bici-Sprint de Sabadell). Una vez redactado un comunicado y enviado a los medios de comunicación, se recibieron adhesiones de 9 entidades más, entre las que se puede destacar la de la Asociación de Ciclistas Profesionales. También es de señalar la inmovilidad absoluta de la Federación Catalana de Ciclismo (se tenían que reunir, estudiar las medidas posibles, etc.).

A la marcha de protesta se unieron más de 2000 ciclistas, la gran mayoría de clubs deportivos. La carretera (de cuatro carriles) estuvo cortada, en un sentido o en ambos, durante más de tres horas. Llegados al punto del siniestro, se paró la marcha, se colocaron flores y una gran pancarta en una ladera de la montaña, y se guardó un minuto de silencio, al que se unieron los conductores de coches parados (a los que se pidió que apagaran el motor para contribuir ellos también al silencio).

▲ LAS BICIRRECETAS YA SON FAMOSAS

En el número de Marzo de la revista informática Red, encontramos una sección de Gastronomía en la que se habla de varias páginas web que, a juicio del autor, tienen algo interesante y diferente que mostrar. Nuestra grata sorpresa fue al enterarnos que las Bicirrecetas estaban entre ellas. Esta página, fue una iniciativa (como el resto de entramados del sitio web de Pedalibre) de Luis Ayala, con los textos y recetas de Juan Merallo que están sacados de la sección del mismo nombre que aparece en SIN PRISAS.

El texto que incluía el redactor sobre la página era el siguiente: *"Interesantes recetas y consejos dados por un ciclista. Nos explica cómo hacer en el campo las mismas recetas que en casa pero con unas pequeñas variaciones para simplificar la espera y el combustible. Los ingredientes de estas peculiares recetas están pensados para que sirvan de complemento al fuerte ejercicio físico que se realiza (!?). Este peculiar ciclista termina convenciéndonos de que no se come mejor en un restaurante que cuando cocinamos nosotros mismos "a pie de bicicleta".*

▲ ANTEPROYECTO DE NORMA FORAL

El Departamento de Obras Públicas de la Diputación Foral de Bizkaia ha encomendado la redacción del Anteproyecto de Norma Foral de Bidegorriak (pistas-bici o carriles-bici. Literalmente significa "camino rojo"), cuya finalidad es recuperar espacio para las bicicletas, reducir la hegemonía del vehículo a motor en los desplazamientos interurbanos, disminuir la contaminación, y facilitar el ocio de fin de semana o del tiempo libre mediante la aplicación de políticas de infraestructuras que fomenten el uso de la bicicleta de una forma segura.

▲ CAMBIO DE PAPELES (O PEDALES)

Ho Chi Minh, la antigua Saigón, crece a un ritmo vertiginoso, a la vez que aumentan sus problemas de tráfico rodado. En un intento de remediar la ralentización del tránsito, a las autoridades municipales no se les ha ocurrido una solución mejor que castigar a los más débiles: los vehículos sin motor.

Las nuevas ordenanzas prohíben que los rickshaws (transporte a pedales), hasta hace poco tan habituales en las calles de la ciudad, puedan circular por buena parte de su centro histórico. Una dinámica del mismo tipo se está desarrollando en las ciudades indias de Calcuta y Delhi, donde los tradicionales triciclos desaparecen paulatinamente a consecuencia de la persecución sistemática que realizan las respectivas policías locales. Por otro lado, en Europa se produce un movimiento de signo exactamente contrario. Los ayuntamientos de

muchas ciudades, desesperados ante la ineficacia de las medidas ensayadas para mitigar la creciente contaminación ambiental y el colapso circulatorio, incitan a los ciudadanos a que utilicen la bicicleta como alternativa al cada vez más molesto automóvil. Algunos han ido incluso un paso más allá. En algunos núcleos históricos ya han comenzado a funcionar los ciclotaxis, con una gran aceptación por parte del público.

▲ BICI-MENSAJERÍAS: 3 AÑOS DE HISTORIA

Velociclo, la empresa que ha dado más de 5 vueltas al mundo en bicicleta, celebra su III Aniversario. Desde el inicio de la actividad en 1995, llevan consolidando una experiencia innovadora, tanto por la actividad desarrollada: mensajería en bicicleta, como por el modo de llevarla a cabo, a través del Autoempleo y el Cooperativismo.

Velociclo ha contribuido a consolidar el fenómeno de la ciclo-mensajería a nivel estatal con la fundación de la Agrupación de Mensajerías en Bicicleta (AMB), que desde su fundación en 1994, ha pasado de 4 a 11 ciclo-mensajerías asociadas en las principales capitales, constatando que se trata de un fenómeno que crece día a día. En este tiempo, Velociclo ha demostrado que el uso de la bicicleta en el ámbito local es tan competitivo y eficaz como las motocicletas convencionales, además de incorporar ventajas como la no contaminación ni acústica, ni gaseosa. Así ha sido percibido por un número cada vez mayor de personas, empresas e instituciones. Asimismo, queda demostrado que existen alternativas en el ámbito ecológico y social a los problemas de contaminación, el paro juvenil, etc.

▲ PEDALEANDO Y A VELA

En Turku (Finlandia), el grupo Uussi Tuuli ("fresco viento") que apoya el comercio legal y alternativas de vida dentro de una sociedad de consumo, compró el barco "Estelle" al desguace, en 1986, reflotándolo después de utilizar materiales de segunda mano, o sea, reciclados. Pasados los primeros viajes por los mares de Europa, ahora el viejo carguero se prepara para llevar bicicletas, herramientas y otros utensilios, directamente a puertos africanos y sudamericanos, ayudando así a la gente de aquellos lugares a llevar una vida más autosuficiente. Pero para poder financiar las reparaciones del barco, crearon en 1990 un rastrillo de bicicletas, con el mismo tipo de filosofía: reparación de bicicletas desechadas para su posterior

venta. Anualmente la tienda recibe una donación de 1.000 bicicletas, y se venden unas 400. Los trabajadores, voluntarios, pueden arreglar meticulosamente de 1-2 bicicletas por día; y aun así, hay menos bicicletas terminadas que demandadas.

El rastrillo también trabaja en conjunto con otras organizaciones. Así, se hizo posible un proyecto conjunto con Amnistía Internacional, donde éstos aprendían a arreglar bicicletas. La mitad del dinero sacado de esas bicicletas, fue luego a parar a Amnistía Internacional. Por último, se enviaron bicicletas arregladas para niños a Angola, además de a Nicaragua.

▲ PROPUESTAS EN LOS PARLAMENTOS AUTONÓMICOS

En Barcelona, a finales de Marzo, una comitiva de personas en bicicleta, en la que se incluían diputados autonómicos (al menos uno de cada formación política), se dirigió al Parlament de Catalunya para hacer entrega de tres propuestas, elaboradas por IC/Elis Verds, con la participación de organizaciones de usuarios de la bici, ciclistas profesionales, etc. Los títulos de estas tres propuestas son

- Propuesta no de Ley sobre la sensibilización y la potenciación del uso de la bicicleta
- Propuesta no de Ley sobre el fomento de la seguridad de los usuarios de la bicicleta
- Propuesta no de Ley sobre la creación y mejora de las infraestructuras destinadas a la bicicleta.

El pasado 8 de mayo, el Pleno del Parlamento Vasco aprobó por unanimidad una Proposición no de ley favorable al uso de la bicicleta, titulada: Proposición no de ley referente a adaptación de las normas de circulación a la práctica del ciclismo",

▲ DEMANDA DE FIRMAS PARA APOYAR A UNA MADRE QUE PIDE JUSTICIA

Transcribimos la siguiente carta, recibida con el objetivo de recabar firmas, las cuales podeis enviarla a la dirección de la interesada:

"El pasado 24 de Enero a las 8,30 de la mañana, Jordi Ricasens, mi hijo y padre de familia de 35 años, iba en bicicleta, cuando fue brutalmente atropellado y muerto por un automovilista borracho que circulaba por Barcelona a 80 km. por hora.

Vuestro hijo, marido o hermano puede ser el próximo que vaya a parar debajo de las ruedas asesinas de alguien que va de marcha, o que tiene mucha prisa, víctimas de una legislación, que a pesar de la reforma, aun es demasiado complaciente con los delincuentes.

Por esto pido a todas las Administraciones, Municipal, Autonómica y Estatal,

- *que hagan las leyes y otras normas a la medida humana, para proteger el derecho a la vida de todos.*
- *que adopten las sanciones al potencial de matar que impliquen las infracciones de tráfico.*
- *que implanten las medidas y controles serios de infraestructura necesarios para prevenir estas desgracias.*

que promuevan entre la ciudadanía el respeto para los más vulnerables: peatones y ciclistas. Como medida sancionadora preventiva, se tendría que retirar el carnet de conducir de por vida, o en cualquier caso, por un largo tiempo, a un conductor que diera positivo en un control de alcoholemia causando daños personales. Se debe modificar en el código penal, la pena de encarcelamiento que le corresponda, y en todo caso, que la cumpla atendiendo a personas minusválidas tetrapléjicas, víctimas de su comportamiento.

Pido a todos los conductores de automóviles que nunca olvidéis que vuestros padres, hijos y el de vuestros amigos, también son peatones y a veces ciclistas, y que también os los podéis encontrar de imprevisto sobre la capota o debajo de las ruedas de vuestro vehículo".

Ana M^a Campo

Tel. 932 45 09 52- Gran Vía de las Corts Catalanes, 736, Àtic 3^a - 08013 Barcelona

que partió del grupo parlamentario IU-Ezker Batua-Berdeak.

En el documento aprobado, se reconocen los beneficios ecológicos, económicos y sociales que reporta el uso de la bicicleta como eficaz medio de transporte urbano e interurbano. El Parlamento Vasco insta al Gobierno Vasco a que promueva iniciativas de sensibilización entre los automovilistas para conseguir un mayor respeto hacia los ciclistas, así como otras destinadas a la promoción de los desplazamientos ciclistas. También se insta al Gobierno Vasco a tener en cuenta en los órganos consultivos y reguladores de tráfico y seguridad vial, a las entidades ciclistas organizadas.

▲ CÓRDOBA SE SUBE A LA BICI

La Gerencia de Urbanismo del Ayuntamiento de Córdoba, ha aprobado el Plan Director de Bicicletas de Córdoba, que servirá de base para la ejecución en los próximos años de una red de itinerarios para bicicletas en la ciudad. Con él se pretende dar un salto cualitativo desde las infraestructuras aisladas que se van construyendo en el tiempo y facilitar al ciclista el acceso a determinadas zonas mediante una red de itinerarios extendidos a toda la ciudad. Este es uno de los objetivos del proyecto POMAL (Plan de Carriles para Bicicletas, como intervención para la Mejora del Medio Ambiente Local), consensuado con colectivos pro-bici de Córdoba, junto con técnicos y usuarios de otras ciudades españolas y europeas, a los que se convocó a finales del pasado año a las Jornadas "la bicicleta en la ciudad". Según el Plan Director de Bicicletas, "actuar sobre el tráfico reduciendo la utilización del automóvil en el centro urbano y en los barrios, hace necesario otras alternativas de acceso, y la bicicleta como el caminar deben cumplir ese papel clave en la movilidad urbana y en los viajes de corto y medio recorrido. Por otra parte, no hay que desechar el efecto acumulativo que tiene la conquista de espacio de tráfico para los carriles de bicicleta y para mejorar los caminos y espacios peatonales".

EL CABALLO DE ACERO

MBK

TREK



TU TIENDA DE BICIS
EN MADRID

C/. O'Donnell, 7.
FRENTE AL RETIRO
Teléf. 91 435 89 71

San prisa

Complementos para cicloturismo (XVIII). ¿Qué es qué? — 1

Luis Gilpérez Fraile

- Tengo que comprarme un chubasquero para usarlo cuando pedaleo y no sé si adquirirlo de Goretex o de Sofitex.
- Pues el mío es de Newtex y me va muy bien para la bici, pero me han dicho que el Textrem va mejor...
- ¿Y qué puñetas es el Goretex, el sofitec, el Newtex o el Textrem?

La continua evolución de los materiales que se utilizan para actividades al aire libre y la profusión de fabricantes y marcas, ha propiciado una jerga que cada vez es mas ininteligible. Para ayudarte a comprender las prestaciones de todos estos nuevos materiales, a continuación relacionamos una lista lo más exhaustiva posible, con la esperanza de que te sirva para descifrar el verdadero sentido de muchos de los nombres que aparecen en etiquetas y catálogos.

En otra ocasión trataremos de descifrar las ventajas e inconvenientes que cada uno de ellos puede tener para cada uso concreto, y también el significado de los términos oscuros que aparecen en la lista.

MATERIALES

✓ ACTIVE

Inducido hidrofílico. Impermeabilidad 20000 mm, transpirabilidad 12.000 g/m²/24h

✓ ACTIVE RIPSTOP

Lamina de Active sobre tejido Ripstop. Impermeabilidad 2000 mm, transpirabilidad 3000g/m²/24h

✓ ADVENTEC

Membrana microporosa

✓ ALEUITIAM

Malden. Polartec. Se fabrica en 255 (correspondiente a un 200 de FP) y en 275 (correspondiente a un 200 de FP).

✓ ALVEOLITE

Material térmico que refracta las ondas caloríficas.

✓ AQUABLOC

Membrana microporosa.

✓ AQUAFOIL

Membrana microporosa. Impermeabilidad 12500 mm, transpirabilidad 5000 g/m²/24h

✓ AQUAMAX

Membrana microporosa. Impermeabilidad 20000 mm, transpirabilidad 6000 g/m²/24h

✓ ARAMIDA

Fibra de alta tecnología, siete veces más resistente que el acero y de igual peso.

✓ ASOSOFT

PVC+capa de poliuretano de distintas densidades+trama de poliamida

✓ ASOTHERM

Sandwich de PVC+EVA+espuma de poliuretano+trama de poliamida

✓ BAR

Unidad de presión correspondiente aproximadamente a la presión de una columna de agua de 10 Km

✓ BEARSKIN

Tejido perchado de Orlón, muy compacto, ligero y caliente

✓ BIPOLAR

Polartec 100, cardado por las dos caras.

