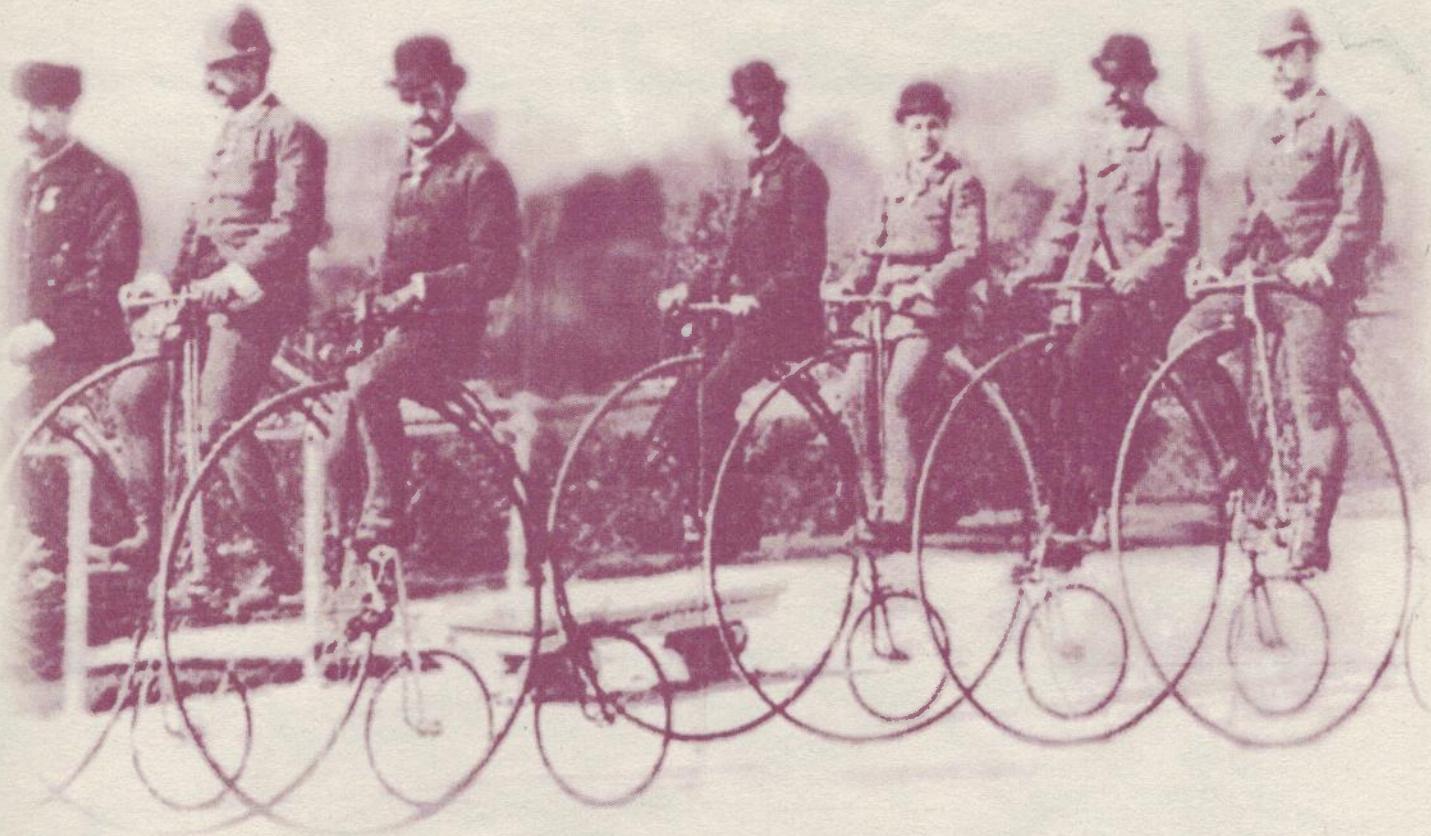


Sin prisas

Inviero 99
29

La revista para los que
se toman la bici con calma

Separata
EuroVelo a su paso por la Península



Ruta
Los Puertos de Beceite

Tráfico y bicicleta
Propuesta de modificación

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

A Contramano. Asamblea de Ciclistas de Sevilla.
Calatrava 26. 41002 Sevilla. tel. 954.905.650
A Pedal. Arzollar 17. 13195 Poblete (Ciudad Real).
tel. 926.833.159

AMB. Agrupación de Mensajería en Bicicleta.
Ángel de Saavedra 6, local 5. 14003 Córdoba.
tel. 957.430.600

Amics de la Bicicleta. Apartado 365. 12001
Castellón de la Plana. tel. 964.260.760

Amics de la Bici. Demóstenes 19. 08028.
Barcelona. tel. 933.141.466

C.C. Amigos de la Bici. Apartado 2116. 37080
Salamanca. tel. 689.411.546.

Arousa en Bici. Apartado 323. 36600 Villagarcía
de Arosa (Pontevedra). tel. 986.512.088

Asturias en Bici. Campo de los Patos 8. 33010
Oviedo (Asturias). tel. 985.218.000

Biziz Bizi. Apartado 10143. 48080 Bilbao
(Vizcaya). tel. 944.790.119

C.C. Caminos y Cañadas. Apartado 115. 13500
Puertollano (Ciudad Real). tel. 608.312.580

FPCUB. Federación Portuguesa de Cicloturismo e
Utilizadores de Bicicleta. Apartado 4031. 1501
Lisboa (Portugal). tel. 07.35.113.56.12.53

Granada al Pedal. María de Maeztu 11, esc. 5,
3^{ta}. 18011 Granada. tel. 689.715.791

Guardabarros, Comité de Bici Urbana. Apartado
860. 37080 Salamanca. tel. 923.252.676

Kalapie. Apartado 1872. 20080 San Sebastián
(Guipúzcoa). tel. 943.273.542

La Coruña en Bici. Apartado 171. 15080 La
Coruña. tel. 609.815.830

Onso, Asociación Naturalista Altoaragonesa.
Apartado 83. 22080 Huesca. tel. 974.223.255

C.C. Pedalibre. Campomanes 13, 2^º Izda. 28013
Madrid. tel. 915.411.071

Pedalea. Edificio Interfacultades. Plaza de San
Francisco s/n. 50009 Zaragoza. tel. 976.761.005

Plataforma Carril-Bici Córdoba. Círculo Cultural
Juan XXIII. La Palma 2. 14002 Córdoba. tel.
957.204.015

Rebonza. Arturo Kampiñon s/n. 48910 Sestao
(Vizcaya). tel. 944.621.283

C.C. Rodalibre. Monte Carrasco s/n. 36940
Cangas de Morrazo (Pontevedra). tel.
986.304.766

Ruedas Cuadradas. Eugenio Gross 22, 5^ºF. 29009
Málaga. tel. 952.240.399

Sagarrak. Apartado 132. 48970 Basauri (Vizcaya)

G.C. Tronchacadenas. Castro Romano 3, bajo
izda. 33201 Gijón (Asturias). tel. 985.350.807

Valencia en Bici. Plaza de Santa Cruz 6, bajo izda.
46003 Valencia. tel. 963.917.864

Asamblea Ciclista de Valladolid. San Blas 6, 1^º.
47003 Valladolid. tel. 619.242.586

Xebolea Bici-Ecoloxía. Apartado 35. 27500
Chantada (Lugo). tel. 982.162.582

GRUPOS AFINES A CON BICI

CCCP. Ciudadanos Ciclistas de la Comarca de
Pamplona. Lindachiquia 10, bajo. 31001
Pamplona (Navarra). tel. 948.213.033

CLAN. Ciclistas Libres Amigos de la Naturaleza.
Residencial Tarjeta 8. 45007 Toledo

La Farinera del Clot. Castellbell 20, 3^º, 1^º. 08030
Barcelona. tel. 933.466.057

GECEN. San Roque 15. 12480 Soneja (Castellón).
tel. 964.135.062

Hiribike. Ciclistas Urbanos de Vitoria-Gasteiz.
Zumakera 78, 4^º. 06010 Vitoria. tel.
619.881.609

KEA. Apartado 4132. 31080 Pamplona (Navarra).
tel. 948.174.358

Bicimensajeros La Luna. Castro Romano 3, bajo
izda

33201 Gijón (Asturias). tel. 649.439.657

Mallorca amb Bici. Posada de la Real 5, bajo.
07003 Palma de Mallorca. tel. 971.718.120

Margalló. Solar 40. 03202 Elche (Alicante). tel.
965.421.109

G.C. Plato Fondo. Orillamar 71. 15002 La Coruña.
tel. 981.203.800

Probike. París 128. 08036 Barcelona

Rutas del Románico. Apartado 239. 36080
Pontevedra. tel. 986.858.881

La Tortuga Perezosa. Merced 18, bajo. 31001
Pamplona (Navarra). tel. 948.247.299

Editorial

Como podréis ver en el artículo dedicado a la combinación bici+tren, la expectativa de futuro es poco alentadora: no se va a tener en cuenta el transporte de bicicletas en la adquisición de nuevos materiales. Y no sólo eso, sino que dicho material tampoco dispondrá de los espacios polivalentes que existen en la actualidad, susceptibles de ser utilizados para llevar bicicletas, además de carritos de minusválidos, de niños, bultos voluminosos, etc. También en la remodelación del material existente, peligra la existencia de dichos espacios aptos en la actualidad, para el transporte de bicicletas.

Además, la compañía continua cerrando líneas regionales, o eliminando trenes nocturnos de la circulación, apostando casi exclusivamente por la creación de infraestructuras, sin tener en cuenta las existentes, para trenes de alta velocidad, pensados para viajeros tipo, con escaso equipaje y, por supuesto, nunca diseñados para el transporte de bicicletas.

Renfe ya ha dado el primer paso prohibiendo el acceso de bicicletas a trenes que no disponen de un espacio suficiente, ya que opta por maximizar el número de asientos en sus trenes regionales.

Quizá es el momento de movernos nosotros, los usuarios de la bicicleta. La presión que se ejerció sobre las autoridades ferroviarias en su momento, hizo que la bicicleta volviera al tren, después de un tiempo de total prohibición. Desde luego, dejar transcurrir el tiempo esperando que sean otros o la propia compañía ferroviaria la que resuelva el próximo conflicto, no es ni debería ser una solución a considerar. Desde instancias internas de Renfe se nos ha advertido del éxito de otras asociaciones en la persecución de sus fines, así que no debemos esperar más para hacernos oír.

Os ofrecemos en este número, la separata dedicada a Eurovelo, realizada por la Comisión creada en ConBici al efecto. Se trata de un exhaustivo trabajo en torno a un ambicioso proyecto: crear 12 grandes rutas para bicicletas que atraviesen el continente europeo. Esperamos que no sólo sirva para orientar y unificar criterios dentro de la propia coordinadora, sino que sea un elemento informativo para todos los usuarios de la bicicleta sobre los proyectos que se realizan a nivel europeo, dentro del marco de un asociacionismo activo a favor de la promoción del uso de la bicicleta como transporte y recreo.

Han elaborado esta revista:

- ✓ Antonio González (Coordinador)
- ✓ Juan Merallo, Alejo Vivar (Redacción)
- ✓ Pilar Rincón y Vicente Ruiz (Maquetación)
- ✓ Carlos Gamo, Lucía Bisquert y Héctor Hernández (Dibujos)
- ✓ Fernando Domingo (Publicidad)
- ✓ Paloma Gil (Finanzas)
- ✓ Gonzalo, Isabel, Pilar, Martín, Ángel y muchos más.

Edita: Pedalibre-ConBici
C/Campomanes 13, 2^º Izda.
28013 Madrid. Tf. 91.719.06.26.
Fax 91.719.06.26 (previo aviso)
E-mail: pedalib@senda.ari.es

Imprime:
Gráficas ANYA
C/Las Matas 14
28039 Madrid. Tf. 91.311.53.95
Depósito legal: M-39179-1986
Periodicidad semestral

Queda autorizada la reproducción total
o parcial del los textos de esta publica-
ción citando la fuente.

— Si después de leer esta revista no te subes a una bicicleta, no habrás entendido nada. —

Sin prisas



Cartas a la redacción

La nueva droga: Bicidependencia.

Oscar.

Esta carta es una advertencia ante una droga que se puede introducir en su vida y atacar su confort. A continuación conocerán mi drama, tomen nota si no quieren acabar como yo.

Todo comenzó hace unos meses, cuando tuve que dejar el coche en el taller para una semana. Ante una situación tan dolorosa, no me quedó mas que una opción fatídica: rescatar la bici del trastero para ir a la universidad. El lunes todo fue bien; casi me atropellan y llegué entre helado y sudado a clase. Estaba claro que lo de la bici sólo iba a ser temporal. El martes me puse bufanda y chubasquero para parar el viento, con lo cual comenzó el verdadero peligro: marché sin frío en ese demonio sin motor. Para el viernes ya andaba seguro, apenas sudaba y me sentía más en forma. Y encima aquel billete de 2000 de la gasolina semanal. Todo resultó demasiado tentador. La desgracia ya se había fraguado: sin quererlo me había convertido en uno de "ellos". Sí, me había enganchado a la bici para moverme por la ciudad. Una verdadera adicción.

Y mírenme ahora. Soy un insolidario y compungido ciclista urbano, un elemento perturbador de la paz social de nuestro tráfico. Sufrí cada mañana cuando soy incapaz de coger el coche, veo cómo se estanca el cuenta-kilómetros y no puedo contribuir con mi granito de humo en nuestras calles. Es realmente doloroso.

Pero me voy a rebelar. Voy a crear la fundación contra la bicidependencia. Es una enfermedad más extendida de lo que ustedes creen, para la cual no existe vacuna. Sólo podemos defendernos con nuestra cómoda vagancia. En países tan dispares como China y Holanda el problema toma tintes de epidemia. Incluso algunos defienden esta droga afirmando que es lo mejor para ellos y para su ciudad. Síntomas de delirio de la bicidependencia total. Incluso aquí, en nuestra querida y tráfica Pamplona, estos biciadiictos se han agrupado en una secta llamada CCCP (Ciudadanos Ciclistas de la Comarca de Pamplona). ¡De un nombre así qué se puede esperar!. Su objetivo, tan claro como destructor: promover su droga entre los ciudadanos. Por favor, no prueben la bici para moverse por su ciudad, porque ese mecanismo cruel no distingue sexo ni edad. Les hará sentirse mejor, no tendrán que aparcar, ahorrarán dinero, pero recuerden que son síntomas de euforia de una droga muy peligrosa.



Porque en estos temas la verdad nunca es lo que parece, sino lo que la publicidad nos dicta. No podemos dar un paso atrás en nuestra evolución consumista. No vaya a ser que dejemos sin su tráfico a una ciudad y unos habitantes que lo necesitan.

Por favor, no prueben la bici. O acabarán enganchándose.

No me identifico.

Andrés Brea.

Me parece muy desafortunado (por no decir otra cosa) el artículo de Paco Tortosa en el último Sin Prisas. No voy a entrar uno a uno en los múltiples errores que ha cometido, sólo decir que nos hace un flaco favor a los/as cicloturistas de alforjas de verdad, o sea, a quienes, además de disfrutar del entorno y de los/as amigos/as, tenemos otros valores como el respeto al resto de los/as ciclistas, que no olvidemos que son personas. Señor Tortosa, modere su literatura, actitudes como la suya no son propias para una revista como el Sin Prisas.

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

pedalib@senda.ari.es

DE TODO UN POCO

PLAZAS Y PARQUES DE LA CORUÑA

El pasado 15 de septiembre entró en vigor la Ordenanza Municipal de Circulación promulgada por el Ayuntamiento de La Coruña. En ella se definen como espacios de uso compartido por peatones y ciclistas todas las plazas y parques de la ciudad. Además, abre la puerta a que estos espacios se amplíen a otras partes de la ciudad, pero hasta ahora no se ha declarado como tal ningún otro. Por tanto los ciclistas coruñeses y los que vienen de fuera, podrán andar legalmente tanto por las calzadas de las calles, como por los carriles bici como por las plazas y parques de la ciudad. En los espacios compartidos con peatones, a la misma velocidad que éstos.

PLAN BRITÁNICO PARA REDUCIR EL TRÁFICO

Al grito de (esto no puede seguir así!), el Ejecutivo publicó un Libro Blanco del Transporte, que incluye nuevas medidas penalizadoras del uso de los vehículos privados en las grandes ciudades, así como el fomento de la red de transporte público.

La principal novedad es la implantación de una tasa especial para las empresas que faciliten el aparcamiento de sus empleados.

Los responsables de los barrios podrán también establecer tarifas disuasorias por el uso de vías que estén particularmente congestionadas y por el acceso de automóviles a determinadas áreas turísticas fuera de las ciudades, como parques naturales, y se buscarán fórmulas a fin de que los padres no usen el coche para trasladar a sus hijos al colegio.