✓ BIPOLAR 300 POLARTEC

Tejido de doble cara de Malden para FP. La cara interior retiene el máximo de aire, y la exterior una mayor resistencia al viento y una mejor evacuación de la transpiración. Tratamiento adicional repelente al agua.

✓ BREATHE

Tejido inducido de poliuretano fabricado por CM. Ver ECOBREATHE.

✓ BY-PLY

Tejido 96% Thermastat y 4% Lycra.

✓ BY-PLY 2 CAPAS

Tejido para ropa interior de dos capas: la interior es 100% Thermastat, la interior 55% poliéster y 45% lana.

✓ CAMBRELLE

Material antibacteriano y fungicida, utilizado para confeccionar plantillas de calzado.

✓ CAMBRIC

Tejido mezcal de algodón y poliéster.

✓ CAPILENE

Tejido de Poliéster con núcleo hidrófugo y superficie hidrófila. Se fabrica en 5 espesores-

✓ CAUCHO

Goma natural. Se mantiene blando y flexible incluso con frío intenso.

San prisa

✓ **CELTECH**

Membrana microporosa.

✓ **CEPLEX**

Tejido microporoso compuesto de 5 capas: 1-exterior de nylon, 2-PU, 3-espuma, 4-PU, 5-malla interior. Impermeabilidad 5000 mm, transpirabilidad 2500 g/m²/24h.

✓ **CONFORT 2000**

Membrana microporosa. Tejido microporoso, impermeable-transpirable.

✓ **CONFORTEX**

Membrana microporosa impermeable transpirable.

✓ **COOLMAX**

Tejido de DuPont compuesto por filamentos con 4 canales, con mucha superficie. Gran capacidad para evacuar la humedad al exterior. Se utiliza como forro (malla) para prendas transpirables.

✓ **COPOLI (P-ARAMIDA)**

Fibras sintéticas de mayor tenacidad que las Aramidas

✓ **CORDURA**

Tejido de DuPont (500D, 210g/m²) a base de nylon testurizado de alta resis-

tencia a la abrasión. Se utiliza para fabricar mochilas, botas, refuerzos en prendas de montaña, etc.

✓ **CORDURA PLUS**

Tejido de cordura con 1000D

✓ **CORE-SPUN**

Procedimiento para hacer más resistente la fibra de algodón, que consiste en recubrirlo con una hebra fina de poliéster.

✓ **CUIN**

Volumen que ocupan 28,5 g de pluma sin comprimir. La mayor calidad actual es 725 CUIN por saco, siendo en los sacos de calidad de entre 500 y 625 CUIN.

✓ **CYCLONE**

Membrana microporosa. Impermeabilidad 3.000 mm, transpirabilidad 8.000 g/m²/24h.

✓ **D**

Ver DENIER

✓ **DENIER**

Unidad de medida de la finura de una fibra textil. Cuanto mayor es su valor, más grueso es el hilo.

✓ **DEPERLANTE**

Tratamiento que se aplica a los tejidos por su parte exterior para que repelan el agua.

✓ **DERMIZAX**

Membrana impermeable-transpirable. Impermeabilidad 10.000 mm, transpirabilidad 5.000 g/m²/24h.

✓ **DHR 235**

Tejido 100% poliamida (nylon Oxford) 235 D con inducción de plastómeros. Flexible y estanco (+10.000 Schmerberg)

✓ **DHR 80**

Tejido 100% poliamida 70D con inducción de poliuretano. totalmente impermeable.

✓ **DORLASTAN**

Fibra elástica de Bayer

✓ **DRACON**

Poliéster

✓ **DRY SILK**

Tejido para ropa interior 90% microfibras y 10% spandex.

✓ **DRYFLO**

Tejido de poliéster de Lowe. Se fabrica en espesor 100 y 200.

CHAPINAL

bicicletas y accesorios



Gran variedad
de productos
para tí

Todo tipo
de bicicletas
(montaña, híbrida, paseo...)

TALLER
ESPECIALIZADO

ALCALA, 242
TELF: 91-404 18 53
FAX: 91-404 50 12
MADRID 28027



San prisco

Militancia de un ciclista 2ª parte

Antonio López Moreno

¡Qué mal sabor de boca os debió de quedar de la primera parte! Bueno pues esta vez para resarciros, os contaré lo que me sucedió dos semanas después.

El casco histórico de Valencia, uno de los más grandes de España, fue objeto con el anterior gobierno del PSOE de un plan de rehabilitación que, renqueante, llegó hasta este mismo año de 1997, en que el gobierno PP lo suprimió. En aquel plan, que continuó durante los primeros años del gobierno PP, además del tema rehabilitador, se tocaba, aunque muy superficialmente, el aspecto de la movilidad. Pero no se tenían apenas en cuenta las especiales características de la irregularidad de la trama y la viabilidad baja de unos barrios, que como el del Carmen, son de origen árabe o medieval. De esta forma el Ayuntamiento de Valencia iba lavando la cara de Ciutat Vella adoquinando calles y plazas, rebajando la altura de las aceras, etc., pero sin restringir casi nunca el paso o el estacionamiento de vehículos.

Y así es como aquella calle del barrio chino recién urbanizada, se encontraba de nuevo en obras, reponiendo de nuevo el adoquinado de aceras y calzada destrozadas por los coches. A lo largo de la calle, carteles con la frase "no aparcar, llamamos grúa", se fijaban en las puertas de todos los comercios y viviendas.

Decidí entrar a saco y empecé con un hombre que miraba las obras a la puerta de su comercio. Le expliqué las peticiones del manifiesto Ciutat Vella sense Transit y le invité a firmarlo, cosa que sí hizo. Era el primer comerciante entre muchos que firmarían en las semanas siguientes. Comerciantes, que por ser también vecinos, veían las cosas de manera distinta a como las habían manifestado hasta ahora el resto del gremio del comercio. Este hombre me presentó al presidente de la asociación de vecinos, un francés que tenía las cosas bastante claras. Este me invitó

a acudir a una reunión extraordinaria que se iba a celebrar esa misma noche en el local de la policía municipal del distrito de Ciutat Vella, con el objeto de poner remedio al problema de la falta de aparcamientos en el barrio.

Seguí camino y me dirigí a la calle Serranos en la periferia del barrio del Carmen. Como recordareis, semanas antes habíamos discutido con sus comerciantes que celebraban la reapertura al tráfico de una calle, donde los coches pasaban de nuevo, pero los peatones invitados por las nuevas características urbanizadoras, donde calzada y acera apenas se diferenciaban, y donde hasta hace pocos días se andaba con tranquilidad, se cruzaban continuamente ante los coches. En la entrada de la calle en un cartel con cierto tono de cabreo se advertía, además de hacerlo también unos empleados de la obra, que ¡Los peatones vayan por la acera! Era como si estos se resistieran a pesar de comerciantes y ayuntamiento a ser desposeídos de ese espacio que invitaba al paseo a pie.

Con pocas ganas de discutir me dirigí a un eje peatonal paralelo, la calle Navellos. Saludé al comerciante al que suelo comprarle ropa. Charlamos sobre las ventas, la peatonalización y el tráfico. El hombre entendía que la caída del comercio tradicional estaba más relacionado con la competencia de las grandes superficies, y el paso o no paso de personas que no de coches. En concreto la desaparición de la parada de los trenets que venían de Alboraya y pueblos limítrofes había sido un factor contrario al buen ir del comercio. Conseguí que me firmara el manifiesto no sólo él, sino también otros comerciantes de la calle.

Solo quedaba ver que pasaría al final de la jornada en la reunión de los vecinos del barrio Chino. En la reunión comenzó hablando el jefe de la policía municipal del problema que tenían planteado: Muchos coches, y la mayo-

ría de paso, aparcaban sobre las aceras de la estrecha calle recién remodelada y ahora de nuevo en obras de Pie de la Cruz. El problema se veía de distintas maneras: Habló un comerciante que no veía más allá de su ombligo; no tenía problemas en que los coches pasaran y aparcaran encima de la acera, lo único que le molestaba es que lo hicieran a la puerta de su comercio, lo cual por cierto, le obligaba a estar constantemente de guardia a la puerta del mismo. Proponía cosas tan chapuceras como la de marcar encima de las aceras, sobre el adoquinado recién puesto, unas rayas blancas señalizando los espacios de aparcamiento. El jefe de policía, por no decirle que eso era una chapucería, se limitaba a contestarle que eso no podía ser. Sin embargo, varios vecinos hablaron sobre la necesidad de tarjetas de residentes, o sobre el aprovechamiento de los múltiples solares del barrio como lugar para aparcar. Cuando intervine les hice ver que el problema se podía solucionar provisionalmente pero que había que ir más allá y hacer propuestas serias y contundentes al ayuntamiento. Les leí nuestro manifiesto y la gente en su mayoría se adhirió al mismo. Hasta el jefe de la policía, de actitud pragmática, comentó que la solución momentánea del problema no estaba reñida con hacer propuestas de mayor calado.

Al final de la reunión, el presidente de la asociación se extrañó de que hubiésemos conseguido tan pronto la adhesión de los vecinos a la causa. Horas antes, por la mañana me había dicho: "Cuando hables de restringir el tráfico la gente se te echará encima". Y tuvo razón, pero la verdad es que supe controlar la avalancha contestando una a una las pegadas y peros que se me ponían. El ejemplo de Ciutat Vella en Barcelona o del Centro Histórico de Oviedo, y la lógica de "o circulamos y aparcamos unos pocos en condiciones, o no circula nadie", caló entre los vecinos. Y colorín colorado este cuento no se ha acabado.

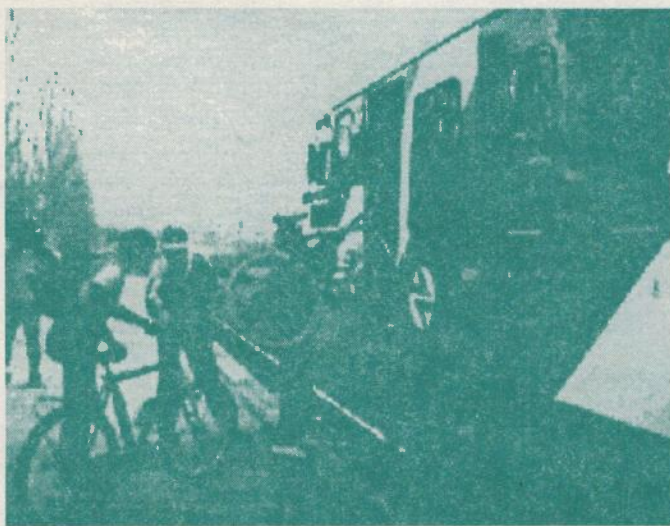
Bici-Tren

Federico Mohino

Largo Recorrido ha mostrado un cierto interés por seguir avanzando en la mejora de la combinación bici+tren. Hemos plasmado nuestras sugerencias en un informe entregado en la última reunión celebrada a principios de junio, y que paso a desarrollar:

1. MEJORA DE LA INFORMACIÓN AL USUARIO

Como sabéis el logotipo de la bici aparece en la guía Intercity y de Grandes Líneas (antes Largo Recorrido), en las relaciones donde circulan trenes estrella. Sin embargo, aún faltaba colocar el logotipo en la información que se puede obtener a través de Internet. Se han comprometido a estudiar esta posibilidad.



2. SOLVENTAR ALGUNOS PROBLEMAS ACTUALES

a) Falta de la inscripción "Reserva+Bicicleta" en los billetes adquiridos para litera

Hemos venido observando que cuando se solita una reserva por teléfono no aparece la inscripción "Reserva + Bicicleta" a la hora de comprar el billete

en un terminal de venta (taquillas). Os recomendamos que insistáis al vendedor para que la reserva que hagáis por teléfono contenga esa inscripción de forma que quede reflejado en la estadística, que es la forma de hacer mayor presión para conseguir nuestras reivindicaciones.

b) Hierros debajo de las literas

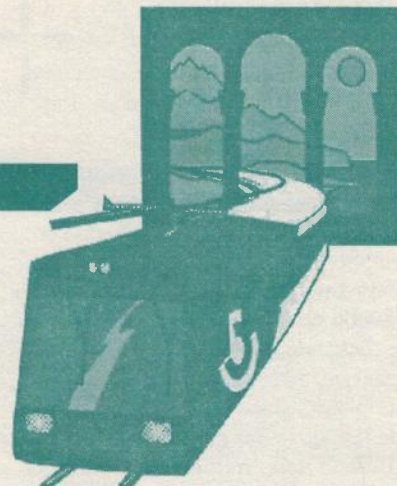
Estos hierros están impidiendo en algunos casos la colocación de la bicicleta embalada y desmontada debajo de la litera inferior, aunque no en todos los casos. Grandes Líneas (L.R.) se ha comprometido a quitarlos caso de no ser necesaria su presencia.

c) Departamentos de literas para bicis en los extremos de los coches litera

Hemos solicitado que el programa de venta de billetes para bicicleta, reserve las literas inferiores de los compartimentos de los extremos del coche litera, de tal forma que estas plazas sean vendidas las últimas. Con esta medida se favorecería los movimientos con la bici embalada dentro del tren y se disminuirían, por tanto, las molestias que se puedan estar causando al resto de los usuarios.

3. AMPLIACIÓN DE LA NORMATIVA

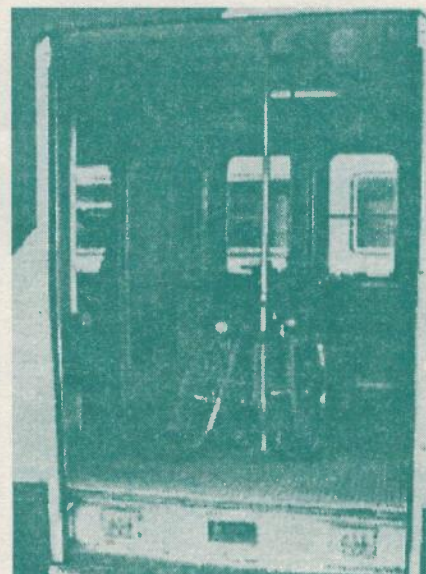
Grandes Líneas está estudiando la posibilidad de transportar la bicicleta embalada y desmontada en el furgón del Talgo III (vieja aspiración), a cambio de pagar un seguro de la bicicleta para ese trayecto. Con ello Grandes líneas intenta evitar cualquier responsabilidad de robo, daño,... que pudiera sufrir la bicicleta.



4. ADQUISICIÓN DE NUEVO MATERIAL

Grandes Líneas ha adquirido varios trenes de la serie 2000 y de una nueva generación de trenes Talgo. Como sabemos, su política es la de favorecer el transporte de personas y facilitar el transporte de sus equipajes. Dentro de esos equipajes se encuentra la bicicleta desmontada y embalada en una bolsa. Por ello, si las dimensiones de esos equipajeros de los nuevos trenes pueden albergar este bulto, permitirán su transporte.

Un aspecto importante de los encuentros con los interlocutores de Grandes Líneas (L.R.) es la sensibilización que están adquiriendo en relación a los problemas del transporte de la bicicleta, que ha quedado reflejada en la actual normativa para el transporte de la bicicleta en sus trenes, aunque todavía queda mucho por hacer.



San prisco

Bici + música

Juan Merallo Grande

—a ritmo de pedaleo—

Para mí la bici y la música tienen mucho en común. No me refiero a ir escuchando el walkman mientras pedaleas que, además de ser arriesgado, está prohibido, sino a la relación del ritmo de las pedaladas con el ritmo intrínseco de las notas musicales. Así, la subida plácida de un puerto, rodeado de hayas y castaños, es como una balada que embelesa y relaja los sentidos (aunque para algunos/as sea un blues de lo más penoso). Sin embargo, la bajada de ese mismo puerto, apretando los dientes, con el aire sacudiéndote la cara y los ojos llorosos, con el viento zumbando en los oídos, se me asemeja a un ritmo acelerado en el que puedes descargar la adrenalina y te dejas llevar por la inercia de la música y el movimiento.

Por lo demás no hay muchas, aunque si algunas, referencias a la bicicleta en la música. Aquí van las que conozco y las que he recopilado, seguro de desconocer muchas otras de entre la inmensidad de la producción musical.

QUEEN (Gran Bretaña)-Bicycle race (Carrera de bicicletas): Todo lo que quiero hacer es montar en bicicleta nos dice Freddie Mercury en esta incombustible canción de los años 70. Hay que indicar que, como toda canción de rock que se precie tiene un solo instrumental....que consta, en este caso, de una serie de timbres de bicicleta tocados al unísono. Hay que decir que hay pequeñas referencias varias sobre la bici en la discografía de Queen.

QUEEN- Fat bottomed girls (chicas de culo gordo): Montad en vuestras bicis y pedalear pide Mercury en esta canción. Este doble single llevaba una portada que fue censurada por llevar una señorita desnuda en una bici (se le añadieron unas bragas rosas). Del mismo modo, en el L.P. (Jazz, el mismo donde venía Bicycle race) se incluía un poster con cientos de señoritas ciclistas desnudas que en muchos países no aparecía. Curiosamente aquí sí (corrían aires de apertura). Recuerdo como nos íbamos al Simago a verlo (cosas de críos).

THE SMITHS (Gran Bretaña)- This charming man (este encantador hombre): El protagonista de la canción tiene un pinchazo yendo en bici, en una colina desolada. Entonces viene un encantador hombre en un encantador coche. Lo que ocurre después, depende de la interpretación de cada uno, dado el cariz subjetivo de las palabras. Yo, que soy muy mal pensado, cuando pinche no aceptaré jamás la ayuda de un "charming man" en lo alto de una colina desolada.

JOHANN STRAUSS JR. (Austria)-Trisch, trsch: Esta polka fue creada cuando todavía no existían las bicis, pero algunos la llaman la polka de los ciclistas. Esto es debido a que fue la música que se utilizaba para los resúmenes de las etapas de las grandes vueltas en la tele. Cuando se pasó en los 80 a retransmitir en directo las etapas, la utilizaban en los cortes de emisión pasando, en definitiva, a ser relacionada con el ciclismo en el subconsciente colectivo. Desde luego el tema tiene una agilidad y acompasamiento que van muy acordes al movimiento de las piernas en la bici.

LUKA BLOOM (Irlanda)- The acoustic motorbike (la motocicleta acústica): Este es, para mí, el mayor alegato en favor del cicloturismo que se haya hecho hasta ahora en el mundo de la música. Luka, un cantautor entre folk y rock, comprometido con las causas sociales, es un amante de las bicis. En el L.P. donde se incluye esta canción aparece él mismo y su bici varias veces, e incluso en su página web hay dibujos de bicicletas para referenciar cosas varias. El título hace una peculiar relación entre una moto "motorbike" (que equivaldría a una guitarra eléctrica) y una bici "acoustic motorbike", (que equivaldría a una guitarra acústica y es el instrumento que él toca).

Estos son solo algunos esbozos de la letra que narra sensaciones del autor en una excursión por Kerry en el suroeste de Irlanda (¡hay que ir allí!): yendo ahora sobre mi bici, las cosas se ven diferentes, dejo mi cerebro en casa, cuando

me monto sobre el sillín....es el antidoto a mis enfermedades emocionales, un movimiento que se crea a través del trabajo de mi cuerpo, que no necesita gasolina y me hace entrar en calor, me hace duro....nunca pensé que se pudiera llegar tan lejos, a través de montañas, valles, arroyos, hecho del material del que están hechos los sueños. Así que venga, monta en tu bici y continúa...entonces, al descansar en una tranquila noche, pienso sobre lo que he visto y hecho y me pregunto cosas....me doy cuenta de lo enfermo que me pone la ciudad, con el tráfico, donde tiran casas para hacer más carreteras. Hacer eso una vez era un problema, ahora es insano. La solución la tengo clara: la "motocicleta acústica", así que venga, que esperas, monta en tu bici....

PINK FLOYD (Gran Bretaña)-Bike: En el primer L.P. de la banda (muy psicodélico) sale esta no menos psicodélica canción firmada por Syd Barret, cuya letra dice en su comienzo: "tengo una bici, puedes usarla si quieres, tiene una cesta, un timbre y otras cosas para que parezca bonita. Yo te la daría si pudiera, pero la cogí prestada". He de decir que más de una persona, que conocía el tema pero no entendía la letra, se ha llevado una desilusión tremenda al conocerla, pues dada la condición de sonido psicodélico esperaban que hablara de peces de colores y viajes estelares. ¡Que le vamos a hacer!

THE DUKES OF THE STRATOSPHERE (Gran Bretaña)- Bike ride to the moon (viaje en bici a la luna): Estos no desilusionan a los amantes de la psicodelia con este tema del año 85 incluido en su L.P. "25 o'clock". Se trata de una canción muy nuevaolera, con toques de psicodelia, muy apropiado para la narración del viajecito. Muchos pedales habría que dar para llegar allí.

KRAFTWERK (Alemania)- Tour de France: Este tema de principios de los 80, chapurreado en francés con acento alemán, es uno de los más raros del grupo pionero en el sonido tecno. Fue un maxisingle (no se incluía en un L.P.) y era un tributo a la ronda francesa

Surprisa

que a todo el mundo dejó perplejo. Especialmente a los organizadores del Tour, que nunca supieron por donde cogerlo. Sin embargo lo considero muy imaginativo.

AUTOR DESCONOCIDO (Gran Bretaña) - Daisy: Es esta una canción tradicional de los días del MusicHall, en el que un pretendiente le pide la mano a Daisy y aunque no tiene mucho para ofrecerla, sin embargo le dice "que bonita estarás sentada en el sillón de una bici para dos" ¡Que bonito es el amor!

PEDRO GUERRA-Greta: Esta bonita balada del cantautor canario, contenida en el L.P. "Golosinas", nos habla de como "alguien en bicicleta y con una estrecha camiseta" entra en la vida de Greta, pero al final la deja "y se va el ladrón con su bicicleta y sin flores para Greta que esperaba en el balcón". Como dijo Neruda "que corto es un veintinueve (el amor) y que largo un cincuenta y dos (el olvido)".

SERGIO MAKAROFF (Argentina-España) - Tranqui, tronqui: Esta canción está contenida en el magnífico L.P. "Un hombre feo" y en su primera canción nos cuenta como a un ciclista urbano le roba la mountain bike un yonqui "con el cariño que yo le tenía, la bici me llevaba y me traía...que dura es la vida hermano, me quedé con el candao en las manos...". El caso es que el hombre se queda un poco amargado, pero resulta que un amigo y una amiga le dejan cada uno su bici y en definitiva se ve con dos. Final feliz.

JAVIER KRAHE-Marieta: En los vanos intentos de Javier por ligar con Marieta, este intenta regalarle una bicicleta por su santo: "y cuando por su santo le compré una bicicleta, la bella, la traidora ya se había agenciado un Rolls...pegado al manillar hice el jilipollas madre, pegado al manillar hice el jilipooooollas".

Esta canción se incluía en el L.P. "La Mandrágora", donde Krahe compartía cartel con Sabina y Pérez. Como anécdota comentar que cuando lo interpretaron en la tele, en el programa de Fernando García Tola, la indignación ciudadana colapsó la centralita de RTVE. ¿Sería por el escándalo que suponía regalar una bici, en vez de un coche?

CELTAS CORTOS - Tranquilo majete: Si no hay parques, ni carril bici y solo hay contaminación...tranquilo, no te pongas nervioso, tranquilo, tranquilo

majete en tu sillón. Esta es la parte de la canción en la que los Celtas Cortos reivindican el carril bici y en general la acción contra la pasividad de esos elementos que esperan que los demás hagan las cosas por ellos.

TOM BOMBADIL - La bicicleta: el grupo es de Castellón y el tema está contenido en su L.P. "El camino pedregoso". El sonido del tema es de ambiente medieval, pero bastante rápido, se supone que por aquello de emular el pedaleo. Comienza así: Iba tan contento montado en mi bicicleta, que no me di cuenta, que se salió la cadena, me pegué una ostia contra el muro de una tienda, y salió la dueña a recogerme de la acera" a partir de ahí cuenta las alabanzas de las dos mujeres que le cuidan de sus heridas. Al final se va y, al tener otro accidente, esta vez le recoge un boxeador un tanto peculiar.



YELLOW PIXOLIÑAS - O home da bicicleta: Este grupo de Monforte (Galicia) nos cuenta una divertida historia de un hombre muy apegado a su bici. "Había un home que tiña unhas pesetas, xuntounas todas e mercou unha bicicleta....aturaba inxurias e aturaba insultos, por levar á moza subida ó portabultos...era moi veloz, corría a todo gas; xente, bichos, cousas quedaban atrás....e o día que morreu, ca bici fórono enterrar, para que fora para a outra vida agarrado ó manillar".

LÓPEZ MUÑOZ Y DIAZ MARTINEZ - Pistón: Otra canción de la tele gallega, sobre un ciclista que pierde su carrera profesional por mirar donde no debía. "Aí ven Pistón, o mangallón. Aí ven Pistón, cambiando de piñón. Xa está aquí, coma un misil, coa súa bici cor vermelha, que anda a mil..."

XEXCO BOIS - La bicicleta: Esta es una bonita canción para niños en forma de adivinanza, cantada en catalán. "Què és allò que et porta per a tot arreu, fent girar una cosa amb la planta del peu? No contamina i té botzina, segur que ja ho sabeu....la bici-

cleta clinc, clinc, oh! que bé que s'hi va, amb bicicleta, clinc, clinc, tot el món podràs voltar".

Hay otra canción popular en Cataluña que rota sobre si misma, pudiéndola cantar hasta el infinito. Desconozco si hay un autor reconocido y título de la canción. "Una vegada un ciclista de pega, va donar una volata i va caure dins del fang, Ratataplam!....i se'n va fer un foradet en el culet, que se'l tapava amb un paper, i en el paper hi deia així,....què hi deia?" y entonces vuelve a empezar una y otra vez.

OTRAS REFERENCIAS

JOHN WILLIAMS-Flying: Este tema musical aparece en la película "E.T. El Extraterrestre" y suena durante la escena en la que Elliot sale volando con su bicicleta.

B.J. THOMAS - Raindrops keep fallin' on my head: Paul Newman hace todo tipo de virguerías sobre una bici (primero solo y luego con Katherine Ross montada sobre el cuadro) mientras suena esta canción que fue Oscar a la mejor música ese año con la película "Dos hombres y un destino"

JOHN SURMAN - Such winters of memory: Este es un L.P. editado el año 85 del famoso trompetista de Jazz, en cuya portada se ve a un anciano de espaldas montando en bici sobre un idílico paisaje escocés.

CREEDENCE CLEARWATER REVIVAL - Cosmos Factory: En la portada de este L.P. se ve a los miembros del grupo en el local de ensayo y junto de ellos está montado sobre una bici de carreras! No se sabe muy bien por qué, dado que no hay referencias a la bici durante el disco.

TRIO (ALEMANIA) - Anna: En este maxisingle de los alemanes Trio publicado el año 81, vemos en la portada una imagen en blanco y negro de los tres miembros, montados sobre una bicicleta de tres plazas.

RON GRAINER - The prisoner: En el disco de la banda sonora de esta famosa serie de la TV inglesa de los años sesenta, aparece una bici antigua de rueda delantera grande (Biciclo), con un fondo de lo más daliniano.

**Gracias a José Ramón Fenollar, Hector Hernández, Juanma Hoyas, Joan Giral y a quienes me han ayudado de un modo u otro a recopilar datos para este artículo.*

¡¡ BICIMANÍA !!