El catálogo de medidas de penalización se compensará en parte con

otras para facilitar el uso de medios alternativos de transporte. El Libro Blanco reforzará el carril-bus y las rutas de bicicleta, exigirá un servicio de mayor calidad en trenes y autobuses, invertirá en infraestructuras y establecerá un sistema de información único en el año 2000.

PLAN DIRECTOR DE VÍAS CICLISTAS PARA TORRENT

Más de 123.000 metros de vías adaptadas al mundo de los ciclistas., 1.800 señales de circulación y 1.980 plazas de aparcamiento para bicis pueden transformar el municipio de L'Horta Oest. El Consistorio de Torrent acaba de recibir el estudio titulado *Plan Director de Vías para Bicicletas del Término Municipal de Torrent*, un complejo trabajo encargado al colectivo cultural Paleta d'Octres.

El documento es un auténtico plan director que analiza las necesidades concretas de la población y establece qué vías urbanas y qué recorridos exteriores pueden adaptarse al paso de los velocípedos.

El proyecto -que también ofrece itinerarios con valores turísticos, de ocio, pedagógicos o deportivos- propone dos alternativas económicas, según se hagan los carriles urbanos al nivel de la calzada o de la acera. La primera opción costaría 188 millones de pesetas. El coste de la segunda subiría a 415 millones.

ENCUENTRO INTERNACIONAL DE TRANSPORTE URBANO SOSTENIBLE Y EL USO DE LA BICICLETA

En Santa Fe de Bogotá (Colombia), en el marco de la Semana Nacional para Incentivar el Uso de la Bicicleta, el Pro-

grama Transporte y Medio Ambiente del Instituto de Estudios Ambientales de la Universidad de Colombia y la Fundación América Latina, con apoyo del Ministerio de Medio Ambiente, programaron *El Encuentro Internacional sobre Transporte Urbano Sostenible y el Uso de la Bicicleta*, para presentar las experiencias de Colombia y otras partes del mundo, sobre formas de incorporar el uso de la bicicleta en los planes de transporte y de ordenamiento territorial y mostrar a las autoridades locales, regionales y nacionales, así como a las comunidades, los beneficios de un transporte urbano sostenible para elevar la calidad de vida con inversiones no cuantiosas. Las fechas fueron del 26 al 28 de noviembre de 1998.

El encuentro tuvo los siguientes objetivos:

- 1.- Presentar y discutir experiencias nacionales e internacionales en planificación para el uso de la bicicleta en el marco de un transporte urbano sostenible.
- 2.- Conocer las ventajas que obtienen los municipios y la ciudadanía en términos económicos, de salud, medio ambiente, espacio público, accesibilidad, equidad y energía, al adoptar planes para favorecer el uso de la bicicleta.
- 3.- Impulsar y fortalecer la organización de las comunidades para apoyar el uso de la bicicleta y lograr transformaciones benéficas en su entorno cotidiano.

ESLOVENIA: BICICLETAS GRATIS EN EL TREN

La compañía ferroviaria de Eslovenia ha firmado un convenio con el grupo local de ciclistas MKM, que permite a todos sus miembros llevar su bicicleta gratis en todos los trenes.

Como el MKM es parte de la Federación Europea de Ciclistas (ECF), el con-

venio se extiende a las 51 organizaciones de ciclistas de 31 países.

Los ferrocarriles de Eslovenia han decidido cooperar con el nuevo proyecto de MKM Bicicleta para el trabajo.

FRANCIA: CIUDADES SIN COCHES

En un país donde sólo el 2% va al trabajo en bicicleta, el día 22 de septiembre, 35 ciudades declararon un día de prohibición para los coches en el centro de la ciudad.

En París, el nivel general del tráfico cayó el 15% aunque sólo 60 km. de carreteras fueron cerradas al tráfico. Otras grandes ciudades que tomaron parte en el evento, fueron Nantes, Tours y Estrasburgo.

El Ministro francés de Medio Ambiente, espera organizar el día libre de coches como un evento anual en el que la gente redescubra el placer de andar, pedalear y disfrutar de calles tranquilas.

De acuerdo con las estadísticas nacionales de Francia, las dos terceras partes de los usuarios van al trabajo usando su coche, el 18% utiliza el transporte público, el 11% va andando, y sólo el 2% va en bicicleta. En las ciudades de Holanda y Dinamarca, el número de ciclistas alcanza el 30-45% en las principales ciudades.

DONOSTIA: MÁS BIDEGORRIS

La ciudad de las dos ruedas está a punto de convertirse en una realidad. La Comisión de Gobierno analizará el proyecto de implantación de un carril-bici que culminará el circuito urbano de bidegorris de la ciudad.

La implantación de un carril para bicicletas por el paseo de La Concha es un viejo proyecto constantemente demandado por agrupaciones de ciclistas y entidades ciudadanas de todo tipo.

Los ciclistas discurrirán por un trazado separado 4 metros de los edificios de viviendas. A su vez, el carril-bici, que será de ida y vuelta, tendrá tres metros de anchura.

La incorporación de los ciclistas al paseo de La Concha, supondrá la eliminación de uno de los carriles de circulación de vehículos.

MADRID: 7 KMS. DE CARRIL-BICI

Ha quedado inaugurados por el gobierno autónomo 7 kilómetros de carril-bici, que unirán las localidades de Colmenar Viejo y Soto del Real. La obra, que ha supuesto un desembolso de 445 millones, ha mejorado la carretera existente entre estas dos poblaciones. Tiene una

anchura de 3 metros, de ida y vuelta, con un bordillo separador de cemento, y es continuación de los 25 km existentes en la actualidad que unen la capital con la localidad colmenareña.

Este último, como contrapartida negativa, solamente ofrece un arcén pintado de rojo situado en una de las autopistas con más tráfico de la región.



BICI + TREN

Federico Mohino

En primer lugar me gustaría transcribir las peticiones realizadas a la UNE de Regionales en la reunión del día 10 de Abril de 1998:

MEJORA DE LA INFORMACIÓN

Es necesario una información clara y exacta a todos los clientes para que no se produzcan situaciones desagradables y aumente el número de usuarios de este servicio.

En concreto, proponemos la colocación del pictograma de la bicicleta en los horarios que se facilitan al público en general (desplegables, plastificados, guía de Regionales...), añadiendo una cita en la que se diga el lugar de colocación de la bicicleta y aun el tipo de

tren. Así mismo, sugerimos la colocación del pictograma en la puerta de acceso cercana al lugar de colocación de la bicicleta, así como en el mismo, como ha ocurrido con las unidades UT 470.

Este paso ha sido dado por la UNE de Largo Recorrido, quien ha colocado el pictograma de la bicicleta en los horarios de la guía Intercity y de la guía de Largo Recorrido de los trenes que permiten su transporte.

De igual forma, Cercanías ha editado recientemente, un horario plastificado para cada uno de los núcleos de Cercanías en el que se indica la franja horaria en la que se permite el transporte de la bicicleta durante la semana.

DISEÑO DEL FUTURO MATERIAL QUE TENGA EN CUENTA EL TRANSPORTE DE LA BICICLETA

Este punto es importante para facilitar la combinación bici+tren, sobre todo cuando la UNE de Regionales ha apostado por los usuarios ciclistas desde hace unos años.

Pensamos que el espacio reservado a minusválidos podría servir también para el transporte de 2 bicicletas en el tren adquirido recientemente. Sin embargo, sugerimos que este espacio se amplíe un poco más, instalando asientos abatibles que permitan colocar bicicletas, como en el caso de las unidades 470.

CHAPINAL

bicicletas y accesorios



TALLER
ESPECIALIZADO

Gran variedad
de productos
para tí

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



ALCALA, 242
TEL.: 91-4041853
FAX: 91-4045012
MADRID 28027

Sin prisas

Esta sugerencia está encaminada a facilitar la homogeneización de los espacios polivalentes que pueden ser utilizados por las bicicletas, y que facilitaría en gran medida el servicio.

REMODELACIÓN DEL MATERIAL EXISTENTE TENIENDO EN CUENTA EL TRANSPORTE DE LA BICICLETA

Hemos comentado el beneficio para los usuarios ciclistas que ha supuesto la remodelación del material UT 440 instalando una zona de uso polivalente con asientos abatibles (viajeros, carritos de niño, bultos voluminosos, bicicletas), sin que haya supuesto apenas coste adicional ni molestias para el resto de los usuarios, y sí una mejora para los portadores de bicicletas, de la misma forma que la instalación de ganchos para bicicletas en el furgón de las unidades 444, que cubren el servicio de Cataluña Express.

Sugerimos que caso de futuras remodelaciones del material de Regionales sean tenidas en cuenta la creación de estos espacios polivalentes, qué por otra parte facilitaría la homogeneización de dicho espacio.

La respuesta a estas peticiones ha sido la siguiente:

La colocación del pictograma en los horarios es difícil de realizar, debido a que no se asegura el mismo material todos los días, por ejemplo en las salidas y regresos de puentes, Semana Santa y Navidad.

En estas ocasiones el material que sustituye al habitual no suele llevar espacio reservado, y los ciclistas podrían poner reclamaciones por este motivo.

Me gustaría comentar que esta respuesta es lógica hasta cierto punto, pero este problema se podría solventar si se añadiera una coletilla en los horarios que advirtiera esta posibilidad y, por tanto, el transporte estuviera sujeto a la circular nº 5 de viajeros, párrafo 5 (1 Sep 1993), que dice permitir el transporte de bicicletas en períodos y líneas no autorizadas si no implica molestias al resto de usuarios.

El diseño del futuro material seguirá sin tener en cuenta la bicicleta.

Esta ha sido una petición realizada en numerosas ocasiones y que se sigue sin tener en cuenta. Basta comprobar como los nuevos trenes TRD, que circulan en Galicia y Andalucía, no cuentan con ningún espacio polivalente, e incluso el espacio reservado a minusválidos no permite la colocación de una bicicleta, debido a la dificultad de maniobrar dentro del tren. Por ello, Regionales ha prohibido el acceso de bicicletas a estos trenes.

He de comentar que cuando una UNE de Renfe compra nuevo material es reacia al transporte de bicicletas. Así ocurrió cuando la UNE de Cercanías puso en servicio sus trenes 446 y 447, entonces los interventores no permitían el acceso de bicicletas, mientras que al poco tiempo apareció una normativa permitiéndolo. La diferencia con estos nuevos trenes TRD es la falta de espacio, debido a que han maximizado el número de asientos para pasajeros, mientras que en los trenes de Cercanías citados se ha maximizado el espacio sin asientos para albergar mayor número de viajeros.

La remodelación del material existente, en el que se tenga en cuenta el transporte de bicicletas, está todavía en el aire. Así, no nos aseguran que cuenten con la bicicleta cuando las unidades 440 se conviertan en 480. Esta es una mala noticia para los cicloturistas, especialmente cuando pensamos que las remodelaciones efectuadas por la UNE de Regionales, concretamente, la conversión de UT 440 a UT 470, con espacios polivalentes de asientos abatibles, permiten el transporte de la bicicleta con seguridad, sin molestias para el resto de usuarios, sin disminución del número de asientos y a un coste económico muy pequeño.

En definitiva, el futuro del transporte de bicicletas en los trenes de Regionales no lo tenemos asegurado por mucho tiempo, mientras que la bicicleta no sea tenida en cuenta a la hora de adquirir nue-

vo material o cuando se realice la remodelación del existente.

En segundo lugar, quiero comentar una información aparecida en la revista Vía Libre de Mayo de 1998, según la cual la plataforma por la defensa y desarrollo del ferrocarril en Teruel ha diseñado una serie de rutas cicloturistas por parajes de la provincia de Teruel, con origen y/o final en estaciones de ferrocarril con servicio de viajeros. Por otra parte, esta asociación en colaboración con nuestros compañeros de Valencia en bici propusieron los días 9 y 10 de mayo, pasados, un recorrido cicloturista por una de las rutas, en concreto, la que discurre por el antiguo ferrocarril minero de Ojos Negros.

En tercer lugar, me gustaría comentar que está en proyecto de realización un folleto informativo sobre el transporte de bicicletas en los trenes de Cercanías, Regionales y de Grandes Líneas, sin fecha de aparición, pero que supone una buena noticia para los usuarios de la combinación bici + tren.

Por último, comentar que muy pronto los animales de compañía (perros, gatos, pájaros, ...) podrán ser transportados en todos los trenes, atendiendo a una circular de Renfe que aparecerá próximamente. Uno de los interlocutores de Regionales que tenemos me quiso hacer ver la diferencia entre la presión que había ejercido las asociaciones de defensa animal y un ministro del Gobierno actual y la que podemos hacer desde CON BICI.



EL II CONGRESO IBÉRICO: LA BICICLETA Y LA CIUDAD

Mayte Fernández

Asistir al II Congreso Ibérico «La bicicleta y la ciudad» fue, para mí, una experiencia gratificante, en todos los sentidos. Y razones tengo para creerlo. Para empezar el lugar, A Coruña (con acentillo gallego, y un Ribeiro al lado suena mejor) era, si no idílico como una isla caribeña, sí encantador, y nunca mejor dicho, pues las *meigas* abundaron para que todo, todo, saliera perfecto: hasta a Jesús Ángel (el «Ilmo. Sr. Presidente» del club anfitrión, La Coruña en bici) le quedaba bien el traje.

La acogida que tuvimos en el Paraninfo del Rectorado de la Universidad de La Coruña, sede del Congreso, unos minutos antes de que comenzara, nos resarcíó con creces del ambiente que nos perdimos el viernes noche, pues tanto por los miembros de «La Coruña en bici» como por las azafatas encargadas de su organización el trato fue, a la vez que cordial, sorprendente, pues no pensaba yo que, al menos personalmente, algunos fuéramos ya conocidos por los anfitriones.

La primera ponencia fue madrugadora, y no era para menos, pues el tema de la bici daba mucho de qué hablar. Y comenzó en portugués, con el Presidente de la Federación Portuguesa de Cicloturismo, hablándonos de la realidad ciclista del país vecino y de otro tipo de realidades que, aunque no supusieran más que una anécdota dentro de la ponencia, dieron pie a ciertos comentarios entre los asistentes. Y es que, claro, pensar que si te echas un novio portugués, podría suponer competir con el último modelo de BMW, Audi o Volkswagen del mercado...

Y mirad que Juan Carlos Pascual, de «Asturias en Bici», lo advirtió en su ponencia de por la tarde: a través de una serie de spots publicitarios, nos hizo comprobar hasta qué punto los operadores económicos, así como las agencias de marketing pueden «comernos el coco» con un montón de imágenes sugerentes y atractivas sin otro fin que la compra del último utilitario (y no tan utilitario) de venta en el

mercado. Y todo ello en detrimento de otra serie de ideas, valores o medios más importantes... En este punto también el sector femenino resulta bastante «tocado», la verdad. Y para percatarse de ello basta con observar, en lugar de hacer zapping en el descanso de una película, un poco más en el contenido de los anuncios publicitarios. Eso fue lo que, por medio de una exposición chispeante que reflejaba un buen trabajo de investigación, nos hizo comprobar Juan Carlos, aparte de hacernos pasar un rato tremendamente agradable que se nos hará difícil olvidar.

Personalmente, también a mí se me hará difícil asistir a la exposición de una ponencia tan bien estructurada, tan rica en documentación (gráfica y escrita) y tan interesante para el tema de la bici como la de las «Vías Verdes» que realizó Carmen Aycart, perteneciente a la Fundación de Ferrocarriles Españoles. Quizás la clave del éxito de su comunicación fue el gran entusiasmo que reflejaba en todo lo que nos



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

Sin prisas

decía, aunque también es conocida la gran ilusión que pone en su trabajo, con la que ha conseguido subir a una bicicleta a algún que otro político totalmente «pez» en lo referido a cambio de marchas o de cámaras pinchadas.

No puedo olvidar hablar un poquito de mi gente, y es que Lalo y Carmen también fueron piezas importantes dentro del Congreso, al formar parte de dos de las mesas redondas que se celebraron. A Lalo le tocó presidir la última, antes de la clausura, el domingo por la mañana. Y de nuevo demostró que en este tipo de acontecimientos, es todo un «profesional».

Carmen, que expuso su ponencia sobre el problema de las bicicletas en las grandes ciudades, realizó un resumen muy contundente del mismo y que reflejaba, de forma tremadamente respetuosa con la realidad, los hándicaps con los que los ciclistas de Madrid tienen que pelearse todos los días.

En la misma mesa también expuso su comunicación Juan Alberto Ramos, perteneciente a «Amigos de la Bici» así como a «Tronchacadenas», un tío con una serenidad encantadora que relató, con gran humor, la ironía de ver cómo las autoridades con las que normalmente se «peleaban» en su ciudad, Salamanca, con el fin de hacerla más llevadera para los ciclo-aficionados, se volvían con ellos una vez declarada la elección de Salamanca como Ciudad Europea de la Cultura del 2002.