Especialistas en acción

Tienda

Taller especializado

Especialistas en
BICICLETA DE MONTAÑA

Accesorios

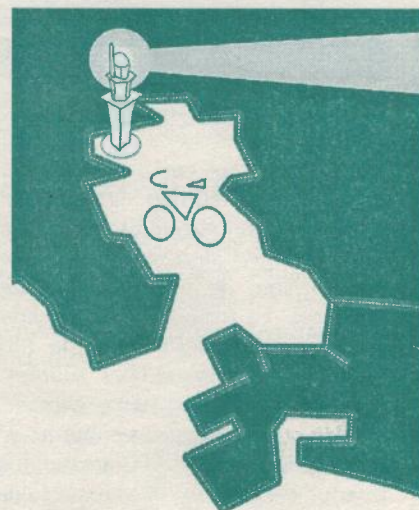
Vestuario

C/ PALENCIA, 20 (MADRID)
Tlf: 91 533 11 89 (Tres líneas) - Fax: 91 534 38 70

II CONGRESO IBÉRICO "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:

Dirección:

Apellidos:

Localidad: CP

País: Teléfono: Fax: E-mail:

Entidad a la que perteneces

Participarás: Como Ponente Tema:

Como una Comunicación Tema:

Como Asistente:

Firma:

CICLOTURISMO DE ALFORJAS Y AUTOESTIMA: una cicloterapia valenciana

Paco Tortosa

Hace ahora unos cinco años conocí a Joan, un psicólogo de mi edad rebelde con el sistema y lúcido de ideas. Le invitamos a un viaje de cicloturismo de alforjas y, desde entonces, ya formamos parte cada uno de la vida del otro. Cada año hemos compartido pedales, sudores, paisajes y tormentas (tanto climatológicas como personales e interiores) por lugares como el Maestrazgo, los puertos de Beceite, el Macizo Central Francés, Galicia, Mallorca, el País Vasco y Navarra, las gargantas del Serpis en Alicante...

entre tubos fluorescentes y paredes pintadas con materiales de dudosa salubridad.

Pensat i fet, como decimos los valencianos. Hace ahora más o menos un año, decidimos ofrecer, principalmente y como punto de partida, a los clientes de su consulta, la posibilidad de una terapia en la naturaleza que combinase el pedaleo según lo entendemos nosotros; no competitivo, observador, relajante y consciente, recorriendo parajes fuera de las rutas del turismo masivo y convencional, con un planteamiento terapéutico aportado por Joan mediante unos talleres al aire libre. Todo ello contando con albergues o casas

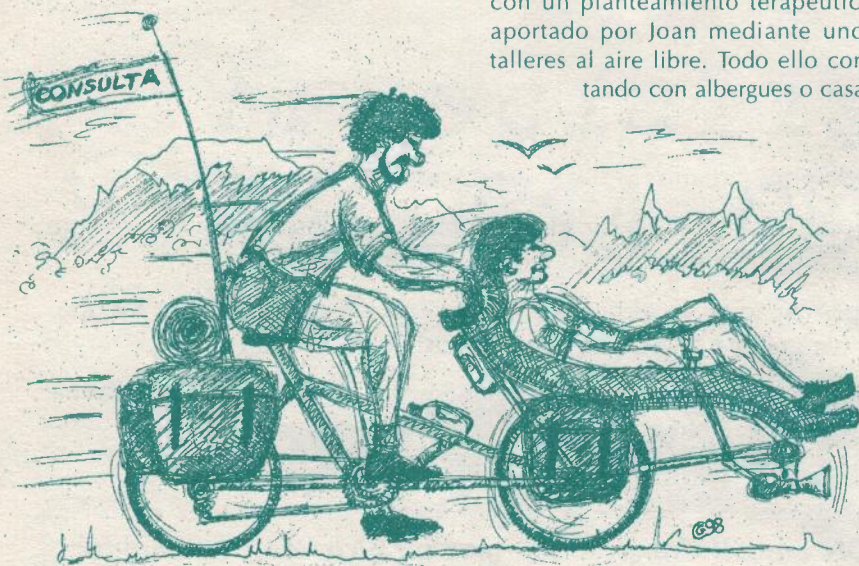
todos padecemos en esta insulsa y temeraria sociedad de final de milenio donde tan sólo cuenta el poder económico y la individualidad (en definitiva una "caca" de sociedad, con perdón). Y todo ello a lomos de nuestras íntimas y sostenibles máquinas de pedalear y degustar paisajes armoniosos. En definitiva, con estas salidas pretendíamos conseguir varias cosas a la vez que, combinadas, creímos podrían resultar terapéuticas, no sólo para los pacientes sino también para nosotros. De esta forma, nos marcamos una serie de objetivos y condiciones de partida. Estas son, sin ánimo de ser exhaustivos:

- Los grupos no serían inferiores a diez personas ni superiores a veinte.
- Iríamos con ellos: Joan como psicólogo, Vicent filmando en vídeo y como apoyo logístico, Primitiu de mecánico, masajista y comodín sin fin, y el que est escribe, describiendo antiguos caminos mediante mapas añejos y otros digitales.
- Los itinerarios serían de fin semana y las dos condiciones básicas para elegir un trayecto serían: que al Km 0 del mismo se pudiera acceder en tren (la forma de acceso a la naturaleza más respetuosa, ética y sostenible) y que la noche la pudiéramos disfrutar en un establecimiento en la naturaleza que respete unas mínimas normas de lo que podríamos llamar turismo sostenible (localización agradable, materiales de construcción saludables, precios asequibles, dependencias no lujosas pero limpias y confortables, alimentos biológicos y dietas ovolactovegetarianas, etc.).
- Un día de actividad se estructuraría de la siguiente manera: para mí quedaría la tarea de conseguir no perdernos entre los mil cruces de caminos de las tierras valencianas,

en la naturaleza (casas rurales, granjas, aulas de la naturaleza, etc.). En ese momento acabábamos de inventar (es un decir) la "cicloterapia", tantas veces practicada por nosotros en nuestros viajes de cicloturismo de alforjas, pero sin conciencia de ello.

Poner en práctica todas las ideas que bullían por nuestra cabeza se convirtió en un reto y en una aventura inesperada. Se trataba de ofrecer una actividad de apoyo a gente con pequeños problemas de ansiedad, estrés o falta de autoestima. Situaciones que

Al cabo de dos años de empujar la bici en subidas sin fin y entre naturaleza desbordante, me comentó con total seriedad y cierta ironía cargada de visión de futuro, que esto de pedalear sin prisas, oliendo el campo, saboreando paisajes a paso de caballería de carruajes antiguos, comiendo en lugares modestos, tomando baños de sol, escuchando el viento, bebiendo en fuentes no cloradas o dejando que te alcance la noche con la bici entre las piernas, cura más a la gente en un solo día, que diez sesiones en su consulta de la ciudad



además de describir los paisajes tanto naturales como los culturales mediante pequeñas reflexiones ambientales, con las cuales pretendemos relacionar todo lo que vemos con nuestra vida urbana de consumo y despilfarro. También les tomo diapositivas de momentos vitales e inesperados.

Joan realiza el taller central en el albergue correspondiente el sábado por la tarde después de una merecida y mediterránea siesta. Pero antes, y puntualmente, sobre la ruta aporta reflexiones concretas, como por ejemplo, lo que él llama el zen de la subida y/o de la bajada. Con sus palabras Joan consigue casi lo imposible, que una dura y larga subida pase, de ser un calvario insoportable, a convertirse en un elemento terapéutico (tarea de colosos). Como el pasado fin de semana en el Plà de la Llacuna cerca de Gandia. Una vez todo el grupo en la cima del puerto (objetivo alcanzado ya sea dándole a los pedales o caminando), todo el mundo mira con incredulidad el desnivel superado. Las endorfinas y la autoestima se disparan: la piel parece más suave, los ojos brillan y algunos lloran de emoción. El secreto: no han tenido que competir con nadie subiendo, el posible competidor se convierte en un amigo de conversación lúdica y agradable, el romero huele a romero, el cielo es azul y las nubes existen, el sol recupera por momentos su función más vital, cargarnos de energía que estamos abier-

tos a recogerla. Lo disfrutamos y lo padecemos todo a la vez; si llueve nos mojamos, pero no importa, el paisaje nos habla y le prestamos atención, mi agua es tu agua, tu galleta de chocolate rota parece una tarta de lujo... En ese momento piensas en todo lo que nos perdemos con nuestra forma de vida en la ciudad, ignorando lo más básico; el contacto con los demás y con la naturaleza. Así de sencillo.

Vicent filma en vídeo todo aquello que no rodaría un cámara en las bodas y bautizos: el detalle de un abrazo, el jadeo del pedaleo, la sonrisa del sorprendido o la carcajada del burlón, la frase irreplicable, los silencios amorosos, la desfachatez de las indumentarias y los paisajes inabarcables. Las imágenes enlatadas pasan a ser la memoria de momentos inolvidables, momentos que todos quieren (y queremos) volver a repetir.

Finalmente Primitiu nos permite que las bicis rueden sin problemas, que el aceite lubrifique las sufridas cadenas de bicis que habían quedado olvidadas en un garaje, un rincón de casa donde este fin de semana habrá quedado olvidado el prepotente coche y su insultante e insostenible tubo de escape. Pero además, Primi hace masajes y con su carácter de amabilidad infinita nos ayuda a superar a Joan, Vicent y a mí las angustias de los que debemos conseguir que todo marche sosteniblemente sobre ruedas.

Después de cuatro salidas (en las que por supuesto cobramos, pero no ganamos dinero, si nos atenemos a las directrices de las altas escuelas de la economía mundial), los primeros beneficiados por la cicloterapia de Joan somos los propios monitores. No sólo por los efectos beneficiosos más conocidos del contacto con la naturaleza, sino sobre todo por el mimo con que nos tratan los supuestos usuarios de nuestros servicios, personas anónimas hasta aquel momento, que están pasando a engrosar nuestra nómina de amigos más queridos.

PD.

Os cuento todo esto, para que los cicloturistas de alforjas podáis copiar la idea y arrebataros clientes, es decir, autorizaros a hacer todo aquello que no permitiría nadie desde un punto de vista comercial, en esta sociedad actual de descomunicación e infelicidad planetaria. La finalidad última es que cada vez seamos más, los que aportemos un grano de arena para que, pedalear por la naturaleza, y por los paisajes culturales que nos envuelven, sea una forma de ocio ética, consciente, sostenible y, en este caso que nos ocupa, sanadora. Salut y... continuará.



MBK

TREK

PINARELLO

TIOGA FACTORY

Calmera
BICICLETAS

Extensa gama en montaña e híbridas
Todo tipo de complementos y repuestos

c/ ATOCHA, 98

Teléf. 91 527 75 74 • Fax 91 527 15 96

San priscas

La ruta del destierro del Cid: últimas localidades

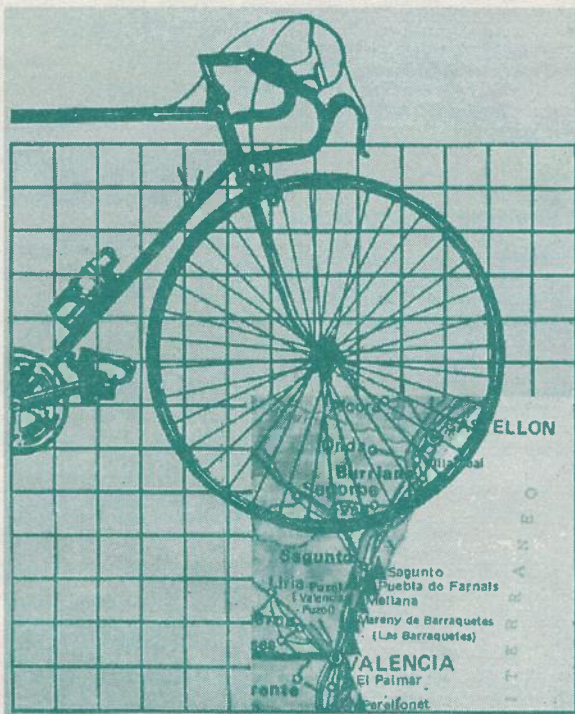
Ignacio Arrillaga

Este puede ser el último aviso. Las administraciones públicas han confirmado ya su interés en hacer de la Ruta del Destierro del Cid un itinerario turístico. Así que los amantes de las rutas intocadas, del encuentro con gentes no maleadas por la mercantilización del espacio turístico, de la contemplación de paisajes en silencio, del descubrimiento de la amabilidad y la hospitalidad de los paisanos, en fin, del viaje como vivencia y no como consumo, pueden ir cargando las alforjas.

Rodrigo Díaz, el Cid Campeador, sufrió dos destierros, que era una pena que el Rey podía imponer libremente, sin más explicaciones. Los castigados esperaban el perdón buscándose la vida en otros reinos. Así es en el caso del Cid que marchó a batallar con tanta fortuna, o pericia, vaya usted a saber, que acabó conquistando Valencia. No está muy claro si pensaba instaurar una dinastía propia o estaba dispuesto a cederselo al rey de Castilla y León, Alfonso VI. Al final, muerto su único hijo varón, se lo dejó a su mujer, la famosa Jimena, que tuvo que evacuarlo porque venían de África por aquella época unos guerreros musulmanes de cuidado, los almorávides. Sin embargo la gente no olvidó a Rodrigo, y su historia fue de las que en los pueblos los oyentes pedían una y otra vez a los juglares. Así se escribió el Poema del Cid, del que se supone que un

50% es histórico, y en el se apunta un itinerario de manera vaga.

Con eso y con otros informes la gente ha ido hablando (o recorriendo) la Ruta del Destierro. Se la hace pasar por Vivar, Burgos, Cardeña, Covarrubias, Salas de los Infantes, El Burgo de



Oasma, Atienza, Sigüenza, Medinaceli, Daroca, Molina de Aragón, Perales de las Truchas (?), Albarracín, El Poyo del Cid, Teruel, Morella, Sagunto y Valencia. No existe ninguna evidencia del autentico camino del Cid, así que todos son discutibles. Pero eso es lo de menos, esta es una ruta fantástica. Buscando el mar se atraviesan los valles burgaleses, los llanos soria-

nos, las altas mesetas parameras de Guadalajara, los cañones del Alto Tajo, los montes de Teruel y Castellón, las vegas valencianas. También es un viaje histórico y literario, por el Poema y por los núcleos llenos de historia y arte por donde se pasa (Clunia, Silos, Tiermes, Ojos Negros, Porta Coeli, etc.). Una variedad de gentes muy interesante (iguales pero diferentes). Y como todo viaje, puede ser una aventura espiritual, si uno es receptivo y el viaje dura lo suficiente, de modo que algo se aprende y se transforma. Podríamos pensar: ¿que siente un desterrado? ¿Qué siente uno cuando tiene que dejar atrás mujer (u hombre) e hijos? ¿Es comparable a lo que actualmente siente un exiliado, un refugiado? Son cosas a recrear en la ruta.