Todas las ponencias y mesas redondas tuvieron algo de especial. Algunas despertaron interés profesional, como la de Joaquín Menéndez, perteneciente a la «Asociación de Mensajerías en Bicicleta», que nos mostró cómo la bicicleta puede ser parte de la infraestructura de un negocio emprendedor; también las hubo simpáticas, como la de Francisco García, de «A Contramano», en la que demostró sus tablas en estos menesteres cuando el proyector se la jugó y sus diapositivas salieron «marradas»; e incluso en alguna se pudo llegar a cortar la tensión que se respiraba en el aire, a causa de las interpretaciones tan *sui generis* que Gonzalo Ocampo, Jefe Provincial del Tráfico de La Coruña, realizó sobre la normativa aplicable a la circulación vial, las cuales levantaron ciertas ampollas entre los asistentes. Pero para disfrutarlas ampliamente, os remito a la lectura del libro del Congreso: resultado

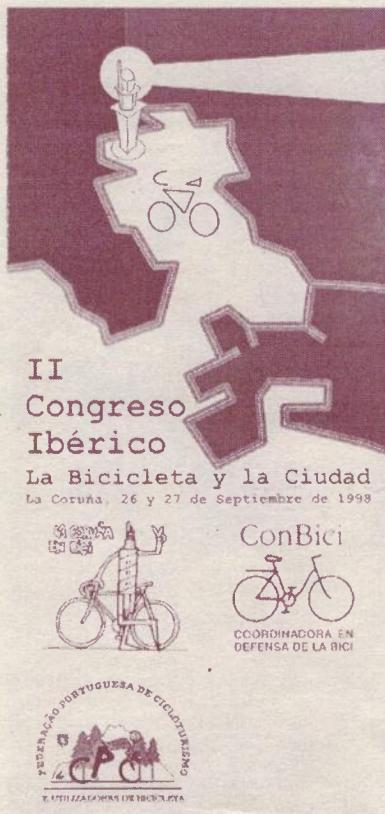
de, por lo que podréis comprobar, un duro trabajo de recopilación, edición y enmaquetación, realizado por los miembros de «La Coruña en bici» y donde podréis hallar desde mensajes de apoyo y ánimo de toda una serie de autoridades (que harían llorar de alegría a los organizadores de cualquier máster en Administración pública, o incluso, eclesiástica), hasta proyectos urbanísticos solidarios con la

ofrecernoslo acompañado del suave azul del cielo gallego, del rojo metálico del tranvía y del amarillo modernista de las farolas del paseo marítimo.

También, como no, pudimos darnos un garbeo, primero en bici, con hilo musical incluido (uno de los miembros del club anfitrión cuenta con un equipamiento musical en la bicicleta que haría temblar al más marchoso de los disc-jockeys) y bien acompañados de la troupe de «La Coruña en bici» y del resto de participantes del congreso, por la ciudad anfitriona, que nos permitió contemplar la «casa» de su más antiguo huésped (Hércules, me parece que se llama), y después, a pie, para visitar María Pita o los miradores, y para probar, no podía faltar, alguna que otra riquísima muestra gastronómica que la ciudad ofrece a los transeúntes... Aunque fuera con el riesgo de perder el tren, donde coincidimos una parte de la representación del congreso.

Quizá lo que acabo de exponer no refleja fielmente, ni en su totalidad, todos los aspectos del congreso, y por ello pido disculpas a aquéllos que se han animado a «leerme», así como por el olvido en el que pueda haber incurrido al no mencionar ésta o aquélla ponencia o comunicación. Espero que se me perdonen. Es difícil escribir de las impresiones de una experiencia como la aquí relatada intentando informar al mismo tiempo de todo lo esencial.

En lo que seguro que vais a coincidir conmigo es en la visión que me traje del viaje a La Coruña y del congreso, y es que, aunque corra el riesgo de caer en vanas zalamerías, debo reconocer que tratar a gente tan despierta, de lugares, profesiones e inquietudes tan diferentes que se reúne y pone tanta ilusión y dedicación por un objetivo común: el mundo de la bici, o mejor dicho, por procurarle uno que no le quede «corto de mangas», motiva, y mucho, no tanto a imitar su labor, pues para ello son necesarios muchos kilómetros de rodaje y además ellos lo hacen requetebién (teníais que haber visto, chicos, cómo se expresa el personal, incluso con las «diapos» boca abajo), pero sí a seguirles en su empeño, que no es otro que reivindicar un pequeño lugar, pero eso sí, adecuado, para una actividad, o incluso por qué no, para toda una forma de vida como es la bicicleta.



UNA APROXIMACIÓN A LOS PUERTOS DE BECEITE

LOS "AMICS DE LA BICI" JUNTO A LA GENTE DE LA FARINERA, FUIMOS LA PASADA PRIMAVERA, BUENA ÉPOCA, PARA PEDALEAR POR ESTOS LUGARES DE LA CATALUÑA SUR, A VECES DESCONOCIDOS POR MUCHOS.

El itinerario empieza en Nonasp, ya en tierras de Aragón. Hasta aquí hemos llegado en tren, hacia el mediodía. A continuación cogemos la carretera de Batea, con muy poco tránsito, entramos en Cataluña y llegamos a esta villa medieval en medio de viñas ¿conocéis sus viñedos?

Aprovechamos después de comer, para pasear por sus calles porticadas ivale la pena!

Por pista y la N-420 llegamos a Caseres, y aquí encaramos un camino muy agradable (siempre lejos de los coches) que va siguiendo el río Algars y nos permite contemplar un suave paisaje. Pasamos por Arenys de Lledó, superamos una última subida, y llegamos a Horta de Sant Joan.

Todo el pueblo es interesante. Picasso estuvo aquí de joven, y captó en sus pinturas y dibujos la luz y la vida cotidiana de este pueblo. Visitar el Centro Picasso, observar los Puertos que desde aquí se ven, y para dormir hoy, la casa de colonias Els Olivers, donde podéis comer vegetariano (reservándolo antes), muy bueno, por cierto.

Al día siguiente proseguimos la ruta saliendo de Horta por la pista que pasa bajo el Monasterio de San Salvador (isubir!). Vamos a coger el río Canaleta y lo seguimos en un trayecto guapísimo (con baño incluido) hasta Bot. Aquí tenía parada el tren ahora desaparecido que



venía de Alcañiz. Nosotros cogemos la antigua vía... pero con las bicis. El recorrido es extraordinario por sus paisajes, y siempre bien llano, pero recordad que hay que llevar luz para atravesar sus túneles, que alguno hay que tiene más de 1 km. Y atención a los coches que pueden circular por esta pista.

A la salida de un túnel se nos aparecerá el Balneario de la Fontcalda. Antiguamente hizo de polvorín y es un importante punto escondido con una gran belleza natural. Podéis bañaros en el río si el tiempo es bueno, y alojaros en el Santuario como nosotros.

Al día siguiente seguimos por la vía, ahorra sin coches. La plataforma y los túneles nos deparan algunas sorpresas, la mayoría agradables. Una vez llegados al Ebro, tenéis dos opciones: ir a Benifallet,

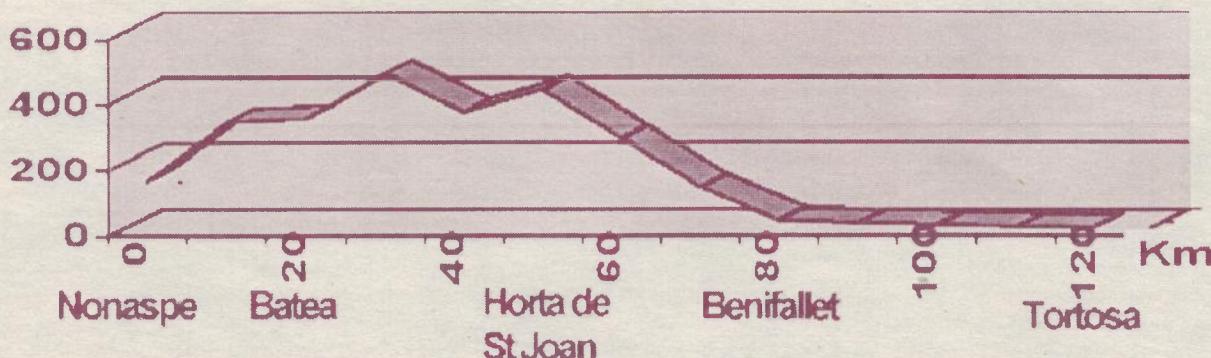
cruzar el puente y bajar al río por la carretera, que sube un pequeño puerto de montaña; o bien bajar en barca (llagut) por el río hasta la presa de Xerta. Así lo hicimos nosotros.

A partir de aquí, la carretera es plana hasta Tortosa, donde vuelve a haber estación de tren de regreso a Barcelona.

Direcciones:

- Casa de Colonias "Els Olivers". Horta de Sant Joan. Tf. 977435360
- Ayuntamiento de Horta de Sant Joan. Tf. 977465005
- Balneario de la Fontcalda. Tf. 977420010
- Alquiler de Llaguts en el río Ebro. Tf. 977407164

Alt.



Sin prisas

A VUELTAS CON EL CICLOTURISMO / 10

LA GUÍA DE CICLOTURISMO (DE ALFORJAS) DE LAS ISLAS BALEARES:
UNA INVITACIÓN INFORMAL PARA LA PRÓXIMA PRIMAVERA

Hace unos meses ha salido de las mazmorras de una imprenta oscura una guía-libro sobre las bellas islas Baleares. Su título es "Les Illes Balears. Ecoguia de rutes cicloturistiques".

El motivo de comentarlo en esta sección viene a cuento porque se trata, a mi entender, de una obra singular. Es, con todas sus consecuencias (virtudes y defectos) una guía para los que practicamos el cicloturismo de alforjas tal como lo aísla y defiende el autor de esta sección (y que, por diferentes avatares de la vida, también es coautor de dicha publicación).

La mayor singularidad de la obra estriba, a mi entender, en una serie de detalles y contenidos como los que os voy a comentar a continuación:

- Desarrolla doce rutas corridas que cubren los sesenta y siete municipios de las Baleares (incluidos sus núcleos urbanos).
- Cada itinerario presenta un perfil y un plano de planta con una ruta corrida y diferentes itinerarios alternativos de ida y vuelta que llevan a los últimos rincones no profanados por el turismo de sol y playa.
- Recomienda lugares para pernecer a la naturaleza en umbrías, bosques, ermitas, albergues, playas y calas de silencios sobrecojedores y luces mágicas (nos costó lo nuestro que la Fundación Sa Nostra y el Gobierno Balear permitieran incluir este apartado, ya que la acampada por libre no está permitida en Baleares).
- Las rutas están planificadas para pedalear con el espíritu y filosofía del cicloturismo de alforjas, sin

ánimo competitivo, con tranquilidad, actitud observadora, contemplativa, indagadora, respetuosa... Recomendando, si ello es posible, viajar en grupos no muy numerosos. En este sentido, creo que vale la pena comentar que en el lloc de Sant Antoni, en la isla de Menorca, y allá por el km 22,2 del itinerario nº 1, el propietario llegó al acuerdo verbal con nosotros (después de explicarle el proyecto) de que abriría su valla de paso por su propiedad privada a grupos no superiores a seis personas y que llegaran con la guía como salvaconducto.

- Los doce itinerarios recorren y permiten acercarse a todos los espacios naturales protegidos (Áreas Naturales de Especial Interés, Áreas Rurales de Interés Paisajístico y Áreas de Paisajes de Interés), así como a todas las Zonas de Especial Protección para las Aves (ZEPAS).
- Así mismo, a partir de los doce itinerarios podréis visitar y disfrutar de los servicios que ofrecen las veinticuatro áreas recreativas de las cuatro islas principales.
- También podréis maravillaros con la presencia de los mejores árboles monumentales catalogados.
- Los doce itinerarios están diseñados (inicio y final), para poder realizarlos mediante el uso complementario de los transportes públicos (trenes, autobuses, barcos y aviones). ¡Dejaros por una vez el coche en casa cuando salgáis de vacaciones!
- Finalmente quiero remarcar el hecho de que la primera parte de la

Paco Tortosa

publicación, dedicada a presentar las Baleares desde un punto de vista patrimonial cultural y naturalista, ha estado a cargo de grandes expertos y conocedores de las islas (porque, o paradoja; los dos autores somos valencianos y, bastante hemos tenido con atrevernos a diseñar los itinerarios y llenarlos de palabras bellas y atractivas que conviertan vuestra lectura en un deseo irrefrenable de pedalear hasta el último kilómetro de la publicación).

Este libro-guía (escrito en catalán) tan sólo se encuentra en librerías de Cataluña, País Valenciano y Baleares). Los del resto del estado podéis pedirlo directamente a la Fundación Sa Nostra, al teléfono 971171925, preguntando por Andreu Ramís. La gente de El País-Aguilar lo tiene entre las manos para intentar hacer una edición en castellano, pero parece ser que eso no va a ser para pasado mañana.

Bueno, ya que me he hecho publicidad encubierta en estas queridas páginas de Sin Prisas, voy a intentar compensar de alguna manera a la redacción de la revista con una propuesta no demasiado usual. Me ofrezco como guía y quedáis invitados a recorrer la ruta 9 (Es Pla) la próxima primavera, allá por las pascuas. Si algún lector o lectora de la revista desea acompañarnos puede ponerse en contacto con nuestros correos electrónicos, o bien llamaros a los teléfonos siguientes: 962432591. Pero recordad, no podemos ser más allá de las seis personas, llevar el libro como salvaconducto y haber comprendido algo de lo que aquí explico y de que es todo esto del cicloturismo de alforjas a la medida humana.

HABLEMOS DE LAS CÁMARAS.... FOTOGRÁFICAS

Miguel A. Delgado

SIN TENER QUE LLEGAR A SER UN PROFESIONAL DE LA FOTOGRAFÍA TODO BUEN CICLOTURISTA DEBERÍA DE LLEVAR UNA CÁMARA DE FOTOS EN SU EQUIPAJE RUTERO. INCURRIENDO DE LLENAR EN EL TÓPICO, AQUELLO DE QUE UNA IMAGEN VALE MÁS QUE MIL PALABRAS ES PERFECTAMENTE APLICABLE A LOS VIAJES EN BICI.

Una puesta de sol desde un collado, un mar de nubes a nuestros pies, un camino en el bosque... al menos que nos quede un recuerdo fotográfico de todo ello ¿no?

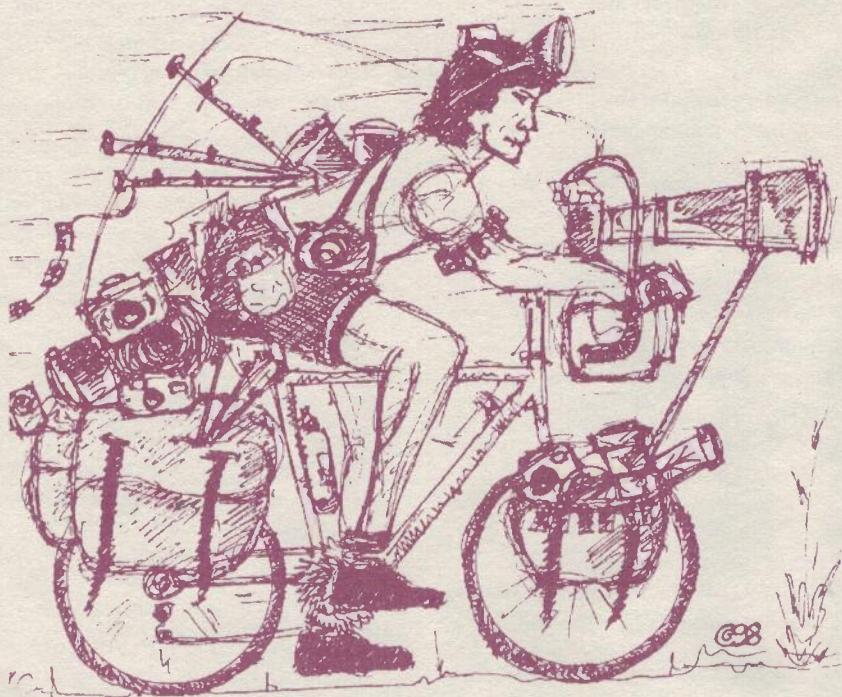
En la actualidad asistimos a un momento en el que la oferta de cámaras se ha multiplicado, existiendo multitud de modelos. Esto ha repercutido además de modo positivo en los precios. A poco que visitemos unos cuantos establecimientos especializados nos podremos hacer una idea de los precios de cada tipo de cámara, ajustándolos a nuestras posibilidades económicas. En realidad, una buena foto nos es aquella realizada con la cámara más cara que encontramos en la tienda, sino aquella que mejor refleja los sentimientos y sensaciones que tuvimos en el momento del disparo.