Pero es el caso que si prosperan los planes de la administración va a ser muy difícil todo esto. La sociedad actual se incauta de los símbolos, los disfraza, los banaliza, los populariza y los comercializa. En ese proceso los pobres símbolos pierden su esencia.

Pero al fin y al cabo ¿De quién son los símbolos?

Por lo visto hay que explotar todos nuestros recursos turísticos y el turismo rural y de interior son lo que las playas en los años 60. La ruta del desierto igual acabará siendo el equivalente a Benidorm así que más vale aprovechar.

Bicirrecetas

4

Juan Merallo Grande

Imaginemos que se nos acaba el cartucho de gas o el alcohol de quemar para cocinar y no disponen de repuestos en los pueblos por los que pasamos, pero si hay pequeñas tiendas de ultramarinos.

Teniendo en cuenta que en muchos sitios no es muy recomendable hacer fuego, nos tendremos que conformar con comer algo frío. Ahora, si bien es generalmente más rápido y cómodo, no debemos tomarlo como una rutina.

► ENSALADILLA INTRUSA

Es una variante de la rusa, con el "intrusismo" de algún nuevo ingrediente.

Ingredientes (para 2 personas):

Básicos: bote de macedonia de verduras (de los que llevan básicamente trocitos de patata, zanahoria, guisantes...; bote pequeño de mayonesa; sal; albahaca y/u orégano; lata de atún. **Opcionales:** anacardos o almendras crudas peladas (una docena), aceitunas, chorrito de limón o de leche, chorrito de vinagre y/o aceite.

Quitamos el líquido del bote de macedonia, depositamos el contenido en un plato. Echamos mayonesa al gusto (nunca más de medio bote, el sobrante se ofrece al resto de ciclistas o se guarda para el día siguiente, pero solo en condiciones de frío (en invierno). Se incorpora la sal, una pizca de las hierbas, la lata de atún, los anacardos o almendras en trocitos, las aceitunas y los chorritos opcionales. Se revuelve y a comer.

De las propiedades de la mayor parte de estos ingredientes ya hemos hablado en otros Sin Prisas. La peculiaridad viene dada por los frutos secos que nos aportan gran cantidad de grasa, aprovechables como energía en el devenir de las próximas jornadas de pedaleo, cuando se nos acaban las reservas de carbohidratos, además de obligarnos a masticar y a salivar más y mejor, cosa muy importante para una correcta digestión de todo el plato.

A continuación os muestro un postre, original de Carlos Gamo, uno de los dibujantes del Sin Prisas y avezado cicloturista

► POSTRE VERONÉS

El nombre le viene por haber sido realizado por primera vez a orillas del Po, frente a Verona. Los ingredientes los solemos llevar casi todos los cicloturistas en nuestras alforjas y no son difíciles de encontrar en cualquier pueblo.

Ingredientes (para 2 personas):

- Pan Candeal, (bien en rebanadas o en hogaza).
- Quesitos para untar
- Miel
- Frutos secos: nueces y pasas de Corinto (si no tuvierais estos frutos secos podéis usar los que tengáis más a mano, avellanas, etc.).

Se coge una rebanada de pan y se procede a untar el quesito extendiéndolo bien. Seguidamente se vierte un poco de miel por encima; después se echan las pasas y las nueces troceadas, distribuyéndolas lo mejor posible: se quedarán pegadas a la miel y al quesito.

Hay que decir, sin embargo, que si la comida principal ha sido copiosa, quizás convendría comer este postre algo más tarde, pues la combinación de grasas y azúcares (nutrientes bien diferentes a la hora de su digestión) necesitaría de un tiempo más que adecuado para dicha digestión.

Es un postre que aporta muchas calorías y grasas y viene bien para reponer fuerzas. Recomiendo, por lo tanto, comerlo en lo alto de un puerto, plácidamente sentado, disfrutando del paisaje y recuperándonos del generoso esfuerzo de la subida.



Tampoco hay que contentarse, sin embargo, con cualquier cosa. Siempre hay que tratar que el compendio de alimentos que tomemos cubra nuestras necesidades alimenticias y se complementen lo más adecuadamente posible.

Os presento un par de platos fáciles de hacer e ideales para compartir.

Sin prisas

LA CARTOGRAFÍA:

SALVOCONDUCTO A LA NATURALEZA (II)

Miguel Angel Delgado

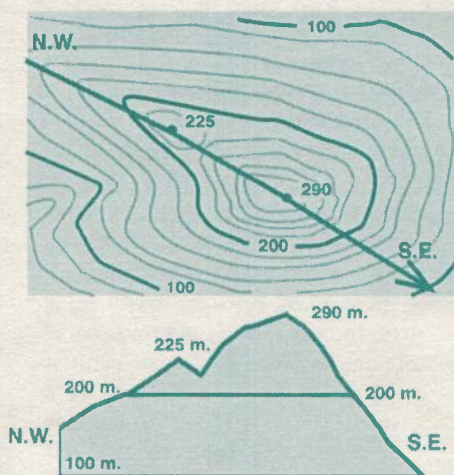
En esta segunda parte veremos de modo rápido como se empezó a realizar el mapa a escala 1:50.000 pieza base de la cartografía peninsular. Finalizamos este repaso con uno de los aspectos temáticos que mas nos pueden interesar de cuantos nos ofrece un mapa: el estudio del relieve, factor relevante en los viajes ciclistas

¿COMO SE REALIZO EL PRIMER MAPA A ESCALA 1:50.000?

Han debido de pasar cerca de cien años para cubrir en su totalidad el territorio nacional con mapas a escala 1:50.000. La primera hoja editada por el Instituto Geográfico Nacional (IGN) fue la número 559 correspondiente a Madrid, la fecha de su edición fue 1875. La serie no se completó hasta 1968 año en que apareció la hoja número 1.108 correspondiente a San Nicolás de Tolentino (Gran Canaria). Desde entonces, un mosaico de 1.106 mapas cubren la totalidad de España, de estos, 1.036 corresponden a la Península, 26 a Baleares, 42 a Canarias 1 a la isla de Alborán y uno más a las islas Columbretes. Cada hoja topográfica tiene una designación nominal, correspondiente al municipio mas grande englobado en ella además de un número de serie.

El trabajo de levantamiento (dibujo) cartográfico se basa en el establecimiento de una serie de puntos o vértices, emplazados en lugares de fácil visualización y que configuran la Red Geodésica de Primer Orden Fundamental (RGPOF). El primer vértice geodésico se colocó en la localidad manchega de Madrیدهjos en 1870. La RGPOF está constituida por 285 vértices que dan lugar a triángulos de 40-50 kilómetros de lado. Toda la red se construyó a partir del lado formado por el vértice del Observatorio Astronómico del Retiro (Madrid) y el vértice Cabezas de Hierro, pico de la Sierra de Guadarrama. Subordinada a esta primera malla se construyó la red Geo-

désica de segundo y tercer orden con triángulos de menor lado (5-10 km) que siempre incluyen como uno de los vértices el campanario de la iglesia de cada municipio. Con la medición de distancias y de ángulos entre lados de los triángulos se pudieron establecer todas las distancias entre los distintos vértices geodésicos. Posteriormente gracias al trabajo de campo de miles de ingenieros geógrafos y de topógrafos se procedió a la instalación de los mojones o vértices geodésicos, al análisis de la topografía y a la recopilación de datos como vegetación o toponimia. Algunas hojas del



EJEMPLO DE CORTE TOPOGRAFICO Y DISPOSICION DE CURVAS DE NIVEL

mapa 1:50.000 del IGN han sido actualizadas repetidamente, sobre todo las correspondientes a grandes ciudades, otras en cambio siguen siendo las originarias de los años sesenta, cincuenta o incluso treinta con lo que su fiabilidad para cualquier actividad al aire libre deja mucho que desear.

Una segunda colección de cartografía a escala 1:50.000 es la correspondiente al Servicio Geográfico del Ejército (S.G.E.). Se inició en 1.968 y se concluyó en 1.986, el área correspondiente a cada hoja así como su denominación numérica y nominal se corresponde con las del IGN. La serie militar al ser mas moderna contiene una informa-

ción mas actualizada y por tanto nos será de mayor utilidad en nuestras salidas al campo, se realizó en mucho menos tiempo que la del IGN al basarse en su misma red geodésica.

La serie a escala 1:25.000, tanto en versión del IGN como del SGE aún no se ha concluido estando más avanzado en sus trabajos el del IGN, y ya es posible adquirir hojas. De cada mapa (hoja) a escala 1:50.000 se obtienen a su vez 4 hojas a escala 1:25.000 con lo que la península estará cubierta por mas de 4.500 mapas. La conclusión de esta serie está prevista para antes del final de siglo y para entonces, si seguimos pedaleando, tendremos a nuestra disposición una excelente referencia para movernos por el territorio peninsular. La elaboración de la cartografía ha sufrido en los últimos años una verdadera revolución ya que su transformación desde el tradicional soporte papel (análogo) al soporte informático (numérico) ha facilitado enormemente su elaboración, actualización y almacenamiento. Esto, unido a la información facilitada por la fotografía aérea y por las fotos de los satélites, hacen que la cartografía elaborada en España sea de las mejores del mundo.

LOS MAPAS: FIELES REPRESENTACIONES DEL RELIEVE

En alguna ocasión, los que montamos en bicicleta hemos pagado en nuestras piernas las consecuencias de ignorar o subestimar la información que nos ofrece el mapa sobre determinada pista o puerto de montaña. Una excursión no demasiado bien planificada puede a veces convertirse en un infierno por algo tan sencillo como no saber leer el relieve que señalan las curvas de nivel.

Un mapa reproduce la realidad como un objeto plano de dos dimensiones. La superficie de la tierra que representa también puede ser plana pero a no ser que estemos en Holanda, lo más seguro es que sea ondulada o montañosa con lo que el relieve debe de ser

representado en el mapa de modo comprensible. Si no se dieran datos de altitud el lector de un mapa podría suponer que la recta es la línea mas corta entre dos puntos cuando entre estos puede ocurrir que se levante un muro infranqueable o se abra un valle angosto. La representación del relieve ha sido uno de los mayores quebraderos de cabeza de los cartógrafos.

Hasta la aplicación del sistema de curvas de nivel no se había encontrado un método fiable para informar acerca del relieve. Las curvas de nivel se trazan sobre el mapa para unir mediante una línea imaginaria puntos de igual elevación y toman como punto de altitud cero el nivel medio sobre la superficie marina. En España esta medida se realiza en Alicante donde la oscilación de las mareas apenas es perceptible. La equidistancia o intervalo entre curvas de nivel varía según la escala del mapa y debe de estar indicada en la leyenda del mapa. Las curvas de nivel suelen ser de color marrón para distinguirlas fácilmente de otros elementos del mapa. Para facilitar su lectura, cada cuatro o cinco curvas se incluye una curva maestra que se resalta de las demás, suele ser la curva múltiplo de cien y cada cierto espacio su trazo se interrumpe para poner en número su valor en metros. Comparando los valores en metros de las curvas maestras conoceremos hacia donde progresa la pendiente. En el mapa a escala 1:50.000 las curvas de nivel parten del nivel 0 metros (Alicante) y aparecen cada 20 metros de desnivel, la primera curva maestra aparece a los 100 metros, la siguiente a los 200 y así sucesivamente. Entre las curvas maestras (gruesas) aparecerán por tanto cuatro curvas normales (finas).

No es difícil interpretar el trazado de las curvas de nivel y pronto nos familiarizaremos con ellas. Si aparecen regularmente y de modo espaciado indican una pendiente regular, si súbitamente se acercan entre sí indicarán un cambio de pendiente, si llegan a superponerse estaremos probablemente frente a un muro infranqueable o sobre un precipicio. Si no existen estaremos frente a una llanura...

PERFILES Y PENDIENTES

La posibilidad de establecer perfiles topográficos de nuestras rutas o averiguar los porcentajes de las subidas más duras es otra de las posibilidades

que se pueden obtener del análisis de las curvas de nivel. Los perfiles de una ruta, tan habituales en las revistas y libros de ciclismo se realizan exagerando la escala vertical ya que si utilizamos una escala similar a la del mapa el perfil aparecerá muy atenuado. Se recomienda que la escala altitudinal sea como mínimo dos veces la longitudinal. Por ejemplo para el perfil de una ruta a escala 1:50.000 la escala vertical recomendada será 1:100.000.

Las sendas de montaña, trazadas por los pastores y montañeros zizaguean por las laderas para salvar de un modo cómodo los desniveles más duros, aumentan la longitud del ascenso pero logran que la pendiente sea asequible. La pendiente es por tanto la relación entre la altura ascendida y la distancia recorrida en el ascenso. Suele expresarse en

ESCALA 1:25.000, 1 cm. es igual a 250 metros

0 250 500 750 1.000 m.

ESCALA 1:50.000, 1 cm. es igual a 500 metros

0 1.000 2.000 m.

ESCALA 1:100.000, 1 cm. es igual a 1.000 metros

0 1.000 3.000 5.000 m.

porcentajes -la mas habitual en ciclismo- o en grados sexagesimales, siendo esta última medida la utilizada por los alpinistas ya que se aplica en desniveles cercanos a la vertical (90 grados). El cálculo del porcentaje de ascenso es muy sencillo, se trata de una regla de tres. Imaginemos que en un kilómetro de carretera hemos ascendido 140 metros de desnivel (ambos datos presentes en un mapa 1:50.000). Si recorreremos 1000 metros para ascender 140 metros recorriendo 100 metros ascenderíamos Z metros:

$$Z = 100 \times 140 / 1000 = 14\%$$

Como vemos el tramo de ascenso que hemos analizado tiene un porcentaje del 14%, un valor que nos informa de que el tramo es bastante duro para recorrerlo en bicicleta.

Además de las curvas de nivel existen otros sistemas que sirven para representar el relieve, se trata del sombreado y las tintas hipsométricas.

El sombreado es un método muy efectivo pero que requiere una habilidad casi artística por parte del cartógrafo.