TIPOS DE CÁMARA

Básicamente encontraremos tres tipos de cámaras fotográficas, cada una de ellas con unas prestaciones diversas. En primer lugar las tradicionales cámaras *reflex* o *autofocus*, cada vez más automatizadas, motorizadas y sofisticadas. En segundo lugar, las cámaras compactas, de fácil manejo, altas prestaciones y precios ajustados. Por último, las máquinas digitales poco difundidas aún y algo caras, pero que inevitablemente terminarán por imponerse ya que abren un abanico infinito de tratamiento y post-producción de imágenes. Vamos a reseñar las características básicas de cada una de estas tres grandes familias de cámaras; la decisión por unas u otras la dejamos en vuestras manos.

CÁMARAS REFLEX

Es la clásica cámara compuesta por un cuerpo y una serie de lentes intercambiables que se acoplan a dicho cuerpo. Su peso, algo elevado, y su aparatoso tamaño la hacen menos versátil que las compactas a la hora de llevarla a cuestas por caminos y carreteras. Sin embargo, el verdadero aficionado o profesio-



nal de la fotografía no puede prescindir de ella y estará dispuesto a transportar los casi dos kilos de peso que puede llegar a pesar un equipo de estas características. Sus prestaciones, si poseemos varios objetivos de óptica fija o una lente con zoom, son infinitas. Pueden incorporar un flash y motor. Los modelos más actuales incorporan opciones de fotografía automática (Forges diría "Fotografía para tontos") y opciones manuales más avanzadas. La óptica más recomendable para viajes en bicicleta y para paisajes en general se encuentra entre los 35 y 100 mm. Los modelos convencionales suelen venir equipados de serie con una lente de 50 mm.

CÁMARAS COMPACTAS

Por peso, tamaño y diseño funcional son ideales para llevarlas en una ruta cicloturista. Apenas requieren conocimientos técnicos de fotografía salvo los que aporte el propio fabricante en las instrucciones de uso. Se puede hablar de dos tipos de cámaras compactas. Las que tienen una óptica fija *autofocus* - por ejemplo 35 mm. - y las compactas más sofisticadas, aquellas que incorporan un zoom que puede estar compren-

dido entre los 35-115 mm. de óptica. Si tenéis oportunidad os recomendamos una cámara compacta con zoom, autoenfoque, flash y cuerpo sellado antihumedad, todo un lujo que apenas os pesará 250 gramos. Hay cámaras compactas que incluso están diseñadas para que se puedan golpear, mojar y manchar y son las favoritas de los espeleólogos y en general de los que practican deportes arriesgados.

CÁMARAS DIGITALES

Además de su espectacular formato externo, la cámara digital prescinde de la tradicional película fotográfica y utiliza el soporte informático para el almacenamiento de imágenes. La imagen capturada por la lente es traducida por un dispositivo conocido CCD a una matriz numérica que cambia los colores por dígitos. El tamaño y número de entradas de esta matriz son las que definen la resolución de una cámara digital. En este punto radica uno de los principales escollos de la tecnología fotográfica-digital ya que para conseguir una imagen fotográfica de resolución similar a la de una película convencional de 35 mm. se necesita una gran cantidad de

megabytes de memoria. Una cámara convencional de estas características puede llegar a almacenar unas 20 imágenes de alta calidad. Algunas admiten carga de disquetes por lo que podremos llevar varios si queremos seguir sacando fotos. Los formatos de transferencia al ordenador o al laboratorio de transferencia a papel (ya no se puede hablar de revelado) pueden ser múltiples: disquetes, red informática local, red telefónica, por telefonía móvil. Podríamos estar realizando una foto en el Pirineo de Huesca y que gracias a un modem la impriman casi al instante en una impresora color en Sevilla ¿sobran las palabras, no?

LA CÁMARA, LO MÁS A MANO POSIBLE

La mejor instantánea puede esperar en el lugar más inesperado, al final de una dura subida, al cruzar un arroyo... Si disponemos de una cámara compacta será suficiente para llevarla a mano el espacio de una riñonera, el bolsillo del maillot o la socorrida bolsa del manillar de la bici. Por no llevar la cámara a mano se suelen pasar por alto parajes, situaciones metereológicas o encuentros inesperados con animales o personas merecedores de una foto rápida. Existen sistemas para que la cámara, si ha de ir colgada de sus correas, se fije en el pecho del ciclista incluso auxiliándose con los tirantes de la mochila. Desde mi

punto de vista el mejor lugar para la cámara es la bolsa del manillar.

PEQUEÑOS TRUCOS FOTOGRÁFICOS

Para evitar las fotos movidas hay que tener precaución en el momento de disparar la cámara, esto parece una obviedad pero muy pocos lo tenemos en cuenta. Para velocidades de disparo inferiores a 1/125 segundos es probable que la imagen salga movida, deberemos entonces buscar un apoyo estable como una piedra, un árbol o el propio manillar de la bici. Para que no tengamos que hacer malabares con la cámara existen unos mini trípodes de apenas 15 cm. de altura que se roscan rápidamente a la cámara y proporcionan estabilidad para las fotos disparadas con la posición de automático.

Si queréis ir mejorando la calidad de vuestras fotos lo mejor es anotar las condiciones técnicas de los primeros carretes que utilizéis: hora del día en la que se realizó la foto, luminosidad, tipo de carrete, velocidad de obturación, apertura del diafragma... y así con cada foto. Una vez en casa y vista la calidad de las imágenes, sacareis vuestras propias conclusiones y tomareis nota de los errores cometidos.

No escatiméis a la hora de comprar carretes, os da igual llevar dos que tres y si os sobran siempre los tendréis a vuestra

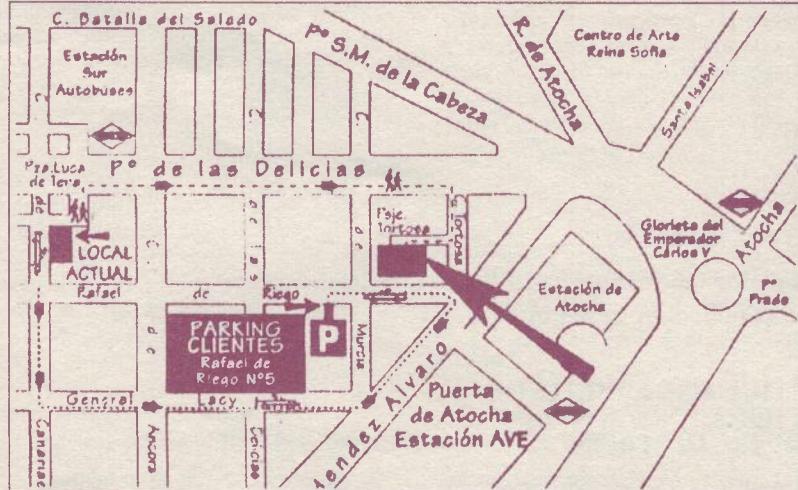
disposición para posteriores excursiones. No hay mayor frustración que la de encontrarse en lo mejor de una ruta a decenas de kilómetros de la civilización y quedarse sin película.

En circunstancias climatológicas adversas, detenerse para sacar una foto puede parecer un sacrificio inútil. Pero a buen seguro que estas fotos, en las que aparecemos llenos de barro, con el paisaje nevado, o en mitad de la niebla, serán las verdaderamente espectaculares y de las que guardes mejor recuerdo. No es un atrevimiento decir que casi deberemos tener la mentalidad arriesgada del fotógrafo "de guerra".

UN ROLLO... DE PELÍCULA

Por último, sobre la elección del tipo de película, cada uno debe pensar en los resultados finales y en el posible uso que le dará a las fotos. Tradicionalmente la gente más viajera suele utilizar el formato de diapositiva ya que proporciona algo más de luminosidad y calidad general que el papel. La diapositiva es más fácil de reconvertir mediante escaneado a formato digital para publicaciones (artículos de revistas, informes, foto-montajes y video-montajes) y sobre todo es más dividida para proyectar en grupos. El papel, tanto en blanco y negro como en color, admite más posibilidades de manipulación en laboratorio. Sobre el formato digital las posibilidades que se abren son casi infinitas.

NUEVOS TIEMPOS, NUEVAS TIENDAS



Socios Pedalibre: 15% descuento

MARACOL SPORT

C/TORTOSA, 8 (ENTRADA POR PASAJE) TEL: 915399633 MADRID

MAS DE 500 M²
MAS SECCIONES
MAS MARCAS
MAS SERVICIOS
Y MAS... MUCHO MAS

HORARIO
de LUNES a VIERNES
de 10:30 a 20:00 horas
SÁBADOS de 10:30 a 14:00

Sin prisas

LA LEGISLACIÓN DE TRÁFICO Y LA BICICLETA: PROUESTA DE MODIFICACIÓN

Colectivo Pedalea, por el grupo de trabajo de ConBici sobre casco y legislación.

AL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS HAN LLEGADO LAS MODIFICACIONES PROPUESTAS POR EL SENADO: DE SER APROBADAS LAS MODIFICACIONES A LA LEY CON LA REDACCIÓN ACTUAL, PUEDE PRODUCIRSE LA SITUACIÓN CONTRARIA A LA PRETENDIDA: DESINCENTIVAR EL USO DE LA BICICLETA EN LUGAR DE POTENCIARLO Y DE DOTARLO DE UNAS CONDICIONES DE MAYOR SEGURIDAD.

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

Nuestro interés en la modificación de las normativas de tráfico y seguridad vial se dirige a lograr un entorno de convivencia más sano y habitable, con evidentes ventajas en el entorno urbano, pero también de interés en pueblos y vías interurbanas. La bicicleta es un medio de desplazamiento rápido, limpio, sano y seguro, de fácil acceso al conjunto de la población por su bajo coste de adquisición y mantenimiento, facilidad de manejo y la escasa preparación física que requiere. Se va asentando cada vez con mayor firmeza como una de las mejores soluciones al transporte urbano debido a la problemática actual de saturación de calles por el tráfico de automóviles privados, la excesiva contaminación que producen, los problemas de estrés por ruidos, peligro de atropellos...

Junto a esta mejora del transporte y su contribución a crear un espacio de convivencia más humano, opciones defendidas también en la política de la Comunidad Europea, el uso de la bicicleta genera unos beneficios sociales que alcanzan al conjunto de la sociedad. El ejercicio moderado y continuo del pedaleo ha demostrado en numerosos estudios médicos ser un instrumento muy adecuado para la mejora de las condiciones físicas (mantenimiento muscular, mejoras respiratorias y cardiovasculares, etc.) y psíquicas (reducción del estrés, la agresividad y del

riesgo de padecimiento de enfermedades mentales). Esta mejora en la calidad de vida personal se traduce directamente en la disminución del gasto sanitario y en la reducción de las bajas laborales, como se ha demostrado en países de nuestro entorno donde el uso de la bicicleta está más favorecido (y, por consiguiente, socialmente más aceptado) que en el nuestro.

Para lograr beneficiarse de las ventajas aquí expuestas es necesario promover la aceptación social del uso de la bicicleta, frenada por el miedo a una circulación agresiva en extremo, la principal causa de desánimo de un importante sector de la población. De ahí nuestra inquietud que tratamos de transmitir: de ser aprobadas las modificaciones a la ley con la redacción actual aprobada por el Senado puede producirse la situación contraria a la pretendida: desincentivar el uso de la bicicleta en lugar de potenciarlo y de dotarlo de unas condiciones de mayor seguridad. Una modificación de las leyes de tráfico como la propuesta podría interpretarse como una intención de «poner un parche» al ciclismo perpetuando la situación creada por el código de 1934: unas normas que favorecen la agresión motorizada, unas calles donde los/as peatones, sin duda los más débiles (la mitad de las víctimas son niños/as y ancianos/as que no saben o no pueden correr por su vida), corren a diario peligro para su integridad física.

Es responsabilidad de los fabricantes hacer llegar las bicicletas en condiciones de seguridad

ARTÍCULOS OBJETO DE MEJORA EN LAS NORMAS DE CIRCULACIÓN

En el análisis pormenorizado de las reformas propuestas por el Senado en cuanto a la Ley de Tráfico y el Reglamento de Circulación (Proposición de Ley 622/000013, «Adaptación de las normas de circulación a la práctica del ciclismo») encontramos diversos aspectos que deberían ser retomados para que esta iniciativa fuera realmente

efectiva (para mayor operatividad nos referiremos conjuntamente a las propuestas de modificación de los artículos de ambos textos legales agrupados por temas). No es el nuestro un enfoque de confrontación o total oposición al proyecto. La Proposición de Ley tiene aspectos positivos, como lo son:

- La aceptación de la circulación en paralelo de los ciclos (Artículos 1.1 y 2.4 de la Proposición de Ley, PL), pues permite su mayor visibilidad y obliga a la reducción de la velocidad de los vehículos automóviles, la principal causa -no lo olvidemos- de las muertes de ciclistas en las carreteras. Proponemos por tanto ampliar su aplicabilidad a los tramos de calzadas donde el arcén no sea transitable y la ausencia de curvas o tramos de visibilidad reducida lo permitan.

- La desaparición de la prohibición de llevar niños/as de corta edad en bicicleta (Art. 2.2 de la PL), obsoleta y única en Europa. Consideramos al respecto innecesaria la restricción del tipo de vías en donde esta modificación es aplicable (se señalan los carriles-bici y las vías de poblado como las únicas posibles), ya que no hay motivo para que el Estado interfiera en la responsabilidad de los padres y otros adultos de escoger el trayecto adecuado.

- La mejora de la seguridad vial de los/as conductores/as de ciclos, regulando las maniobras de cambio de dirección en los giros a derecha e izquierda ante la proximidad de ciclistas, especialmente en bifurcaciones, cruces o intersecciones (Art. 2.9 de la PL).

- La reiteración de la obligación del conductor de un vehículo automóvil de extremar las precauciones necesarias al aproximarse a un/a ciclista o grupo de ciclistas, muy especialmente en el momento de su adelantamiento (Art. 2.3 de la PL). Al margen de lo estrictamente legal, sería realmente necesario

Simplisca

instar a las autoridades de Tráfico a acompañar esta modificación del Reglamento con una campaña de sensibilización al respecto hacia los/as conductores/as de automóviles, pues es una de las causas de mayor mortalidad ciclista en las carreteras y cascadas urbanas.

En otros aspectos las propuestas de modificación trasladadas del Senado deberían ser seriamente modificadas. Nos referimos a:

- La prohibición de circular por autovías a los ciclos (Artículos 1.2 y 2.5 de la PL). Esta disposición no tiene en cuenta que numerosas poblaciones solamente cuentan con autovías para desplazarse entre ellas. Mientras no existan vías alternativas que ofrezcan seguridad en un tiempo similar al que supondría el uso de la autovía no se pueden excluir estos vehículos de la circulación. Por tanto, no se deberían modificar estos artículos.
- La retirada de la prioridad de paso a los/as ciclistas que se propone, excepto en los casos de cruce con una vía ciclista o de giro a la derecha (Artículos 1.3 y 2.8 de la PL). No consideramos apropiado el establecimiento de una prioridad de paso diferenciada entre los/as conductores/as basada en el tipo de vehículo que conduzcan, distinción que, en base a la Convención Internacional sobre Tráfico, debería realizarse en función de su actividad, no de su vehículo. Dicha Convención (en su Capítulo 1, Artículo 1, Letras L y V) otorga a las personas que conducen ciclos la categoría de «conductor», ignorando la discriminación que se pretende introducir en nuestra legislación a los/as conductores/as de ciclos en las regulaciones referidas a intersecciones y ceda el paso. Si pretendemos mejorar las condiciones de seguridad de la circulación de las bicicletas por

las vías públicas es necesario equipar este vehículo en igual categoría a los otros, y reconocer a sus conductores/as como usuarios de pleno derecho. El propio Informe de la Ponencia del Senado (en su artículo 2, puntos 1,3 y 9) reconoce este status de conductor a el/la ciclista, aunque luego, como aca-

bamos de ver, entre en contradicción con ello.

La prohibición de circular por autovías: numerosas poblaciones cuentan con autovías para desplazarse entre ellas

- La obligación del uso del casco a los/as conductores/as de ciclos propuesta en los Artículos 1.5 y 2.11 de la PL. La obligación del uso del casco para ciclistas contradice el espíritu de la política de transporte y seguridad vial de la Comunidad Europea, ya que no existe en ningún país comunitario legislación alguna (ni siquiera en proyecto) sobre el uso de casco para ciclistas. Esta medida ni previene accidentes ni aumentaría significativamente la seguridad vial de los/as ciclistas: la principal causa de los accidentes ciclistas es la colisión de automóviles contra ciclistas, colisiones que suelen suceder a velocidades notoriamente superiores a los 20 km/h que resis-

incluidos los ciclos. La regulación de estos elementos no debe corresponder por tanto a una ley de tráfico, sino que debe contemplarse adecuadamente en una ley de industria. Es responsabilidad de los/as fabricantes hacer llegar a los/as usuarios/as la bicicleta en las condiciones que permitan circular con seguridad por las vías públicas, ubicando los elementos luminosos y reflectantes reglamentarios de instalación fija o móvil.

Por último, completando la Ponencia de Estudios del Senado, hay algunas cuestiones no contempladas que nos gustaría añadir:

- La modificación del Art. 28.2 de la Ley de Tráfico y del Art. 74.2 del Reglamento de Circulación, haciendo constar expresamente que la prioridad de quien ocupa un carril frente al resto de usuarios de la vía que pretenden ocuparlo incluye a los/as conductores/as de ciclos. El reconocimiento explícito

del derecho al uso de un carril a los/as conductores/as de ciclos es de una importancia relevante cara a mejorar las condiciones de conducción segura de

los/as ciclistas, sobre todo en las ciudades.

- La modificación del Art. 155 del Reglamento de Circulación, en donde la señal R-407 «Camino reservado a ciclos» señala la obligación de ciclos y ciclomotores de utilizar dicho camino. La inclusión de los ciclomotores en estas vías, capaces de desarrollar 45 km/h (50 km/h contempla ahora la Proposición de Ley), anula la seguridad que ofrece una vía especial para los/as ciclistas. Debería pues distinguirse en el uso reservado de las vías a los ciclos de los ciclomotores, prohibiendo el acceso de estos últimos. Esta distinción entre

ciclos y ciclomotores sí está contemplada en las señales de prohibición

(R-105 «Entrada prohibida a ciclos»; R-114 «Entrada prohibida a ciclomotores»).

- La creación y definición de señales de tráfico y marcas viales para las infraestructuras ciclistas (paso ciclista; carril-bici, pista-bici, senda-bici, área de parada avanzada en los cruces, ...)

La obligación del uso del casco para ciclistas contradice el espíritu de la política de transportes y seguridad vial de la Comunidad Europea

te en un impacto un casco homologado para ciclistas; en las condiciones de velocidad desarrolladas en carreteras convencionales por los automóviles el casco no puede ofrecer ya ninguna protección. La obligatoriedad del casco impuesta en Australia nos demuestra que el único efecto derivado de tal imposición ha sido la disminución del número de ciclistas, es decir, tan sólo ha sido un elemento disuasorio en vez de protector y promotor. Consideramos por tanto que el uso del casco debería mantenerse como opcional, dejando a el/la ciclista la decisión final en función de sus convicciones y experiencias.

No consideramos apropiado el establecimiento de una prioridad de paso diferenciada, basada en el tipo de vehículo

- La obligación del uso de luces y reflectantes a los/as conductores/as de ciclos propuesta en los Artículos 1.4 y 2.10 de la PL. La regulación del aspecto y de los elementos que debe tener un vehículo, así como de sus características técnicas, ha de ser objeto de las normas reguladoras de los vehículos,

Complementos para cicloturismo.

¿Qué es qué? — 2

- TENGO QUE COMPRARME UN CHÜBASQUERO 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 SOFITEX, EL NEWTEX O EL TEXTREM?

Luis Gilpérez Fraile

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 más 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.

DUNOVA

Tejido perchado que absorbe poca agua.

DWR

Tratamiento para impermeabilizar y hacer más resistentes los tejidos (urable, Water Repelent)

DYNEEMA

Fibras de polietileno de alto módulo. A igual peso son un 30% más resistentes que la Aramida y 10 veces más resistentes que el acero.

ECOBREATHE

Inducido impermeable-transpirable. Impermeabilidad 2.000 mm, transpirabilidad 2.500 g/m²/24h.

ENTRANT

Membrana microporosa. Impermeabilidad 20.000 mm, transpirabilidad 6.000 g/m²/24h.

ENTRANT GII-P

Membrana microporosa. Impermeabilidad 8.400 mm, transpirabilidad 8.000 g/m²/24h.

EUROLOFT

Relleno de fibras huecas de poliéster pulido.

EVERDRY

Tratamiento de fibras para que no absorban agua.

F.P.

Ver FILL POWER

F284

Tejido de poliamida. Suave y muy térmico. Fabricado por Helly Hansen.

FIBERFILL

Fibra de poliéster 100%, es suave y no encoge.

FILL POWER

Pulgadas cúbicas (1 pulgada cúbica=16,38 cc.) que es capaz de ocupar una onza (28,35 g) de pluma a humedad y temperatura controladas. A mayor Fill Power mayor calidad de pluma. Ver CUIN y LOFT.



Sin prisas

FLEECE

Tejido 100% poliéster con muy buena relación peso/aislamiento. Menos tendencia al desgaste y hacer bolitas que el Polartec.

FP

Forro polar. Tejido 100% poliéster.

GOMA COCIDA

Goma tratada para elevar su poder de adherencia. Se utiliza para la suela de los Pies de Gato.

GORE-TEX

Membrana microporosa obtenida por expansión de polietrafluoroetileno (PTFE). El diámetro de sus poros es de 2 micras. Test James 4,5-5. Transpiración ambiente seco mínima 5.250 g/m²/24h, máxima 7.900 g/m²/24h (según test realizado por laboratorios EMPA).

GORE-TEX 2 CAPAS

Membrana Gore laminada sobre tejido exterior, resultando prendas muy flexibles. Impermeabilidad 20.000 mm, transpirabilidad 12.000 g/m²/24h.

GORE-TEX 3 CAPAS.

Membrana de Gore laminada entre un tejido exterior y su forro, resultando prendas muy resistentes. Impermeabilidad 20.000 mm, transpirabilidad 7.000 g/m²/24h..

GORE-TEX ELGUIN 3 CAPAS

Membrana Gore laminada sobre tejido Elguin sistema 3 capas. Impermeabilidad >20.000 mm, transpirabilidad 7.000 g/m²/24h.

GORE-TEX JURA

Gore dos capas laminadas sobre poliamida 100% muy resistente a la abrasión al desgarro (135 g/m²)

GORE-TEX LIGHT

Gore laminado sobre un tejido de punto de nylon que actúa como forro de la prenda.

GORE-TEX TASLAN 2 CAPAS

Gore laminado sobre Taslan dos capas. Impermeabilidad >20.000 mm, transpirabilidad 12.000 g/m²/24h.

GORE-TEX TASLAN 3 CAPAS

Gore laminado sobre Taslan tres capas. Impermeabilidad >20.000 mm, transpirabilidad 6.500 g/m²/24h.

GORE-TEX Z'LINER

Gore laminado sobre tricot de nylon que queda libre entre el exterior y el forro.

GOSSAMER ULTRALIGHT

Tejido de nylon ultraligero, de 40 g/m² y 30 D

HIDROCOAT

Inducido polimérico para impermeabilizar tejidos.

ROFÍLICO

Impermeable-transpirable. Las

láminas (o inducidos) hidrofílicas carecen de poros (por lo que no dejan pasar las gotas de agua) pero dejan pasar el vapor a través de su estructura molecular, siempre desde las zonas de mayor humedad a las de menor.

HIDROFUGADO

Tratamiento dado a los tejidos para que no absorban agua.

HIDROLINE

Inducido polimérico para impermeabilizar tejidos. Impermeabilidad 1.500 mm, transpirabilidad 3.500 g/m²/24h.

HIDROTEX

Inducido polimérico para impermeabilizar tejidos.

HIGH TREK

Mezcla de un 25% de Hollofill, 55% de Orlón y 25% de lana.

HIPORA

Membrana microporosa

HOKUS POKUS

Membrana microporosa

HOLLOFILL

Fibra de dracón (poliéster) hueca. Se utiliza como relleno aislante con un loft muy bueno.

HOLLOWFIBER

Fibra similar al Hollofill.

HURRICANE LAMINATE

Lámina impermeable-transpirable.

HYDRID

Tejido para ropa interior 98% Coolmax y 2% Lycra.

HYPALON

Caucho sintético muy estable.

INDUCIDO

Tratamiento aplicado a los tejidos para impermeabilizarlos. consiste en fundir una lámina plástica sobre el tejido.

ISOTEX

Lámina hidrofílica, columna de 4.000 mm.

JACK WOLFSKIN TEXAPORE

Tejido impermeable transpirable. Impermeabilidad 4.000 mm, transpirabilidad 4.000 g/m²/24h.

JAMES

Test de impermeabilidad (ensayo de lluvia simulada). Simula una lluvia de 20 metros de altura sobre un maniquí con sensores en el interior de la prenda. Los resultados se valoran de 1 a 5.

KARVIN

Tejido a base de fibras Kevlar, Nomex y viscosa FR.

KEVLAR

Fibra de aramida (aramidas) de gran resistencia a la abrasión y rotura,

descubiertas en 1972.

KS 100 E

Lona de nylon muy resistente e impermeable.

KWAY 2000

Tejido impermeable y transpirable, tratado con doble revestimiento acrílico.

LANA

Fibra natural de pelo de oveja, muy caliente. Absorbe mucha humedad.

LANA DE ANGORA

Lana hueca, más caliente y ligera que la de oveja.

LANA TERMÓGENA

Mezcla de 70% de lana virgen y 30% de algodón.

LIFA

Fibra de polipropileno de Helly Hansen. Absorbe menos del 0,01% de su peso en agua.

LOFT

Volumen relleno de una prenda

LYCRA

Fibra de DuPont muy elástico (hasta 5 veces su longitud).

MP+

Inducido hidrofílico de Francitel. Columna de agua de 17.000 mm

MEMBRANA MICROPOROSA

Ver MICROPOROSO

MEMBRANA MONOLÍTICA

Membrana sin poros pero que puede ser transpirable si es hidrofílica.

MEMBRANA POLIMÉRICA

Ver HIDROFÍLICO

MERAKLON

Fibra de polipropileno.

MICRALOFT

Relleno de fibras muy finas y huecas de poliéster siliconado.

MICRO-LOFT

Aislamiento de DuPont tan ligero, suave y compresible como el duvet (ID). Aísla incluso con humedad, ya que seca muy rápidamente. 100g/m² de Micro-Loft equivalen a las prestaciones térmicas de 520 a 861 g/m² de forro polar.

MICROPOR

Membrana microporosa. Impermeabilidad 3.000 mm, transpirabilidad 4.000 g/m²/24h.

MICROPOROSO

Tejido impermeable-transpirable. Es impermeable porque sus poros son mucho más pequeños que las gotas de agua. Es transpirable porque sus poros son mayores que la moléculas de vapor de agua.

¿UNA PÁGINA WEB? ¿DÓNDE? ¿CÓMO LO HAGO?

SI QUEREMOS ESTAR AL TANTO DE LAS NUEVAS TECNOLOGÍAS, Y LANZAMOS AL MUNDO CIBERNÉTICO NUESTRA OPINIÓN SOBRE EL PAPEL QUE LA BICICLETA JUEGA O DEBERÍA JUGAR EN NUESTRO ENTORNO, DEBEREMOS TENER EN CUENTA UNA SERIE DE RECOMENDACIONES EN CUANTO AL SERVIDOR DONDE COLOCAREMOS NUESTRA PÁGINA WEB, O ALGO MUY IMPORTANTE: EL DISEÑO, QUE FACILITARÁ AL NAVEGANTE EL ACCESO A NUESTRA INFORMACIÓN.

Existen empresas dedicadas a crear páginas web tanto a empresas como a particulares. Los servicios abarcan desde el "alquiler" del espacio web, hasta el alta en los diversos buscadores, pasando por la completa creación de la página.

Sin embargo, y olvidando precios, puesto que muchas de estas empresas ofrecen sus servicios gratuitamente, cualquiera de nosotros puede tener su propia página web. No obstante, lo realmente importante es tener claro el tema a publicar. Tener claras las ideas y aplicar el sentido común suele dar buenos resultados -casi siempre-. Y, sobre todo, tener algo que compartir o comentar con gente.

Vayamos por partes. Lo primero, una vez concebida la idea será conocer el espacio de que disponemos, a fin de "cargar" la página gráficamente. Nuestro propio proveedor de acceso a Internet suele ofrecer espacio, pero hay empresas que pueden ofrecernos hasta 20 Mb. gratis. Entre los españoles, cabe destacar civila, hispa7, hispamerica, madnetro, paisvirtual, o simarro.

Conocido ya el espacio de que disponemos, todo será más fácil si conocemos HTML ("fácil" lenguaje de programación para que los navegadores sean capaces de leer las páginas) o poseemos cualquier programa editor de este lenguaje. Lo primero será introducir los textos e información que queremos publicar. El HTML es un lenguaje en constante evolución, al que se van añadiendo nuevas y mejores características que implementan los navegadores -en teoría-. Siempre podremos, luego, corregir ese efecto que no nos

gusta o incorporar ese otro nuevo que hemos visto en otra página.

Se pueden crear fondos, gráficos, iconos propios, pero la red ofrece miles de estos elementos gráficos. Demasiado grafismo puede hacer la página lenta en cargar, por lo que hay que cuidar mucho los fondos, texturas, iconos y gráficos. El fondo debe ser de tono oscuro. De esta forma, descansa la vista y se hace más amigable la lectura. El hecho de que los procesadores de texto más avanzados incorporen todos el horrible fondo blanco, simulando la escritura en hojas de papel, no hace sino fatigar y forzar la vista innecesariamente. Una página principal que disponga de unos gráficos pequeños, centrados en la página, o en un espacio situado al margen, sobre fondo oscuro, en color destacado sobre el margen es cómoda de leer, intuitiva y rápida de cargar.

Es desaconsejable la sobrecarga de información y abundancia de enlaces (links) que obligan a ir desplazándonos por la página (es preferible su ordenación por temas y que se muestren todos a la vez, no ocupando más de una página, para lo cual es casi imprescindible la ordenación de la información en tablas).

Los gráficos no deben ser muy grandes. Un gráfico de entrada grande tardará en cargarse y en condiciones normales, con un módem a 28,8 kbps, un tiempo superior a 10 segundos es una eternidad y el motivo de que el navegarante cancele la transmisión y se dedique a otra página. Es aconsejable la optimización de los recursos de la página. Los gráficos son el elemento más susceptible de ser trabajado. Una animación, por ejemplo, creada a partir

Angel «Llonatan» Fernández

de ficheros gráficos GIF transparentes, puede tardar en cargar solo 4 o 5 segundos en condiciones normales. La utilización de ficheros gráficos GIF (256 colores) está tan extendida en la red, como la utilización de los *.JPG. Los gif permiten las animaciones comentadas y las transparencias (muy útil para rótulos y para generar los "pasos" de la animación). Los *.jpg, en cambio, no permiten estos efectos, pero sí alcanzan los 16 millones de colores (fotografías, por supuesto) y permiten la compresión de la imagen. Algo muy útil cuando se trata de crear un fichero "pequeño", que se descargue pronto y que nos "quepa" en nuestro servidor.

Siempre conviene comprobar el resultado de la página antes de "subirla" al servidor. No todos los navegadores disponen de los módulos (plug-in) para ver correctamente algunos elementos, ni el navegante dispone de nuestro fantástico monitor, por lo que habremos de adoptar una configuración lo más estándar posible (640 x 480, 256 colores o avisar de resolución u optimización utilizada).

Conviene incluir alguna manera de contactar con el autor, para recoger cualquier comunicación o sugerencia y, sobre todo, la fecha de la última actualización, indicando incluso los datos renovados o actualizados. También habremos de verificar los enlaces creados a otras páginas, de forma que estén actualizados. Nada más frustante tras horas de navegación, que la página no se encuentra en el servidor solicitado. Hay que recordar, por lo obvio, que el alta en los navegadores puede tardar semanas, por lo que hay que ser paciente y empezar a dedicar tiempo ya. Vosotros mismos.

VEGETACIÓN IBÉRICA

Carlos Gamo

EL HAYA (*FAGUS SYLVATICA*)

Las raíces del árbol son amor vegetal, besan y abrazan, al mismo tiempo, lo que más quieren: la tierra

Es un árbol alto, de aproximadamente 30 metros, la corteza es lisa y grisácea.

La ramificación se presenta bastante baja y la copa tiene aspecto redondeado y es bastante amplia. Son muy características las yemas de las hojas, con forma de huso, agudas, estrechas y de color rojizo. Las hojas son simples, oval-oblongas y pilosas, de nerviatura muy marcada y paralela, se disponen horizontalmente y en primavera presentan coloración verde clara que unido a la disposición, da al hayedo una luminosidad especial.