Técnica muy antigua se basa en la hipotética sombra del sol sobre el territorio, decimos hipotético ya que las sombras aparecen proyectadas como si el sol estuviera situado en el noroeste, lo mismo que ocurre con la luz de una mesa de dibujo que se suele situar en el lado superior izquierdo. El sombreado es compatible con la presencia de curvas de nivel. En las nuevas ediciones del mapa 1:50.000 del IGN las sombras acompañan a las curvas de nivel dando una estética especial a los mapas también nos brindan una idea exacta del relieve y por tanto de las dificultades de la ruta.

Las tintas hipsométricas se emplean en las escalas mas pequeñas, el SGE las utiliza a partir de la escala 1:200.000 siendo la escala cromática utilizada la recomendada en la Carta Internacional del Mundo. La escala cromática esta asociada a la altitud. El color verde se asocia a las tierras mas bajas, sobre todo las litorales (0-200 metros), los ocres se corresponden con tierras de altitud media (600-1400 metros) reservandose los malvas para las zonas de montaña.

Por último, para los más forofos de la cartografía será bueno recordar que sobre determinadas zonas de atractivo singular: parques naturales, áreas de montaña, etc, se están realizando hojas topográficas de PVC en relieve elaboradas por termomoldeado. Utilizan una escala vertical falseada y son realmente bonitas.

Esperamos que tras esta primera introducción a la cartografía no tengas ningún reparo a lanzarte a cualquier aventura por grande o pequeña que sea, llevaras todo un mundo en tu bolsillo.

DIRECCIONES DE INTERES

• SERVICIO GEOGRAFICO DEL EJERCITO (SGE)

SEDE CENTRAL: c/ Dario Gazapo, 8
Telf. (91) 711 90 66. 28024 MADRID

• INSTITUTO GEOGRAFICO NACIONAL (IGN)

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

BIBLIOGRAFIA

Lectura de Planos

Luis Gilperez, Editorial Pentalón.

Manual de Orientación

Percy W. Blanford,
Editorial Martínez Roca.

Eurovelo: una red transeuropea de rutas ciclistas



KALAPIE. Asociación de Ciclistas Urbanos de Donostia

La Federación Europea de Ciclistas (ECF), entidad que agrupa a 47 asociaciones de toda Europa y representa a más de 400.000 ciclistas, con el respaldo de la Comisión Europea, a través de las Direcciones Generales de Transportes (DGVII), Turismo (DGXXIII) y Medio Ambiente (DGXI), ha emprendido la elaboración de un proyecto denominado EuroVelo para la creación de una red transeuropea de grandes rutas ciclistas.

El objetivo del proyecto es crear en un periodo de 15-20 años una red de 12 grandes rutas para bicicletas que atraviesen el continente europeo de uno a otro confín.

Algunas de las rutas que pasan por la península Ibérica, inicialmente propuestas, son:

- **La ruta de la Costa Atlántica:**
desde Cabo Norte (Noruega)
a Sagres (Portugal).
- **La ruta mediterránea:**
desde Tarifa (Cádiz) a Atenas.
- **El Camino de Santiago:**
desde Trondheim (Noruega)
hasta Santiago de Compostela.

La primera ruta se pretende inaugurar en la primavera del año 2000 para apartir de dicha fecha continuar creando una nueva ruta cada año. Se estima que la red estará definitivamente finalizada para el periodo comprendido entre el 2011-16.

ORGANIZACIÓN Y GESTIÓN DEL PROYECTO

Para el desarrollo del proyecto habrá una Oficina Central, bajo el control

de un Comité Director (Steering Committee), formado por las instituciones europeas que financian el proyecto y la ECF, entre otros. Esta oficina determinará el recorrido principal de cada ruta, coordinará el desarrollo de la red y el trabajo de los distintos consorcios, aprobará cualquier alteración futura de las rutas, desarrollará estrategias de mercado, y elaborará guías y procedimientos técnicos.



Para el desarrollo de cada una de las rutas se creará en cada país un Con-

sorcio de Ruta. Los Consorcios de Ruta serán los organismos responsables de perfilar el trazado final, dirigir el proyecto y la ejecución de las rutas en cada país; además de encargarse de la edición y distribución de mapas, guías y otras informaciones sobre la ruta. Dichos consorcios estarán formados por los grupos ciclistas miembros de la ECF, las Administraciones locales, regionales y estatales implicadas, además de otras entidades interesadas y empresas en participar en el proyecto.

CRITERIOS TÉCNICOS DE DISEÑO Y TRAZADO

Será en octubre de 1998 cuando el Comité Director de EuroVelo apruebe los mismos, así como cuál va a ser la primera ruta a abrir, y la creación de los primeros consorcios.

En cualquier caso estos son algunos de los criterios técnicos que se manejan:

- Cada una de las rutas debería equivaler, aproximadamente, a 2 semanas de pedaleo ó 1.500 kms.
- Las rutas deberán tratar de coincidir con algún elemento geográfico, histórico o cultural que les sirva de nexo en común, atravesando paisajes atractivos y lugares ricos en patrimonio y cultura.
- Deberá conectar ciudades pequeñas y grandes y pasar por su centro urbano.
- Se aprovecharán las rutas ciclistas locales, regionales y estatales ya existentes, donde esto sea posible.
- En tramos en que se decida que la ruta transcurra por una vía motorizada se exigirá, como regla general, que se registre un volumen de tráfico inferior a 1.000 automóviles/día.
- El pavimento será asfaltado, al menos en el 90% de la longitud total de la ruta.
- Tendrá que haber comercios y alojamiento cada 25 kms. y transporte público cada 100 kms.

FINANCIACIÓN DE LA RED

El Proyecto EuroVelo cuenta con el compromiso de la Dirección General

de Transportes (DGVII) de la Comisión Europea de financiar en un 50% su puesta en marcha.

El otro 50% restante debería obtenerse de las administraciones locales y regionales interesadas en apoyar el proyecto y en participar posteriormente en los consorcios de las rutas que se creen.

OPORTUNIDAD PARA LA PROMOCIÓN DEL CICLISMO EN EL ESTADO ESPAÑOL

El proyecto EuroVelo que se está gestando puede ser un gran acicate para la promoción del ciclismo en un Estado en el que las infraestructuras y medidas favorables a l@s ciclistas son meramente testimoniales, producto de la actitud de una Administración que no potencia ni protege a ést@s, amparándose en que es reducido el número de personas que utilizan la bicicleta para realizar sus desplazamientos; y dado que no se implantan medidas que favorecen un uso cómodo y seguro de la bicicleta l@s potenciales usuari@s no se animan a pedalear.

Estamos pues ante una iniciativa que puede ser un revulsivo para comenzar a romper dicho círculo vicioso y animar a las diferentes administraciones locales, autonómicas y estatales que operan en el Estado español a seguir el camino emprendido por otros Estados europeos, como Holanda, Gran Bretaña, Dinamarca, Suiza, Alemania, Italia, etc. que ya disponen de redes nacionales y regionales para ciclistas.

Esta oportunidad es aún más interesante, si cabe, si se tiene en cuenta que 3 de las 12 rutas propuestas pasarían por la Península Ibérica: Ruta de la Costa Atlántica, Ruta Mediterránea, Camino de Santiago; y siendo precisamente la primera una de las dos (la otra es la Ruta del Mar del Norte) que mayor interés y prioridad posee para la ECF.

Este tipo de actuaciones pueden y deberí-

an estar engarzadas con la realización de actuaciones paralelas en otros ámbitos que podrían verse simultáneamente beneficiados por el efecto sinérgico que se originaría, y que contribuirían de forma positiva a la promoción del desarrollo local y a la creación de empleos sostenibles: promoción del turismo rural, preservación y mejora medioambiental, recuperación de patrimonio arquitectónico abandonado, programas de educación medioambiental, etc.

Esperemos que esta iniciativa contribuya a que l@s representantes polític@s empiecen a invertir su tendencia a subestimar el apoyo de l@s ciudadan@s a favor de la promoción del uso de la bicicleta (*), y logremos que se impliquen en este ilusionante proyecto a fin de que se convierta en una realidad de la que se pueda beneficiar toda la sociedad.

(*) Según datos de un sondeo realizado a ciudadan@s y representantes políticos de toda Europa (UITP-CEE, 1992), se constataba que el 71% de l@s ciudadan@s eran partidari@s de adoptar medidas para favorecer a l@s ciclistas en relación al tráfico automovilista; l@s representantes polític@s, por el contrario, pensaban que tan sólo un 48% de l@s ciudadan@s eran favorables a tales medidas; mientras que un 80% de l@s representantes polític@s era partidario de dichas medidas.



SECRETARÍA

Tuvo lugar el día 28/2/98 en Madrid, una Asamblea General, con los siguientes puntos en el orden del día:

- **Lectura y aprobación del acta de la reunión anterior**
- **Informe de la Secretaría:** balance económico-administrativo de la Secretaría, ejercida por La Coruña en Bici.
- **VII Encuentros de Cicloturistas y Ciclistas Urbanos:** Organizados por La Tortuga Perezosa de Pamplona, con ayuda de grupos de ConBici (más información en este número).
- **Ponencia del Senado:** Reuniones de Amics de la Bici con la OCU (Organización de Consumidores y Usuarios), de Valencia en Bici con la Dirección General de Tráfico. Publicación de un artículo en el próximo boletín de la E.C.F. (Federación de Ciclistas Europeos), en contra de la obligatoriedad del casco. Entrevista con diversos representantes locales de partidos políticos para no sólo concienciarlos, sino mostrarles el ciclismo no sólo como deporte.
- **II Congreso Ibérico "La bicicleta y la ciudad":** Organizado por La Coruña en Bici.
- **Proyecto Eurovelo:** Actualmente se ha organizado una comisión en Conbici, con miembros de Amics de la Bici de Barcelona, Kalapie de San Sebastián y Pedalibre de Madrid.
- **Ingreso en la E.C.F. (Federación de Ciclistas Europeos):** Votación para la entrada de Conbici en la organización europea.
- **Admisión de nuevos grupos:** Arousa en Bici, de Villagarcía de Arousa (Pontevedra), Asturias en bici (Oviedo), y Guardabarrros (Salamanca)

ConBici



COORDINADORA EN DEFENSA DE LA BICI

proyección de la película "Un día de fiesta" y de diapositivas ("viaje en bici a Australia").

Además participaron en un concierto reivindicativo en contra del pantano de Jánovas, el cual supondrá un enorme complejo hidroeléctrico que implicará secar el río Ara, el último gran río pirenaico que tenemos sin regular, casi 60 kms. Vírgenes, todo un patrimonio que tenemos que conservar para nuestras generaciones futuras.

AMICS DE LA BICI DE BARCELONA

Han participado en una iniciativa parlamentaria de tres Proyectos no de Ley sobre la bici en el Parlamento Catalán. Han participado en una campaña por una buena red de carriles-bici en Girona, en lugar de las actuaciones contraproducentes que han llevado a cabo recientemente, con marcha atrás del Ayuntamiento debido a las críticas que llovieron de todas partes.

A iniciativa del Ayuntamiento de Barcelona, se ha creado el Pacto por la Movilidad, en el que se pretende poner de acuerdo a todos los participantes en la movilidad urbana: automovilistas, peatones, usuarios del transporte público, ciclistas, empresas de transporte y asociaciones de vecinos; buscando objetivos de calidad de vida, eficacia y de sostenibilidad en el transporte de la ciudad. Amics de la Bici, junto con los peatones, usuarios del transporte público y federaciones de asociaciones de vecinos, han hecho frente común en sus propuestas.

Asimismo, el grupo catalán va a llevar a efecto, un ensayo de una supermanzana: 500 metros de calle cortados al tráfico, para ser devueltos a los niños, los vecinos, el juego y la cultura. Participan en su organización asociaciones de vecinos, la plataforma Barcelona Estalvia Energía, usuarios del transporte público, Barcelona Camina (asociación de peatones), un Esplai del Barrio, y la nueva Asociación Catalana contra el Ruido Ambiental.



GUARDABARROS (SALAMANCA)

Este grupo de reciente creación, nacido de las filas de Amigos de la Bici de Salamanca, realiza todos los sábados una marcha urbana por las calles de su ciudad. Entre sus proyectos futuros está la creación de una serie de talleres en los que se enseñará a circular en bici por la ciudad. También están preparando varios informes sobre posibles carriles bici (de los funcionales y bien hechos).

ASTURIAS EN BICI (OVIEDO)

Otro grupo más, de reciente incorporación a ConBici, que se une a la movida ciclistera. Han solicitado al Ayuntamiento de Oviedo la adopción de medidas que favorezca el uso de la bicicleta en los desplazamientos urbanos. Proponen la puesta en marcha, de manera experimental de algunos carriles compartidos, con preferencia para bicis en algunas calles del casco urbano de Oviedo. El colectivo, que valora positivamente la peatonalización llevada a cabo en los últimos años por el Ayuntamiento, también propone la creación de aparcamientos para bicicletas en lugares singulares de la ciudad, como bibliotecas, facultades, institutos, etc.

NO SOMOS TAN RAR@S

PEDALEA

Han organizado, del 16 al 23 de mayo, la VIII Semana de la Bici. En ella, además de una bicifestación por las calles de Zaragoza, tuvo lugar un Curso elemental de mecánica de la bici, una charla debate (Adaptación de las normas de circulación a la práctica del ciclismo), una película de vídeo (Tráfico de Jacques Tati).

Asimismo hubo una marcha nocturna en bicicleta, y una ruta en bici por los parques (bajo el lema: fauna y flora callejera).



Colectivo Pedalea

ONSO

Celebraron las Jornadas BIClonsas "IV Jornadas de Promoción de la Bici" durante el mes de mayo. En ellas hubo una excursión nocturna con luna llena al Saso de Tierz,



Rincon literario

Dentro de los múltiples usos que se le pueden dar a la bicicleta, está el deportivo, con sus pros y sus contras. Javier García Sánchez, nacido en Barcelona en 1955, nos muestra el aspecto más agónico del ciclismo profesional, a través de una metáfora: la lucha del hombre contra sus propios límites.