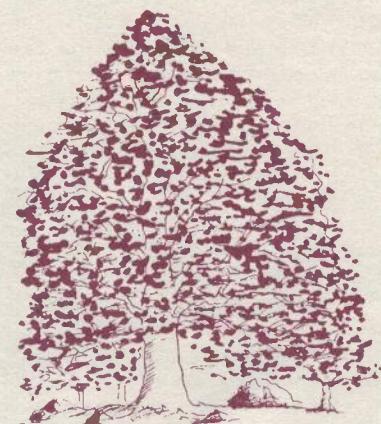
Las flores nacen al mismo tiempo que las hojas, los amentos masculinos son numerosos y colgantes: los femeninos



nacen en pequeños grupos. Los frutos presentan una valva de pinchos que encierra dos frutos (a veces 3 ó 1): Hayucos (véase dibujo).

El Haya vive en terrenos frescos y fértils. Se encuentra en España en las montañas cántabras y pirenaicas. En Galicia, en las sierras de los Acares y el Courel, se extiende por Asturias, León y el País Vasco. Hay también hayedos en Burgos, Soria, La Rioja, aunque los más extensos son los navarros (Iratí).

Hay hayedos relictos en la Peña de Francia (Salamanca), Ayllón



(Guadalajara) y Beceite (Tarragona). La madera se emplea en ebanistería. Su hojarasca forma un tipo de suelo muy rico: aunque el bosque de hayas es muy selectivo en lo que se refiere a otras especies vegetales.



CICLOS DELICIAS

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

**CICLOTURISMO
BTT
CARRETERA**



**CICLOS
DELICIAS**

Sin prisas

VIOLENCIA ¿PREVENCIÓN O TRATAMIENTOS?

EN UNA SOCIEDAD COMO LA ACTUAL, DONDE DOMINA EL ESTILO DE VIDA URBANO, DONDE LA AVENTURA ES CADA VEZ MÁS DIFÍCIL, UN VIAJE EN BICICLETA ES UN AUTÉNTICO ACTO DE SOLIDARIDAD, AMISTAD Y CONCIENCIA ECOLÓGICA RESPECTO A LA NATURALEZA Y SUS HABITANTES.

Queremos poner un poco de "conciencia global" en mitad de tanta falsa conciencia construida y fragmentaria. Nos alarmamos "razonablemente" de las distintas formas de violencia: contra mujeres maltratadas, la terrorista, la creciente asociada a las drogodependencias, la de algunos padres con sus hijos y viceversa, la creciente en las aulas y fuera de ellas, la habitual en los deportes, etc. Distintas autoridades políticas y algunos medios de comunicación estos días solicitan reformas legales para controlar a los individuos que han atentado contra sus mujeres. Ahora nos preguntamos: ¿dichos análisis no se están haciendo únicamente en términos de control de "efectos" entendidos como "conductas erróneas o monstruosas"? ¿No sería importante entrar también de manera valiente, generosa y consciente en el análisis de "las causas" para poner de manifiesto que, como ya lo hacían con sus experimentos y reflexiones los norteamericanos Bandura y Skinner, la gente aprende las conductas (y también las violentas) en gran medida por imitación y reforzamiento, de contextos de ambiente erróneos o monstruosos (políticamente dados)? ¿Cuáles son algunas de las actuales características del MODELO por el que hemos optado?

En lo cultural: en el cine y en la televisión ultraviolencia gratuita, frecuentemente policial, persiguiendo chiflados errores estadísticos; en el transporte de los países ricos, veloz y frenético individualismo de motorizados neumáticos sobre el asfalto (únicamente al alcance económico de una minoría de la población mundial) y destrucción constante del medio ambiente (recordemos lo discutido y acordado estos días en Japón por científicos, ONGS y man-

datarios); en el deporte competitividad y más competitividad en ultranegocios multimillonarios.

En lo social: en los países ricos freno brutal a refugiados y asilados; coexistencia "pacífica" entre pobres (88% de la

¿Cuáles son algunas de las actuales características del MODELO por el que hemos optado?

población mundial, según datos de la UNESCO) y ostentosas opulencias; aumento progresivo y significativo de familias fragmentadas, cada vez más gente sola, etc. En la economía: competitividad delirante, reformas laborales eliminando más y más derechos a los débiles, paro "estructural", deuda

Individualismo, egoísmo, privacidad, enfrentamiento; violencia en definitiva: iqué gran progreso!

externa, creciente concentración de la riqueza y el poder en manos de unos pocos que ya nada tiene que ver con la igualdad de oportunidades, la justicia social, la solidaridad o la racionalidad (recordar al tiempo la lista de los patrimonios personales más acaudalados del mundo y los millones de personas que mueren cada año a causa del hambre,

¿No deberíamos optar por OTRO MODELO con valores alejados de la plaga mundial centrada en la libertad individual?

en este planeta de economía interdependiente, a muchos nos genera, cuando menos, perplejidad).

¿Cuáles son los "valores" de tal "modelo"? Individualismo, egoísmo, privacidad, enfrentamiento; violencia en definitiva. Que gran progreso. Ahora ya todos somos enemigos de todos? Si has

Juan Carlos Pascual.

optado por calificar ciertos razonamientos críticos de "utópicos" y aceptas la actual dinámica de "mercado sin límites", en la que ya casi todo es negocio (también la violencia), luego, por favor, no te quejes: "si plantas harto, difícilmente vas a recoger frutos".

¿No deberíamos optar por OTRO MODELO de fe y racionalidad en el que predominasen VALORES alejados de la obsesiva plaga mundial "centrada en la libertad individual"; a saber: compartir, solidaridad, igualdad, justicia, fraternidad, educación, cooperación, respeto por la Naturaleza, austeridad, Derechos Humanos, Paz y Noviolencia? Sin dejar de controlar efectos, analicemos más "las causas" (éticas, políticas, religiosas, etc.) y viviremos todos más felices, más "seguros". En este fin de siglo: no más egoísmo, no más inconsciencia o ignorancia interesadamente construidas. No cabe el fatalismo sanchopancista, pensando en los débiles sólo cabe la utopía "razonable y la esperanza".

En estos días de Navidad la gente de "Asturias en Bici" pensamos que pueden ser buenos momentos para volver a caminar, ir en bici, usar los transportes colectivos (Tren + Bici, etc.); de veras, la vida se ve de otra manera. A nuestras autoridades políticas les animamos a que "pacifiquen el tráfico" habilitando "carriles compartidos con preferencia para bicis" (modelos: Holanda, Alemania, China, etc.), aparcamientos para ellas, arcenes, etc.

Pensem global y actuemos local. Piensa en todos, piensa en ti.

Pdta: Quisiéramos dedicar especialmente estas breves reflexiones a los profesores que intervieron en el curso de la UNED en julio del 97 sobre "Violencia y Filosofía"; va por ellos y por el interesante diálogo establecido.

¡¡BICIMANÍA!!

Especialistas en acción

Tienda

Taller especializado

Especialistas en
BICICLETA DE MONTAÑA

Accesorios

Vesuvario

C/PALENCIA, 20 (MADRID)

Tlf: 533 11 89 (Tres líneas) - Fax: 534 38 70

GRUPOS

SALAMANCA: 20 AÑOS DE AMIGOS DE LA BICI

1978-1998

Dos son las ruedas (¿cómo no?) sobre las que se asentó la fundación de un Club dedicado al cicloturismo en Salamanca hace ya veinte años, cuando la bici era casi exclusivamente un juguete para niños o un instrumento de trabajo para los corredores, con lo que el número de bicicletas de adultos era bajísimo. Fueron los Grupos Recreativos Universitarios, sección de cicloturismo, los que primero comenzaron.

El primer año

se encargó más directamente de esta actividad Paco Cortés, a la sazón alumno universitario que quería aprobar la gimnasia, con un calendario organizado de excursiones abiertas a cualquier universitario, para lo que se subvencionaba el alquiler de bicis. Podían llegar a participar en los años 77 ó 78 hasta 60 personas en actividades cortas de promoción que contrastaban con las excursiones muy largas o viajes a Los Alpes. Fruto de este afán kilométrico se organizó, con el apoyo del Club Ciclista Charrro, el 24 de ju-

cesidad de demostrar que éramos también unos buenos deportistas aunque no competitivos, por eso nos especializábamos en las largas distancias. Aquel primer diploma lo acabaron 17 y participaron gentes de otras provincias. Se formó así un pequeño grupo de incondicionales del cicloturismo en Salamanca, casi todos gentes de la Universidad.



...Y SE PONE E
ZAPATO DE
TACÓN...¡Y
PEDALEA!

que se ofreció actividad fue en el curso 73-74 de la mano fundamentalmente de Javier Martínez Gil, un Navarro, catedrático de Geología que tenía un concepto de cicloturismo de tipo vasco muy diferente de lo que aquí se entendía como tal en la Federación de Ciclismo, y fue quien hizo que enraizara en Salamanca, y de Julián Sanchez Nani, profesor de Educación Física de la Universidad. En los cuatro años siguientes

nio de 1978, el I Maratón Cicloturista Salmantino (300 km. En 17 horas con 4.500 metros de ascensión, por las sierras de Piedrahita, Béjar y Francia). Fue un ensayo que marcó definitivamente la trayectoria del Club. Era una adaptación de diplomas rodadores de tipo francés (concretamente los Audax, el Brevet Routier des Alpes o el Brevet Routier des Pyrenees), la organización fue exhaustiva. Teníamos una auténtica obsesión por los kilómetros, que nacía de una especie de complejo frente a los ciclistas veteranos, nos veíamos en la ne-

Aprovechando una acogida favorable a este tipo de iniciativas por parte de los responsables del deporte en Salamanca (que se materializó en una considerable subvención económica para las dos primeras temporadas), y algún ensayo de proyectarlo a la población no universitaria, sobre estas bases, el día 15 de Diciembre de 1978, se reunieron Javier, Paco, Nani, Angel Vaca, Carlos Romero y otros para fundar el Club Cicloexcursionista de Amigos de la Bici.

Desde aquellos días y hasta hoy miles de kilómetros rodados por la provincia, el país y alguna que otra incursión en Europa e incluso en África. Una forma

distinta de entender la bicicleta, haciendo turismo, de pocos y de muchos kilómetros, según el gusto de cada cual.

ONSO

Han vuelto a organizar las Jornadas de Promoción y uso de la Bicicleta como medio de transporte, que ya son las cuartas. En ellas se realizó una excursión nocturna con luna llena por los alrededores de Huesca, proyección de diapositivas sobre un viaje por Australia, y video-fórum. El acto reivindicativo ha consistido en pintar un carril bici en el Coso de Huesca, acto que ha acarreado problemas con la policía local.

Han elaborado un documento en el que se recoge información sobre experiencias de carril bici en España, así como sobre los principios que deben regir una política de fomento de la bici. Fue enviado a los grupos políticos del Ayuntamiento, con escasa sensibilidad al tema.

CCCP

Han elaborado un Plan Quinquenal para el Fomento del Uso de la Bicicleta: 5 años para empezar a andar...en bici. El objetivo es incrementar la utilización de la bicicleta y la reducción del uso del transporte privado, para mejorar la habitabilidad de la comarca de Pamplona. Para el año del inicio (1998) su actividad pasará por la formulación y edición del Plan en papel y en vídeo, presentación a los medios de comunicación, a las asociaciones, colectivos e instituciones, así como la participación en el día de la bicicleta y campañas de promoción de la misma.

En años posteriores, y organizados en bienios, esperan conseguir la construcción de un circuito básico, aparcamientos, organización del día sin humos, construcción de circuitos exteriores de carriles bici, organización de



CAMPAÑA DE PLATAFORMA CARRIL-BICI CÓRDOBA PARA RECUPERAR LO PROMETIDO
POR EL AYUNTAMIENTO

la semana sin humos, ciclomensajería a tope y programas turísticos-recreativos.

El costo del Plan Quinquenal, que han calculado en 180 millones para la construcción de la red de itinerarios ciclistas, deberá ser financiado con un 10% del presupuesto municipal destinado a obras de mantenimiento y mejora del viario. Las campañas de sensibilización y formación de unos 30 millones, podría ser asumida por la Administración y con participación de patrocinadores.

PLATAFORMA CARRIL-BICI CÓRDOBA

Nos informan que el Plan de Carriles para Bicicleta de la Ciudad de Córdoba, ha sufrido un recorte presupuesta-

rio de 61,5 millones de pesetas, aprobado el 10 de septiembre. Debido a este recorte presupuestario y ante el temor de que vuelva a mermarse la inversión en carriles bici, han iniciado una campaña de envío de postales al Sr. Alcalde. La previsión es superar el número de dos mil postales enviadas.

PEDALIBRE

Han organizado, junto con otros colectivos ciclistas reagrupados bajo el nombre de «La Familia Ciclista» acciones de protesta durante el 26 y 27 de septiembre pasado, con amplia repercusión en medios escritos y televisivos. Los actos consistieron en una concentración de protesta y campaña de sensibilización ante la prensa y el mundo del ciclismo deportivo y profesional.

Participaron en la Feria Biocultura, organizada por Vida Sana.

Además, informan de lo siguiente:

Con fecha diecisésis de febrero de 1999, Renfe ha cambiado algunos horarios de trenes y, por lo que hemos visto hasta el momento, el cambio no ha sido positivo para los ciclistas.

Así, algunos trenes con literas, donde como sabéis se podía llevar la bicicleta convenientemente embolsada, han pasado a mejor vida, dando paso al Talgo-hotel que, además de ser más caro, no lleva un sitio específico para llevar las bicicletas. Es el caso, por ejemplo, del trayecto Madrid-La Coruña, en el cual, desde el mencionado día, ya no es posible llevar las bicis en tren alguno.

Así mismo, han desaparecido o acortado muchas líneas de regionales.

EL CABALLO DE ACERO

MBK

TREK



TU TIENDA DE BICIS
EN MADRID

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

Sin plomo



Rincón literario

PRIMAVERA CON UNA ESQUINA ROTA

Mario Benedetti

TESTIMONIO DIRECTO Y DOLORIDO, LIBRO EMOTIVO Y EXALTANTE QUE TRATA DE UNA SOCIEDAD ESCINDIDA, FRACTURADA POR LA REPRESIÓN Y EL AUTORITARISMO, E INTENTA SER UN PUENTE ENTRE DOS REGIONES -EL URUGUAY BAJO LA DICTADURA Y EL URUGUAY DEL EXILIO- QUE CONSTITUYEN UN SOLO Y LACERADO PAÍS.

Dijo el tío Rolando que esta ciudad se está poniendo imbancable de tanta polución que tiene. Yo no dije nada para no quedar como burra pero de toda la frase sólo entendí la palabra ciudad. Después fui al diccionario y busqué la palabra IMBANCABLE y no está. El domingo, cuando fui a visitar al abuelo le pregunté qué quería decir imbancable y él se rió y me explicó con muy buenos modos que quería decir insopportable. Ahí sí comprendí el significado (...) La otra palabra, polución, es bastante más difícil. Esa sí está en el diccionario. Dice, POLUCIÓN: efusión del semen. Qué será efusión y qué será semen. Busqué EFUSIÓN y dice: derramamiento de un líquido. También me fijé

en SEMEN y dice: semilla, simiente, líquido que sirve para la reproducción. O sea que lo que dijo el tío Rolando quiere decir esto: esta ciudad se está poniendo insopportable de tanto derramamiento de semen. Tampoco entendí, así que la primera vez que me encontré con Rosita mi amiga, le dije mi grave problema y todo lo que decía el diccionario. Y ella: tengo la impresión de que semen es una palabra sensual, pero no sé qué quiere decir. Entonces me prometió que lo consultaría con su prima Sandra, porque es mayor y en su escuela dan clases de educación sensual. El jueves vino a verme muy misteriosa, yo la conozco bien cuando tiene un misterio se le arruga la nariz, y como en la casa estaba Graciela, esperé con muchísima paciencia que se fuera a la cocina a preparar las milanesas, para decirme, ya averigüé, semen es una cosa que tienen los hombres grandes, no los niños, y yo, entonces nosotras todavía no tenemos semen, y ella, no seas bruta ni ahora ni nunca, semen sólo tienen los hombres cuando son viejos como mi papi o tu papi el que está preso, las niñas no tenemos semen ni siquiera cuando seamos abuelas, y yo, qué raro eh, y ella, Sandra dice que todos los niños y las niñas venimos del semen porque este líquido tiene bichitos que se llaman espermatozoides y Sandra estaba contenta porque en la clase de ayer había aprendido que espermatozoide se escribe con zeta. Cuando se fue Rosita yo me quedé pensando y me pareció que el tío Rolando quizás había querido decir que la ciudad estaba insopportable de tantos espermatozoides (con zeta) que tenía. Así que fui otra vez a lo

del abuelo, porque él siempre me entiende y me ayuda aunque no exageradamente, y cuando le conté lo que había dicho el tío Rolando y le pregunté si era cierto que la ciudad estaba poniéndose imbancable porque tenía muchos espermatozoides, al abuelo le vino una risa tan grande que casi se ahoga y tuve que traerle un vaso de agua y se puso bien colorado y a mí me dio miedo de que le diera un patatús y corrígo solita en una situación tan espantosa. Por suerte de a poco se fue calmado y cuando pudo hablar me dijo, entre los y los, que lo que tío Rolando había dicho se refería a la contaminación atmosférica. Yo me sentí más bruta todavía, pero enseguida él me explicó que la atmósfera era el aire, y como en esta ciudad hay muchas fábricas y automóviles todo ese humo ensucia el aire o sea la atmósfera y eso es la maldita polución y no el semen que dice el diccionario, y no tendríamos que respirarla pero como si no respiráramos igualito nos morímos, no tenemos más remedio que respirar toda esa porquería. (...) Entonces yo le di un beso muy grande y la barba me pinchó más que otras veces y me fui corriendo a buscar a Rosita y como en su casa estaba la mami de ella que se llama Asunción, igualito que la capital de Paraguay, esperamos las dos con mucha paciencia hasta que por fin se fue a regar las plantas y entonces yo muy misteriosa, vas a decirle de mi parte a tu prima Sandra que ella es mucho más burra que vos y que yo, porque ahora si lo averigüé todo y nosotras no venimos del semen sino de la atmósfera.

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 ptas. 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 busquéis 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 debeís realizarlos, mediante ingreso o transferencia bancaria a la cuenta de CON BICI, Cajamadrid (Código de la Entidad: 2038), Susursal 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 envíeis giros postales ni talones).

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

NOMBRE Y APELLIDOS

DOMICILIO

LOCALIDAD

PROVINCIA C.P.

TELÉFONO

SOCIO COLABORADOR (1.000 PTS. AÑO NATURAL)

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

Enviad junto a fotocopia del resguardo bancario

SEPARATA

INFORME DE LA COMISIÓN EUROVELO DE CONBICI

Edorta Bergua **Kalapie**Daniel Eritja **Amics de la Bici**Juan Merallo **Pedalibre****INTRODUCCIÓN***INTENCIÓN DEL INFORME*

El presente informe se redacta con la intención puesta en aportar elementos que contribuyan a orientar y unificar el criterio y la actuación de ConBici y de sus grupos integrantes, en su eventual participación en los Consorcios de Ruta que se creen en los Estados español y portugués, para el desarrollo del proyecto EuroVelo a su paso por la península ibérica.

Se trata pues, de un documento de discusión que ha sido primeramente analizado por los grupos de ConBici, y que, tras recoger otras aportaciones fruto de dicho análisis y del debate que se ha suscitado, ahora debe constituir la base del documento definitivo para que sea aprobado por el conjunto de ConBici.

Nos encontramos ante un proyecto de gran transcendencia, al que ConBici y sus integrantes debemos prestar gran atención como defensores y promotores del uso de la bicicleta como medio de transporte y recreo, ya que puede ser un elemento clave para la promoción y desarrollo del ciclismo ibérico.

Y esto por tres razones fundamentales:

a) *Porque las infraestructuras viales que se pretenden impulsar, podrían ser un efecto revulsivo para comenzar a romper el círculo vicioso en el que se haya inmersa la bicicleta: la Administración no potencia ni protege a los ciclistas, amparándose en que es reducido el número de personas que utiliza la bicicleta para realizar sus desplazamientos; y dado que no se implantan medidas que favorecen un uso cómodo y seguro de la bicicleta, los potenciales usuarios no se animan a pedalear.*

Las tres rutas previstas que afectan a la península ibérica (Ruta de la Costa Atlántica, Ruta Mediterránea, Camino de Santiago) transcurrirían a lo largo de más de 2.000 kilómetros de nuestra geografía, atravesando un gran número de

localidades, con lo que tanto el ciclismo cotidiano, urbano e interurbano, como el cicloturismo, podrían beneficiarse y alcanzar un desarrollo sin parangón en nuestras tierras.

b) *Porque sería la base para ir estructurando una red estatal de vías ciclistas, al igual que las redes nacionales y regionales para ciclistas de las que disponen Estados europeos como Holanda, Alemania, Suecia, Dinamarca, Suiza, Reino Unido, etc.*

c) *Porque se trata de una iniciativa que previsiblemente nos afectará a muy corto plazo, dado que por la península ibérica transcurrirá con gran probabilidad, la primera de las 12 rutas de EuroVelo previstas para abrirse (Ruta de la Costa Atlántica).*

DESTINO PRINCIPAL DEL PROYECTO

Por último, queremos hacer hincapié en el tipo de destinatarios a los que se dirige este proyecto. Hay que recordar que este proyecto surge pensando, no tanto en las personas que ya son ciclistas, sino centrando la atención en esos amplios sectores de población que, en las circunstancias actuales no se atreven a coger la bicicleta (o la utilizan con miedo), y que pueden disfrutar del placer de pedalear.

Las condiciones en las que se desarrolla la circulación suponen un elemento crucial de disuasión para una gran parte de la población, actualmente no usuaria de la bicicleta, pero que estaría dispuesta a utilizarla en caso de que se le garantizara unas mínimas condiciones de seguridad y comodidad. Estas rutas pueden ser precisamente infraestructuras que aporten seguridad y comodidad a estos ciclistas potenciales, y les anime a utilizar la bicicleta, bien como medio de transporte urbano o interurbano, bien como medio de recreo y turismo.

No en vano, una de las razones principales del proyecto es la de conseguir hacerlo lo suficientemente atractivo para que las personas cambien el hábito de irse de vacaciones en coche por el de hacerlo en bicicleta, consiguiéndose, por lo tanto, una reducción del número de vehículos motorizados, que animará a su vez a nuevos ciclistas por el menor impacto de dichos vehículos en las carreteras.

1.- ¿QUÉ ES EUROVELO?

La Federación de Ciclistas Europeos (ECF), entidad que agrupa a 52 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), junto con De Frie Fugle y Sustrans 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 atravesen el continente europeo de uno a otro confín.

La primera ruta se pretende inaugurar en la primavera del año 2000 para, a partir 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

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, la ECF, De Frie Fugle y Sustrans, entre otras entidades. 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.

Al mismo tiempo está en proceso de creación un grupo de apoyo técnico, el llamado Reference Group (Grupo de Referencia) integrado por técnicos de los grupos de usuarios de la bicicleta, pertenecientes a la ECF, de las distintas zonas geográficas europeas. Este Grupo de Referencia se encargará básicamente de poner al día los estándares de calidad, hacer observaciones técnicas en las políticas de desarrollo de EuroVelo, debiendo cada uno de los técnicos garantizar el compromiso de los grupos de su zona a favor del proyecto, actuando como agente regional entre los grupos y EuroVelo. La vigencia de este Grupo de Referencia continuará, previsiblemente tras la apertura de las rutas, pues una de sus funciones es la de crear informes de conservación de las rutas o tramos ya hechos.

Para el desarrollo de cada una de las rutas se creará en cada país un Consorcio 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 y empresas interesadas en participar en el proyecto.

FINANCIACIÓN DE LA RED

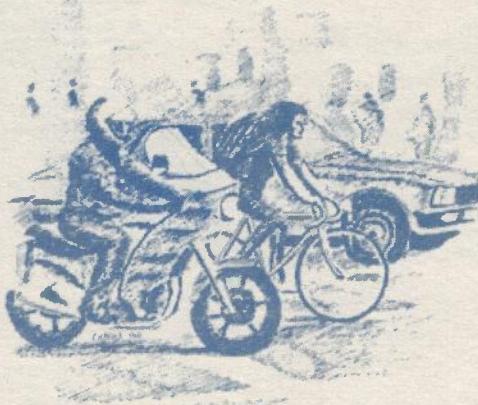
El Proyecto EuroVelo cuenta con el compromiso de la Dirección General de Transportes (DGVII) de la Comisión Europea de financiar en un 50% su puesta en marcha.

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 crean.

2.- LAS RUTAS EUROVELO

El Grupo de trabajo EuroVelo de la ECF ha elaborado una propuesta que contiene las 12 rutas paneuropeas que conformarían la Red. Es todavía una propuesta abierta, tanto en el número como en el trazado de las rutas, estando en estudio los distintos informes de viabilidad que ya se han preparado sobre el mayor número de ellas.

Las rutas inicialmente propuestas son:



1. La ruta de la Costa Atlántica: del Cabo Norte (Noruega) a Sagres (Portugal), pasando por Bergen, Escocia, Irlanda, Gales, Inglaterra, Bretaña, Burdeos, País Vasco, Navarra, la Rioja, Castilla-León, Extremadura y Andalucía.

2. La ruta Mediterránea: de Tarifa (Andalucía) a Atenas (Grecia), pasando por Málaga, Murcia, Valencia, Barcelona, Marsella, Mónaco, Mantua, Venecia, Costa Dálmatा y Albania.

3. El Camino de Santiago: de Trondheim (Noruega) a Santiago de Compostela (Galicia), pasando por Oslo, Viborg, Hamburgo, Aquisgrán, Namur, París, Limoges, Puente la Reina y León.

4. La ruta del Océano Atlántico al Mar Negro: (Ruta del vino y la Gastronomía), de Nantes (Bretaña) a Constanta (Rumania), pasando por el Valle del Loira y el Valle del Danubio (Baviera, Viena, Bratislava, Budapest, Belgrado, Bucarest).

5. La Vía Romea Francigena: de Londres (Inglaterra) a Roma (Italia), pasando por Calais, Bruselas, Namur, Luxemburgo, Estrasburgo, Basilea, Berna, Piacenza, Parma y Siena.

6. La ruta del Canal de la Mancha al Mar Negro: de Roscoff (Bretaña) a Odessa (Ucrania), pasando por Le Havre, Bruselas, Bonn, Frankfurt, Praga, Brno, Cracovia, Lvov y Chisinau.

7. La ruta por la mitad de Europa: del Cabo Norte (Noruega) a Malta, pasando por Suecia, Copenhague, Dresden, Praga, Salzburgo, Trento, Mantua, Florencia, Siena, Roma, Nápoles y Siracusa (Sicilia).

8. La ruta de las capitales: de Galway (Irlanda) a Moscú (Rusia), pasando por Dublín, Londres, La Haya, Berlín, Poznán, Varsovia y Kíev.

9. La ruta del Mar Báltico al Mar Adriático: (Ruta del Ámbar), de Gdansk (Polonia) a Pula (Croacia), pasando por Poznán, Brno, Viena, Maribor, Ljubljana y Trieste.

10. El Circuito del Mar Báltico: (Circuito Hanseático), de San Petersburgo a San Petersburgo (Rusia), pasando por Tallinn, Riga, Kaliningrad, Gdansk, Copenhague, Malmö, Estocolmo, Haparanda, Oulu, Turku y Helsinki.

11. La ruta de Europa del Este: del Cabo Norte (Noruega) a Atenas (Grecia), pasando por Helsinki, Tartu, Riga, Vilna, Varsovia, Cracovia, Kosice, Belgrado, Skopje y Tesalónica.
12. El Circuito del Mar del Norte: de Bergen a Bergen (Noruega), pasando por Oslo, Goteborg, Frederikshavn, Bremen, Groningen, Amsterdam, Calais, Londres, Norwich, Newcastle, Edimburgo, Inverness, islas Horcasadas y Shetland.

Puede decirse, en líneas generales, que las rutas pares se desarrollan en dirección Oeste-Este, y las impares en dirección Norte-Sur.

RUTAS ESPAÑOLAS

Las rutas que discurren por territorio español son las tres primeras.

El tramo español de la Ruta Atlántica es el más estudiado hasta el momento, debido a la implicación de la Fundación de los Ferrocarriles Españoles en su diseño, aunque el trazado propuesto no es definitivo. Según la propuesta de la FFE, la ruta entraría en España por Irún, y, enlazando con el Camino de Santiago pasaría por Pamplona, Puente la Reina, Estella, Logroño, Burgos y Frómista. Dejaría aquí al Camino para seguir el Canal de Castilla hasta Medina de Rioseco. En Benavente alcanzaría la Vía de la Plata, con la que llegaría a Zamora, Salamanca, Hervás, Plasencia, Cáceres y Mérida. Luego vienen Zafra y, ya en Andalucía, Cala, Nerva, Río Tinto y Ayamonte, en la frontera con Portugal.

El trazado propuesto intenta aprovechar al máximo antiguas líneas ferroviarias, vías pecuarias, canales e itinerarios culturales. Sus alicientes, y también sus flaquezas, provienen quizás de ello.

Han surgido ya alternativas a algún tramo del trazado que vamos a examinar a continuación:

- 1) La primera de ellas corresponde a la propuesta de Kalapie (Donostia) de variar el recorrido por el País Vasco y Navarra. Consiste en trazar la ruta por la costa guipuzcoana, para tomar luego el valle alto del Deba hasta Vitoria-Gasteiz y Estella. Los puntos fuertes de este recorrido serían: estar ya en fase de recuperación, transcurrir por un número de localidades considerablemente mayor y notablemente más pobladas que el itinerario propuesto por la FFE, y utilizar la plataforma de una antigua vía de ferrocarril abandonada, evitándose así las fuertes pendientes del tramo navarro.
- 2) La segunda de las propuestas corresponde a La Coruña en Bici y es del siguiente tenor literal:

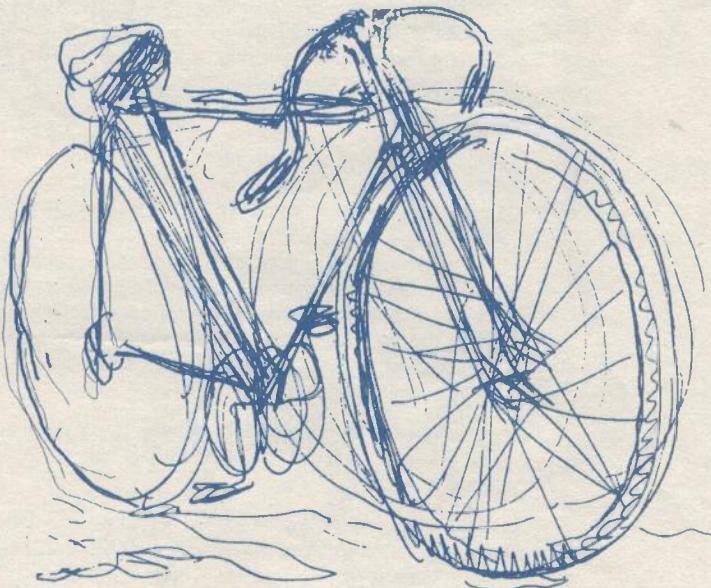
Tras entrar por Irún, y para hacer honor a su nombre, debería continuar por la Cornisa Cantábrica, a través de Guipúzcoa, Vizcaya, Cantabria, Asturias y Galicia. Tras recorrer las rías gallegas debería entrar en Portugal desde La Guardia (Pontevedra), tras cruzar en un ferry hasta Caminha, o bien por un puente en Goián (en construcción) o en Tuy (Pontevedra). La ruta continuaría siguiendo la costa atlántica portuguesa hasta Sagres, por una zona llana y sin muchos problemas. Para pasar desde Lisboa hacia el sur habría que cruzar en barco el estuario del río Tajo. El trazado verdaderamente atlántico podría aprovechar iniciativas ya en marcha, como la vía ciclista que el Principado de Asturias proyecta construir siguiendo la costa, desde Cantabria hasta la provincia de Lugo. No se opone a la construcción de una vía ciclista siguiendo el Canal de Castilla y la Vía de la Plata, pero esta podría ser un ramal de enlace de las tres Rutas en España: Desde Gijón (Ruta Atlántica), pasando por León o Frómista

(Ruta del Camino de Santiago) hasta Sevilla o Huelva (Ruta Mediterránea).

- 3) Por último, Tronchacadenas presenta, a su vez, la siguiente propuesta:

Que la citada *Ruta de los Peregrinos*, sea la auténtica ruta de peregrinación denominada Camino de los Sansalvadores, que va por la franja costera, PAÍS VASCO, CANTABRIA, ASTURIAS, GALICIA, y ello obedece a:

1. Que de este modo se recupera un camino tradicional que viene apoyado y lanzado con diversas acciones institucionales y europeas y santiaguistas con el fin de recuperarlo y adecuarlo a los distintos usos, cuestión ésta nada baladí, que viene refrendada, por varias instituciones Europeas de la Cultura. (Agencia Europea de la Cultura)
2. Porque la costa Cantábrica es una zona de uso cicloturista importante que recoge importantes sectores y mercados ciclistas que tienen este destino en sus referencias como zonas de alto interés no masificado.
3. Porque la ruta costera ofrece una gran biodiversidad de recursos y, además, pasa por zonas y comarcas que están en franca reconversión económica, y que aspiran a que recursos como EuroVelo y otros, refuerzen sus maltrechas economías, articulando sectores en torno a políticas sostenibles.