El Alpe D'Huez *Javier García Sánchez*

"Él sigue en el ojo de ese huracán sin aire, quién sabe si olvidándose la mayoría del tiempo o a ratos de que está siendo el centro de atención de casi todos. Va solo, con lo que más le une a la vida: la bicicleta. A veces se ha dicho que la bicicleta, como quizá únicamente sucede con ciertos aspectos de la cultura o con la fe religiosa, es lo que queda cuando se ha olvidado todo. Cuando casi todo te ha fallado. Ese hombre de ahí enfrente no sólo pedalea para llegar antes que el resto. Desconozco si ocurre con los otros, pero por lo menos él, y yo que le conozco como a un hermano me atrevo a afirmarlo, pedalea con el

cuerpo y con la cabeza más que con las piernas. No es que dé cabezazos, ni que pedalee con el pensamiento. Eso último también, pero creo que está entrando en una fase del esfuerzo en la que el

pensamiento es un músculo más....() Será más tarde, acaso cuando la cabeza sea ya incapaz de pensar con nitidez desde las piernas, y éstas giman embotadas progresivamente reclamando nuevas consignas a la cabeza, cuando a su vez ésta tendrá serios problemas para transmitir cualquier tipo de orden, pues se cansó de pensar durante horas al ritmo de un pedaleo redondo y casi adormecedor. Será entonces, sin duda, cuando el cuerpo, como un ente autónomo y quién sabe si en rebeldía, tenga la última palabra que decir."



Para seguir recibiendo *Sin prisas* ...

▲ Si queréis recibir los próximos números de la revista **Sin Prisas**, debéis 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 difundáis nuestra existencia, que busqueis nuevos suscriptores o colaboradores para la revista y que participéis en su elaboración de mil formas: enviándonos noticias de vuestra zona, dibujos, opiniones, etc.

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

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

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.



Separata

VII Encuentros Cicloturistas y de Ciclistas Urbanos

Presentación / Aurkezpena

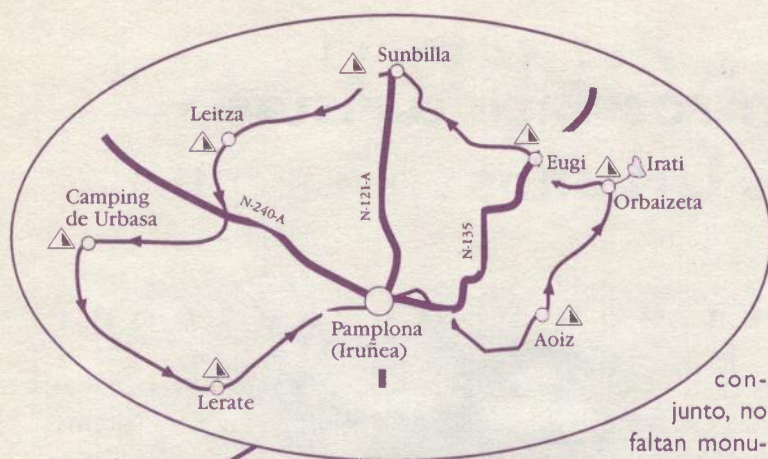
Por fin ... en Nafarroa, tierra de paso para distintas culturas (prehistóricos, romanos, godos, árabes, peregrinos etc.) y que han modelado su alma mater. El reflejo más palpable es el de los idiomas (euskara y castellano), por eso, aunque el texto va en castellano para que lo entendamos tod@s las participantes, muchos de los términos irán en su lengua original. Las rutas que siguen sólo pretenden ser un pálido reflejo de lo que en ellas encontrareis, a las que añadiremos el primer día folletos turísticos y que se completarán cada día con una hoja, que será una ampliación de cada una de las rutas que tienes en tus manos. Perdidas en las noches de los tiempos y modeladas por distintas culturas y visiones que por estas tierras se han acercado, existe un amplio mundo mitológico, del que vamos a recordar a Amalur, la Madre Tierra, como una divinidad mágica y benefactora, que nos acompañará estos días y que completamos con el eguzkilore que se coloca en las entradas de las casas para alejar de ellas a los genios con malas intenciones, como en este caso podrían ser los coches.



IRUÑEA

Pamplona - Iruñea, la ciudad que os da la bienvenida recibe el nombre en castellano de la época de los romanos, cuando un general que se paseó por los aldeaños del imperio quiso dejar constancia de su visita (Pompaelo). Su origen como poblamiento es anterior y se remonta, por lo menos, a los vascos. Iruñea y su comarca concentran en torno a los 250.000 habitantes, lo que viene a suponer la mitad de la población de Navarra - Nafarroa. Está considerada como una de las ciudades con más calidad del estado y a ello no es ajena la amplia dinámica social que burbujea en sus entrañas que se manifiesta en muy diversos ámbitos, desde el reivindicativo al asociacionismo (asociaciones sociales, de ocio, festivas, de jubilados etc.) pasando por el cultural o gastronómico. Como sucede en otras ciudades, las zonas con más encanto, se encuentran en torno al centro, con un casco viejo que se va rehabilitando progresivamente, numerosas zonas verdes que lo rodean e incluso pequeñas bolsas de agricultura en las que tampoco faltan los cultivos biológicos. Si se prefiere lo concreto al





conjunto, no faltan monumentos civiles y religiosos que merecen la pena ser visitados: catedral, iglesias de San Nicolás y San Cernin, fachada del ayuntamiento, palacios varios, museo, recintos amurallados etc. El punto de partida de la marcha será la plaza del Castillo, el cuarto de estar de la ciudad, de donde parten o finalizan todo tipo de concentraciones, donde se pasea con los peques, se lee el periódico y que todavía guarda el sabor a plaza sin aparcamiento subterráneo.

Viernes, ostirala, 17-VII-98

MARCHA NOCTURNA POR LOS JARDINES DE IRUÑEA

Hora: 9 tarde desde la plaza del Castillo

Sábado, larunbata 18-VII-98

IRUÑEA - AGOITZ

Iruñea - Mendillorri - Urroz - Ekai - Agoitz - 27 km. — Etapa I

Etapla corta y tranquila que nos conducirá por la cuenca prepirenaica de Lumbier-Aoiz, con unos 500 m de altitud media. Debido a la influencia climática mediterránea, el relieve es suave, desforestado y su ocupación dominante es cerealista.

km 0: Salida desde la plaza del Castillo (el cuarto de estar de la ciudad). A las 17 horas. Nos dirigiremos hacia el Seminario y Mendillorri

km 1: Una vez pasado el seminario nos desviamos a la dcha., dirección Francia / Huarte y nos adentramos en dos rotondas casi seguidas, dejándonos caer carretera abajo. Mendillorri (pueblo residencial recién construido que en breve formará parte de Iruñea) queda a la dcha.

km 4: Rotonda que seguimos hacia adelante, dirección Francia / Huarte. Al loro y no despistarse.

Km 5: A la dcha el señorío de Gorraiz, zona residencial de alto estandig, con chalets, golf

km 6: Nos vamos a la dcha. hacia Agoitz (Aoiz)

km 18: A la dcha. se encuentra Urrotz (visita optativa) en un alto, con una gran plaza a modo de patio de Castillo y con casas solariegas. Si subimos, bajamos por el lado contrario y retomamos la carretera.

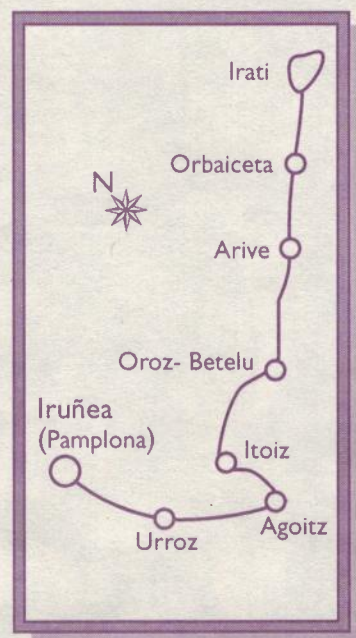
Km 21: A unos 800 m a la dcha. podemos observar Liberri, típico palacio de herrería del reino de Navarra.

Km 23: Pequeño repechón para ir probando nuestras piernas. Dejamos un desvío a la dcha., que nos llevaría a Lumbier (foz del mismo nombre)

km 24: Barrio Aserradero. Lástima de etapa tan corta porque si no un baño

km 26: Agoitz. Cabecera de una de las 5 merindades de Navarra, con una hermosa iglesia del siglo XV y el puente medieval de Auzola sobre el río Irati, además de varias casas blasonadas

km 27: Frontón que nos ha cedido el Club Deportivo de Aoiz



Etapa 1-2

Domingo, igandea 19-VII-98

AGOITZ - ORBAITZA - IRATI - ORBAITZA

Agoitz - Itoiz - Artozqui - Oroz Betelu - Aribere - Orbara - Or baitza - Irati- Or baitza - 68 km (33 km)— Etapa 2

Pasado el alto sobre el que quieren asentar la polémica presa de Itoiz nos encontramos un paisaje que conforme se acerca al Pirineo, se llena de nieblas, lluvia y nieves contribuyendo al nacimiento del río Irati y al sustento de las masas boscosas de robles, hayas y abetos. En Aezkoa, valle silencioso y retraído todavía pugna por conservar el batzarre, antigua tradición en la que los asuntos importantes se deciden entre todo el pueblo.

km 0: Agoitz

km 1: Pequeño repecho de 100 m que nos sitúa en lo que quieren que sea la presa de Itoiz. Buena panorámica y cambio de paisaje con respecto al día anterior.

Km 3: Itoiz, pueblo que da nombre al pantano y a quienes se oponen a él. Podríamos seguir por la foz de la izda (camino algo más largo) pero optamos por la dcha.

km 7: Escondido tras la vegetación, un hermoso puente colgante sobre el Irati (máximo 10 personas).

km 12: Puente colgante, posible baño y el camino para subir a pie o a caballo a Lakabe (pueblo neorural).

Km 17: Oroz Betelu, pueblo que se situaría en la cola del pantano.

Km 24: Tras una subida entre robles y hayas con un firme poco agradables llegaremos al alto de Ariztoki, con una hermosa panorámica sobre el valle de Aezkoa e Irati. Nos desviaremos a la dcha para dejarnos caer hacia

km 27: Aribere, donde se encuentra la casa del valle. Nos desviamos a la izda hacia Orbara y

km 34: Or baitza. Podemos quedarnos a descansar en el camping .

km 36: Podemos seguir 3 km más, hasta las ruinas de la fábrica de armas o desviarnos a la dcha hacia el Irati.

Km 45: Presa a la que se llega por una pista en cementada este año (división de pareceres). A partir de aquí camino de tierra.

Km 50: Final del pantano, sol, hierba, árboles y agua.

Km 68: Or baitza

Como premio y para sacarnos del ensimismamiento, danzas del mundo en el frontón del pueblo a las 8.30 de la noche.

Lunes, astelehena 20-VII-98

ORBAITZA - EUGI

Or baitza - Orbara -Aribere - Garralda - Espinal - Visca rret - Erro - Zubiri - Eugi - 47 km — Etapa 3

De la selva del Irati a los bosques de Quinto Real y en medio el "camino de ultrapuertos", camino que unía la Baja con la Alta Navarra hoy administrativamente en dos estados diferentes y que fue paso obligado para los peregrinos e iniciáticos que iban al "finisterre".

km 0: Or baitza para continuar por Orbara, Aribere

km 9: Alto de Ariztoki a la izda. Podemos dar nuestro último saludo a Basajaun si queremos.

Garralda, reconstruido tras un incendio ocurrido en 1.898.

km 16: Carretera nacional : dcha a 2 y 5 km tenemos Burguete (Auritz), Orreaga (Roncesvalles). En Orreaga existe un interesante conjunto de edificaciones de los siglos XII y XIII construidas para asistir a los peregrinos de Santiago. Según la tradición, en estos valles los vascones emboscaron a la retaguardia de Carlo Magno, perdiendo la vida Roldán.

Desde la fábrica de armas de Or baitza hay una pista que comunica con Orreaga.

Nos vamos por la izda dejando 660 m más adelante una carretera (izda) y foz que nos devolvería a Itoiz. A la dcha comedero



Etapa 3

km 18: Auritzberri (Espinal). Al final del pueblo se encuentra una de las entradas al valle de Sorogain (buen lugar para comer)

km 20: Alto de Muskiz (922) y Muskiz (2 km)

km 23: Entrada a Sorogain. En este lugar estuvo proyectado el pantano de Arizarte y también la autovía de Baiona.

Apacible lugar para comer si nos adentramos unos 5 km.

Km 24: Biskarret y a 5 km Erro (puente romano)

km 32: Alto de Erro (801)

Km 37: Zubiri. Puente medieval y minas de magnesitas. Último pueblo con tiendas.

Al entrar al pueblo nos desviamos a la dcha.

km 43: Pequeño repecho y presa de Eugi, que suministra agua a Iruñea y comarca (no se puede bañar)

km 44: Eugi. Pueblo que nos acoge y que nos cede el frontón y el lugar de acampada. Bares y restaurantes.

Km 47: Lugar de acampada bajo castaños centenarios. El baño está a punto.

Marionetas a las 10 de la noche.

Martes, astearte, 21-VII-98

EUGI - SUNBILLA

Eugi - Irurita - Arraioz - Oronoz Mugaire (Bertiz) - Oiategi - Narvarte - Sunbilla - 50 km — Etapa 4

Tras una noche de ensueño en los montes que desde el siglo XVIII y hasta el año 87 pertenecieron a la corona, descendemos, cual pájaros somnolientos al valle de Baztan. Todos los núcleos forman un sólo municipio que es regido por la Junta General y en el que más del 80% de los terrenos es de propiedad comunal.

km 0: Salida de Eugi

km 3: Acampada y baño matutino

km 5: Tomamos el desvío a la izda hacia Irurita y empezamos a subir, suavemente

primero y con más garbo después. Firme no muy bueno.

Km 11: Puerto de Artziaga. Excelente panorámica hacia el Baztan. A la izda el monte Saioa.

Km 13: Pequeña arboleda para picar algo. Un km más abajo descampado para picar algo y tomar el sol

km 24: Merendero y fin de bajada (700 m apx)

km 26: Irurita. Nos dirigimos a la dcha, al pueblo y al salir a la siguiente carretera nos vamos a la izda. Si optáramos por desviarnos a la dcha, nos acercaríamos hasta Elizondo, capital del valle, Elbete, Arizkun o Amaur.

En Irurita podemos visitar los palacios de Dorrea y Gastón Iriarte y la iglesia.

Km 37: Arraioz. Al entrar dos enormes caseríos nos dan la bienvenida.

Km 41: Oronoz Mugaire. En este pueblo se encuentra ubicado el señorío de Bertiz (jardín botánico, palacio y monte de hayas).

Cuidado: salimos a una carretera nacional con mucho tráfico pesado. Seguimos hacia adelante

km 42: Oiategi y después Narvarte hasta llegar a Sunbilla 8 km después.

Aconsejamos pararnos en Oiategi y coger pista de tierra para llegar a Sunbilla. Si vamos por la de la dcha, tenemos un hermoso dolmen en el camino y un pequeño desnivel de 500 m. Si optamos por la izda seguiremos el trazado de un antiguo tren, paralelo al río.

Km 50: Sunbilla. A las 8 de la tarde taller de mecánica.

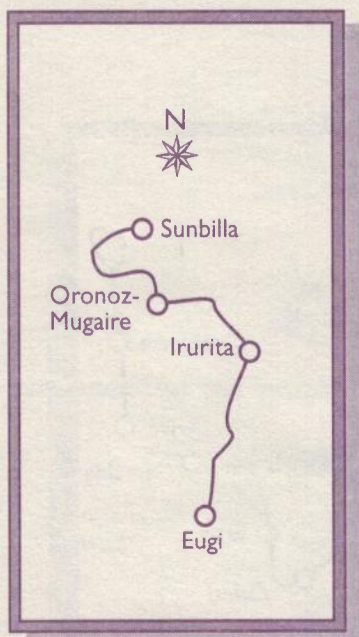
Miércoles, astearte, 22-VII-98

SUNBILLA - SUNBILLA

— Etapa 5

Día de descanso, excursiones por la zona o excursiones a la playa (nudista también), a los embalse de Leorza o la vuelta de Etxalar (aparece líneas más abajo).

Nos encontramos en la regata del Bidasoa (río de contrabandistas), tierra que debido a la influencia del cercano mar, está siempre verde, entre prados y helechales que surgen entre las masas de hayas, robles y castaños. Un encla-



Etapa 4

ve a no olvidar, Bertiz, espacio natural con un exótico jardín botánico, cascadas artificiales... y numerosas especies animales.

km 0: Sunbilla, nos vamos por la pista del tren

km 8: Oiategi, salimos a la carretera

km 9: Oronoz Mugaire, dejamos la nacional y nos vamos a la izda.

km 11: Desvío a la izda y comienzo de subida. Baches

km 16: Comienza la pista de cemento

km 23: Bifurcación a la dcha. Seguimos adelante

km 29: Collado de Eskisaroi. Casa rural

km 30: Camino a la dcha hacia Otsondo. Seguir adelante

km 31: A la dcha a Zugarramurdi y sus cuevas. Seguimos

km 41: Etxalar

km 45: Carretera nacional. Nos vamos a la izda y cogemos el camino del tren (al otro lado del río) cuando podamos.

En la otra dirección a 4,5 km Lesaka, villa solariega.

Km 58: Sunbilla

Tarde: manualidades para los más peques

Jueves, osteguna, 23-VII-98

SUNBILLA - LEITZA

Sunbilla - Doneztebe - Elgorriaga - Ituren - Zubieta - Ezkurra - Leitza - 34 km — Etapa 6

Si estos valles estuvieron habitados de antiguo como lo demuestran los numerosos restos que nos acompañan, no es menos cierto que la mitología de antaño cobra una especial relevancia en Zubieta e Ituren, con un zarpantzar, que nos retrae a tiempos preteritos o en Leitza, pueblo de harrijasotzailles.

km 0: Camping de Sunbilla

km 1,8: Sunbilla

km 5: Desvío a la dcha., hacia Doneztebe

km 9: Ituren, famoso por el zarpantzar que lo une con el pueblo de Zubieta en carnavales (ihauteriak)

km 13: Zubieta. Carnavales tradicionales. Firme desmejorado

km 18: Posible baño

km 23: Ezkurra

km 27: Izda. sale un camino que nos lleva al parque eólico que hemos avistado más abajo. Debate social sobre el impacto paisajístico de algunas ubicaciones.

Km 29: Campa para comer y hotel.

Km 34: Leitza. Dormiremos en el frontón.

¡Ya era hora! Reunión de Con Bici a la tarde.

10 noche: diapositivas por América



Etapa 6

Viernes, osteguna, 24-VII-98

LEITZA - CAMPING DE URBASA

Leitza - Uitz (Huici) - Lekunberri - Alli - Madotz - Zuhatsu - Ihabar - Irañeta - Uharte Arakil - Lakuntza - Arbizu - Etxarri - Bakaiku - Iturmendi - Urdiain - Altsasu - Urbasa - 67 km — Etapa 7

Aralar con 1000 m de altitud media es un remanso de belleza y paz que transpiran sus hayas centenarias y cuyo santuario, dedicado a San Miguel, se confunde con la leyenda y la mitología. Las razas de ganado autóctonas que se conservan (latxa, pottoka...) rivalizan en antigüedad con los abundantes restos prehistóricos.

km 0: Leitza (495)

km 6: Alto de Uitz (802)

km 13: Lekunberri. Desde Gipuzkoa y pasando por Leitza se puede venir por el trazado del antiguo tren "Plazaola". Nos dirigiremos hacia Madotz / Aralar

km 14: Dos opciones: San Miguel de Aralar a la dcha. (más corto pero puerto del 340 m). Madotz a la izda (puerto de 780)



Etapa 7

km 15: Desvío a Iribas. Nacedero de aguas templadas que desaparecen 4 km aguas abajo.

Km 21: Alto de Zularrate (780)

km 28: Salimos a otra carretera. Nos vamos a la dcha Con cuidado y buena intuición pasaremos por Zuhatzu, Ihabar, Irañeta. En este pueblo cogemos el puente románico y paralelos al río nos encaminamos a Uharte Arakil

km 36: Ermita. Dcha. pista de cemento que viene de San Miguel

km 36: Uharte Arakil. Seguiremos por Lakuntza, Arbizu, Bakaiku, Iturmendi, Urdiain y

km 54: Altsasu. Cruzaremos la autovía por encima, en dirección a Olazti y antes de llegar giraremos a la izda. dirección Urbasa.

Km 67: Camping de Urbasa. ¡Lo conseguimos!

km 16: A la izda. Barindano. A la dcha carretera que nos lleva a Bakedano, pueblo desde el que se pueden remontar las pozas que nos llevarán al nacedero.

Km 25: Larrión (restaurante y bar)

km 30: Desvío a la izda. hacia Lizarra (Estella)

km 32: Nos vamos para la izda (San Sebastián). Nos encontramos a las puertas de Lizarra, ciudad importante en el camino de Santiago, con numerosos monumentos civiles y religiosos por visitar.

Km 37: Desvío a la dcha. Si queremos saborear la paz y tranquilidad del Mº de Iruñea (siglos XII al XV), debemos desviarnos a la dcha 4 km

km 39: Arizala. Seguir de frente

km 47: Alloz. A 1 km del pueblo torcemos a la izda.

km 50: Lerate. Y baño en el pantano

Domingo, igandea, 26-VII-98

LERATE - IRUÑEA

Lerate - Muzqui - Eztenoz - Salinas de Oro - Izurzu - Etxauri - Ibero Ororbia - Orkoien - Iruñea - 44 km

— Etapa 9

Y aquí haremos un alto en el camino, para decir "hasta otra", pero sin olvidar a Amalur, que en la orilla de este lago se nos ofrece agradable y acogedor como lo son las dos casas de descanso que en derredor se ubican y sin olvidar tampoco, la sabiduría y tranquilidad que las piedras de Iruñea nos exhalan ... salud ...

km 0: Lerate. Baño matinal para hacer honor a las dos casas de reposo que hay en la zona.

Km 8: Muzqui y 2 km más allá Eztenoz

km 12: Cruce de carreteras. Nos dejamos llevar a la dcha.

km 15: Salinas de Oro.

Km 18: Izurzu

km 21: Alto de Etxauri. Una buena bajada por delante. Zona de escalada y anidamiento de buitres.

km 28: Etxauri, pueblo solariego. En sus cercanías se encuentra el señorío de Otazu



Etapa 8

Sábado, larunbata,

25-VII-98

**URBASA - LERATE
(PANTANO
DE ALLOZ)**

Urbasa - Zudaire - Artabia -
Larrión - Lizarra - Abarzuza -
Arizala - Alloz- Lerate -
50 km — Etapa 8

Urbasa (y Andia), espejo geográfico de Aralar, se levanta entre escarpados y bordes rocosos, como una frontera natural que separa los pastos y hayedos de la montaña de los campos cerealísticos y vinícolas de la zona Media

en la que vamos a sumergirnos.

Lizarra, cabeza de merindad, es la ciudad más importante de la Navarra Media Occidental y está impregnada por la memoria del camino de Santiago

km 0: Camping de Urbasa

km 5: Palacio

km 8: A la izda aparcamiento. Andando a 400 m el balcón de Pilatos sobre el nacedero del Urederra.

Km 15: Zudaire

- km 30: Ibero
- km 33: Ororbia
- km 35: Arazuri. En este término se encuentra la depuradora de la comarca de Pamplona
- km 37: Orkoien
- km 39: San Jorge, barrio de Iruñea
- km 44: Plaza del Castillo, y que usted lo haya pasado bien

INSCRIPCION Y AVISOS / IZEN EMATEA eta DEIAK

- Las inscripciones las coordinará Pedalibre, en Madrid
- La información la proporcionaremos en Nafarroa: Jaione (948 - 39 90 41) y Andoni (948 - 24 72 99). Durante la marcha llevaremos un móvil (909 - 47 26 00)
- Estar preparados física y mentalmente (puertos)
- Llevar ropa de abrigo y para la lluvia (tierra de sirimiri y otras posibles tormentas)
- Llevar tienda de campaña, linternas (noches, túneles), cartilla sanitaria, el DNI y otras (Inem, joven o estudiante).
- La camioneta de apoyo únicamente se dedicará a llevar los bultos de las personas que lleven tiernecitos infantiles (niños y niñas) y para las emergencias.
- Lleva la bici en buenas condiciones (se pondrá contenta) y no olvides los repuestos necesarios para las averías más habituales (siempre hay alguien que hecha una mano al que sabe menos)
- Hazte responsable de la basura que generes y déjala en los lugares adecuados
- Las comidas y cenas las realizaremos juntándonos en grupos pequeños.

- Apúntate a realizar tareas comunes, pues el grupito coordinador es pequeñito.
- Evitar ir con coche junto a l@s esforzados txirrindularis (bicileteros).
- Las personas que no tengan seguro de accidente se lo gestionaremos desde la organización. Además todas tendremos seguro de responsabilidad civil con una franquicia de 25.000 ptas.
- Si realizas alguna actividad, ponte en contacto con la organización
- Disfruta de los encuentros y aprovecha para conocer a otras personas y otras tierras maravillosas que te están esperando

*Cuando llegue la Primavera
si ya me he muerto,
florecerán las flores de la misma manera
y los árboles no serán menos verdes que la Primavera pasada*

*La realidad no me necesita.
Siento una enorme alegría
al pensar que mi muerte no tiene ninguna importancia.*

*Si supiese que iba a morirme mañana
y la Primavera iba a llegar pasado mañana,
me moriría contento, porque
ése es su tiempo. ¿Cuándo había de llegar sino en su tiempo?*

*Me gusta que todo sea real y que todo esté en orden:
y me gusta porque sería así aunque no me gustase.
Por eso, si me muero ahora, muero contento,
porque todo es real y todo está bien.*

*Si queréis, podéis rezar sobre mi fètetro.
Si queréis, podéis bailar y cantar a su alrededor.
No siento preferencia para cuando ya no pueda sentir preferencia.
Lo que sea, cuando sea, es lo que ha de ser, lo que es.*

*Es tal vez el último día de mi vida.
Saludé al sol, levantando la mano
pero no le saludé diciendo adiós ;
le hice un gesto de que me gustaba verlo.*

A Iñaki, que con este calor estará pedaleando /
volando por las Bardenas

BOLETIN DE INSCRIPCION

NOMBRE / IZENA: _____ APELLIDOS / ABIZENA: _____

DIRECCION / HELBIDEA: _____

MUNICIPIO / HERRIA: _____ C.P. / PK: _____

TELEFONO / TELEFONOA: _____ FAX / FAXA: _____

GRUPO / IALDEA: _____ LOCALIDAD / HERRIA: _____

Participaré en los encuentros los días / Parte hartuko dut honaka egun hauetan: **18 19 20 21 22 23 24 25 26**

Llegaré a Iruñea en / Iruñera iritsiko naiz: tren / trenoz bici / txirrindulaz otro / beste era batean Día / Eguna _____

Ingreso las 5.400 pts. (si le apuntas días sueltos: 600 pts. / día más 500 pts. por el seguro) en la cuenta de COIBICI: Cajamadrid (código de la Entidad: 2038), sucursal 1079, c/c N.º 6000434439. C/ Maria Auxiliadora, 1 - 28040 Madrid. Y mándanos copia del resguardo del ingreso, junto con este boletín de inscripción a PEDALIBRE Izen ematearen dirua, n.º 6000434439. kontuan sartu, eta bidali agiria helbide honetara

Seguro de bici / aseguroa: _____ Compañía: _____

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...

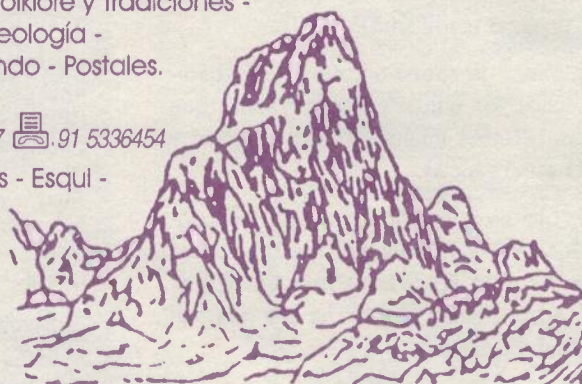
DOS TIENDAS EN MADRID:

LA TIENDA VERDE - Maudes, 23 (☎ 91 5353810 📠 91 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 (☎ 91 5343257 📠 91 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