4. Porque el Norte está haciendo verdaderos esfuerzos pese a sus condiciones orográficas y climatológicas porque la bicicleta y sus infraestructuras tengan una presencia en su geografía: senda Oso, Bidegorris, Senda Costera y, además, sería de un alto efecto demostrativo, para que otras regiones más retraídas se incorporaran al proceso de constituir una ruta costera para bicicletas, que está en vías de lograrse a poco que haya importantes apoyos y reconocimientos.
5. De este modo se podría articular una importante red complementaria a EuroVelo, y que la cabecera de la Ruta de la Plata, tuviera más sentido comenzando en Gijón, cuestión que se obvia en la denominada ruta de LA PLATA.

6. Que dada la articulación de AUTOPISTA ATLANTICA, las carreteras costeras quedarán con muy poco fluido automovilístico serán aún mejores vías de penetración para el usuario ciclista a esos elementos y recursos de los que ya hemos hablado
7. Que de optar por la Ruta del Camino Francés ya en un plano más ideológico, la franja costera del noroeste, volvería a quedar marginada de los planes eurocomunitarios, que siempre van a favor de la salchicha eurocomunitaria del desarrollo que se ha constituido y que tiene como eje, Inglaterra, Países Bajos, Francia, Zona mediterránea española y Madrid.

Con respecto a la ruta mediterránea, ha habido ocasión de conocerla con más detalle tras la presentación, por parte de Gea21*, del proyecto entregado a EuroVelo de esta ruta y distribuida a los grupos más representativos de las comunidades por las que la ruta transcurre, además de a la secretaría de ConBici.

Se ha expresado en varios foros la posibilidad de la ampliación de la ruta hasta Portugal o su conexión con la ruta atlántica. Esta Comisión así se lo propuso a Gea 21 en la preparación de su informe Ruta mediterránea. Por una parte el informe estaba ya acabado al recibir esta información y, por otra, a Gea 21 sólo le pagaban por el informe de la zona previamente acordada, lo que no fue óbice para que Gea 21 presentara un esbozo a EuroVelo (a requerimiento de estos, por otra parte) de lo que podría ser esa ampliación en términos muy parecidos a los expresados por las propuestas de los dos grupos, a lo que se le añadió el posible kilometraje y posibles puntos negros.

Dicha propuesta es muy similar (seguramente por ser muy lógica) a la expresada por La Coruña en Bici, que es como sigue:

La Coruña en Bici cree que (el trazado actual) es un trazado lógico, pero propone que su comienzo esté en Sagres (Portugal), y no en Tarifa, por las siguientes razones:

- 1 - Empezaría donde acaba la Ruta de la Costa Atlántica, lo que permitiría completar una ruta ciclista que recorriera toda la costa europea, desde el Cabo Norte (Noruega) hasta Estambul (Turquía).
- 2 - Conectaría en Huelva o Sevilla con el ramal que desde Gijón enlazaría las tres Rutas a su paso por España a través de la Vía de la Plata. El punto de enlace dependería de en qué punto se decidiera que cruce el Guadalquivir, bien en Sevilla por puente o bien en Sanlúcar de Barrameda (Cádiz) u otro punto intermedio, por ferry.
- 3 - A partir de Tarifa ya seguiría la ruta mediterránea prevista.

A su vez, con respecto al Camino de Santiago:

La Coruña en Bici propone:

a - Que se mantenga el trazado en su mayoría sobre pavimento de tierra, aunque sea en contra de las especificaciones técnicas de EuroVelo.

b - Que continúe desde Santiago de Compostela hasta el Cabo Finisterre, por las siguientes razones:

1. Es un lugar de gran resonancia simbólica e histórica.

2. Conectaría allí con la Ruta de la Costa Atlántica.

iOs animamos a que estudiéis los tramos que corresponden a vuestro ámbito de influencia para proponer los cambios que os parezcan necesarios!

NUEVA PROPUESTA

En el ámbito europeo, un primer vistazo al mapa general de las 12 rutas permite sugerir cambios y añadidos. Como ejemplo, y para iniciar un debate en ConBici, en su día nos atrevimos a plantear la conveniencia de al menos otra ruta que recorriera España. Esta ruta bajaría por el Macizo Central francés (Auvernia) o por el valle del Ródano procedente de Suiza o Estambul, para entrar en España por el Valle de Arán y seguir por Alhama de Aragón (Monasterio de Piedra).

Medinaceli, Sigüenza, Jadraque, Alcalá de Henares, Madrid, Aranjuez, Lagunas de Ruidera, Granada. Esta ruta tiene, entre otras, la ventaja de incorporar tres nuevas Comunidades Autónomas al proyecto EuroVelo: Aragón, Castilla-La Mancha y Madrid. Sólo falta que desde Portugal se animen a incorporarse también a la red europea que se está fraguando.

La propuesta de La Coruña en Bici es la siguiente:

a - La Coruña en Bici cree que, manteniendo el esquema general de la ruta, esta no debería entrar en España por el Valle de Arán, si no por La Junquera o Port Bou, pasos por los que se pueden cruzar los Pirineos todo el año sin problemas, coincidiendo con la Ruta Mediterránea. Desde Figueras (Gerona) atravesaría transversalmente Cataluña hasta Tremp o Balaguer, desde donde pasaría a Aragón. Desde Zaragoza ya seguiría hacia el sur el trazado previsto inicialmente.

b - Con carácter general se debería revisar, en los criterios técnicos, la exigencia de no superar la pendiente del 6% en algunos tramos. La Coruña en Bici cree que algún tramo de las rutas podría tener esa pendiente, o incluso superarla, siempre que la distancia con esa pendiente no sobrepase una determinada longitud prefijada. De las pautas de trazado que proponemos, y de la forma en que los grupos de ConBici podrían influir en el diseño y en los criterios generales de las tres rutas, se trata en los apartados siguientes.

*Gea 21 ha sido la Consultora encargada de la realización del proyecto de viabilidad de la ruta mediterránea Eurovelo.

3.- CRITERIOS DE LAS RUTAS EUROVÉLO

A continuación os relacionamos cuáles son los criterios establecidos hasta el momento por EuroVélo, sin entrar a hacer juicios de valor

CRITERIOS BÁSICOS

- conecta Europa de un extremo a otro.
- conecta ciudades y atraviesa centros urbanos
- conecta los itinerarios de larga distancia existentes y otros itinerarios
- ideas temáticas como referencia (ejemplos: seguir un río, el Camino de Santiago, recorrer la costa,...)
- los estándares de seguridad y superficie deben ser homogéneos y la superficie y condiciones de tráfico deben satisfacer los estándares de seguridad para ciclistas con bicicletas totalmente cargadas
- necesidad de señalización, alojamientos y otras facilidades.
- todos los países europeos deben ser conectados al menos por un itinerario y cada itinerario debe atravesar el mayor número de países posible.
- las áreas especialmente atractivas para los ciclistas deben estar integradas.
- los itinerarios europeos deben evitar los tramos sin interés siempre que sea posible.
- los itinerarios europeos deben estimular el ejercicio físico, el conocimiento medioambiental y el contacto internacional a través de Europa.
- cada itinerario ciclista europeo debe garantizar una gran experiencia ciclista.
- la información relativa a los itinerarios europeos debe estar puesta al día y ser fiable. Debe estar dirigida a los visitantes extranjeros, incluyendo información sobre la legislación, normas y costumbres locales.

CRITERIOS TÉCNICOS

- en tramos sobre carretera con tráfico compartido, éste no debe superar normalmente los 1.000 vehículos/día y nunca ser mayor a 3.000.
- no se debería, en cualquier caso, considerar la confluencia de infraestructura ciclista separada (*carril-bici*, etc.) en carreteras en las que se soporte una densidad mayor a 10.000 vehículos por día durante más de dos kilómetros seguidos.
- se definen como «ruta sin tráfico» aquella que no supere un máximo de 50 vehículos/día.
- la anchura debe ser tal que 2 ciclistas puedan circular en paralelo la mayor parte del tiempo.
- las pendientes mayores del 6% deben evitarse como norma y aquellas mayores del 3% deben señalarse en los mapas. Sin embargo, en tramos de montaña la pendiente máxima puede ser del 10% o más.
- las rutas deben estar abiertas a lo largo de todo el año y en toda condición de clima (con algunas excepciones en el extremo norte y en las áreas altas de montaña).
- la superficie debe ser asfáltica ó similar -*al menos sobre el 80% de la distancia*.

- debe haber comercios cada 30 kilómetros y alojamientos cada 50, con servicios de transporte público que acepten bicicletas cada 150 kilómetros.

REVISIÓN DE LOS CRITERIOS TÉCNICOS

A continuación se exponen los criterios técnicos generales que se propone rijan a la hora de definir los trazados y el diseño de las rutas que transcurran por España y Portugal.

Como se puede ver, se han basado en los criterios técnicos referidos en el apartado anterior, que son los que hasta la fecha se han manejado en el Grupo de trabajo de EuroVélo (EuroVélo Working Group) si bien, por un lado, en algunos aspectos han sido modificados por esta Comisión EuroVélo de ConBici, de cara a conseguir que el resultado final sean rutas ciclistas de calidad accesibles a los ciclistas potenciales y, por otro, solo se reflejan las que contienen un cambio sustancial con aquellas.

De hecho, nuestra idea es que, tras la aprobación de este informe por parte de ConBici, se envíen estas recomendaciones al Comité Director de EuroVélo, bien directamente, o bien a través del técnico del Grupo de Referencia destinado en la zona de influencia de ConBici.

1. - Las vías que se creen, deberán facilitar los desplazamientos entre las localidades por las que transcurran. Serán, por tanto, trazados funcionales, directos y seguros para potenciar la comunicación ciclista interurbana.
2. - Los trazados resultantes deberán ofrecer infraestructuras que no exijan la utilización del automóvil para acceder a ellas, debiendo ser directamente accesibles en bicicleta desde las localidades por las que transcurre o, en caso contrario, estar debidamente conectadas a través de los transportes colectivos.



Por dicho motivo deberán existir comercios y alojamientos cada 50 kilómetros, y contar con la posibilidad de conectar cada 150 kilómetros como mínimo, con servicios de transporte público que acepten bicicletas.

3. - Las rutas se deberán crear aprovechando preferentemente, y en la medida en que esto fuera posible, los trazados abandonados de vías férreas u otras infraestructuras ligeras en desuso, como vías pecuarias, caminos forestales, etc. para su reconversión a vías ciclistas.
4. - En aquellos tramos que deban transcurrir por carreteras con tráfico compartido, el volumen de tráfico no podrá ser superior, como media, a los 1.000 vehículos/día.

En caso de tratarse de vías que soporten volúmenes de tráfico superiores, se deberá optar por utilizar otras vías (bien ya existentes o de nueva planta) que presenten menores niveles de tránsito motorizado.

5. - Para tramos de vía bidireccional, la anchura mínima deberá oscilar entre 2,5 y 3 metros, para que 2 ciclistas cargados puedan circular en paralelo la mayor parte del tiempo.
6. - De cara a mantener velocidades que sean confortables para la mayoría de los ciclistas, las vías por las que transcurran las rutas evitarán las pendientes mayores del 6%, y aquéllas mayores del 3% deben señalarse en los mapas.

En el caso de que la pendiente máxima alcanzara hasta el 10% se deberá ofrecer una desviación alternativa que no supere el 6%.

7. - Las rutas deberán permanecer abiertas a lo largo de todo el año y en todo tipo de clima.
8. - La pavimentación de las vías ciclistas debe asegurar una conducción cómoda y segura, lo cual supone la existencia de una superficie uniforme con ausencia de baches, protuberancias o discontinuidades que puedan afectar a la estabilidad de la bicicleta.

Consideramos que el material más adecuado para la pavimentación de las vías ciclistas es el asfalto, dada su escasa resistencia a la rodadura, la razonable resistencia al deslizamiento que ofrece, y su relativo bajo coste. Es por ello que la superficie deberá ser asfáltica ó similar, como mínimo en el 80% de la longitud total de las rutas.

9. - Las vías estarán correctamente señalizadas, de forma que su presencia resulte evidente tanto para los ciclistas como para los conductores de otros vehículos.

La señalización horizontal y vertical a implantar a lo largo de las rutas deberá ser unitaria, con el objetivo de reforzar una idea homogénea común a los distintos tramos que compongan las rutas.

Tronchacadenas propone así mismo: "Desearíamos se estudiase con profundidad el tema de la "SIGNALETICA" a emplear y más cuando se va a pasar por distintos recursos tan diversos en concepción y señalización y se tengan en cuenta

los criterios establecidos para la señalización que algunas comunidades ya tienen por vía normativa; así como aspectos de cohabitación señalíticas y de usos..."

4.- EUROVELO Y CONBICI

EuroVelo es un proyecto original de la Federación de Ciclistas Europeos (ECF) y en consecuencia, la ECF asume la defensa de la participación de sus grupos miembros en el desarrollo del mismo. La lógica sugiere, desde este concreto punto de vista, que a ConBici le convendría integrarse como un grupo más en la ECF y participar así en el proyecto con mayores garantías.

No obstante, ya que no ha sido posible llegar al consenso entre los grupos de ConBici sobre el ingreso de la Coordinadora en la ECF, propondremos vías indirectas de participación en el desarrollo de EuroVelo en España, a la espera de poder alcanzar dicho consenso.



EN EL ÁMBITO EUROPEO

Al no estar en la ECF, ConBici no tiene vías directas para influir en los criterios generales de EuroVelo, que sé discuten en el Grupo de Gestión (Management Team) y en el Comité Director de EuroVelo (Steering Committee). Si bien ahora se añade una nueva figura (ya explicada en el apartado *¿Qué es EuroVelo?*): el Grupo de Referencia, al que pertenece Juan Merallo, miembro de Pedalibre y de ConBici, y a través del cual se podría ofrecer la opinión de ConBici en este proyecto. Para ello, sería interesante la aprobación de un informe, cuya propuesta tienes entre las manos, creando las bases de conocimiento de la Coordinadora y sus grupos para su participación en el proyecto EuroVelo.

Además, indirectamente, los cinco grupos de ConBici que son miembros de la ECF pueden defender los intereses del conjunto de la Coordinadora. Parece oportuno, en cualquier caso, definir claramente criterios comunes ante cada situación concreta, y unificar qué mandato se lleva (si se lleva alguno) de parte de ConBici.

Es de suponer que los grupos de ConBici que son miembros de la ECF, intervendrán en los temas relacionados con EuroVelo en nombre propio, defendiendo, lógicamente, sus posturas de grupo. Parece importante, sin embargo, que estas posturas no sean contradictorias con las que se acuerden en el seno de ConBici con carácter general.

A NIVEL ESTATAL

No se ha llegado todavía a definir la organización de EuroVelo en cada Estado. Parecería lógico que se formara en el futuro un órgano coordinador oficial de las actuaciones en las diversas rutas. Si así fuese, éste sería el lugar de Con-

Bici, donde deberíamos acudir con nuestras propuestas de tipo general, debatidas y acordadas entre todos los grupos, para lo que este informe nos habrá ayudado a sentar claramente las bases de esas propuestas.

Si este organismo no se llegara a crear (o mientras no esté creado), ConBici sería representada por sus grupos miembros en los Consorcios de ruta que se crearán localmente.

A NIVEL LOCAL

Las rutas EuroVelo se diseñarán en detalle, gestionarán y promoverán desde los Consorcios de Ruta, uno para cada una en cada estado, y probablemente incluso uno por cada tramo de ruta, según Comunidades Autónomas. Los grupos de ConBici deberían luchar para ser admitidos como miembros de dichos consorcios, atendiendo a su localización geográfica y área de influencia.

Los grupos que son miembros de la ECF tendrán ventaja: por acuerdo institucional serán miembros de los consorcios si así lo desean (y si alguna ruta pasa por su área de influencia, claro). Estos grupos son:

- A Contramano, ASAMBLEA CICLISTA DE SEVILLA
- Coordinadora Catalana de Usuari@s de la Bicicleta (cuyo Secretariado está, desde su fundación, en Amics de la Bici de Barcelona)
- Club Cicloturista Pedalibre, de Madrid
- València en Bici
- Federación Portuguesa de Cicloturismo y Usuarios de la Bicicleta

Los grupos A Contramano, Coordinadora Catalana y València en Bici son claros candidatos a integrarse en el o los consorcios de la Ruta Mediterránea. El primero de ellos también podría intervenir en la Ruta Atlántica, así como la FPCUB. Pedalibre queda, por ahora, sin ruta.

Los demás grupos de ConBici que vean una futura ruta EuroVelo atravesar su territorio, deberían intentar también participar en los consorcios. El empuje propio de cada grupo y el apoyo que se le pueda prestar desde la Coordinadora determinarán las posibilidades de hacerse oír y de participar. No debería ser difícil: al fin y al cabo los grupos de ConBici son los únicos representantes del cicloturismo de alforjas en España, son los destinatarios principales y futuros usuarios de la red EuroVelo en nuestro país.

PROPIUESTA DE TRABAJO

La propuesta de la Comisión EuroVelo de ConBici, en resumen, es la siguiente:

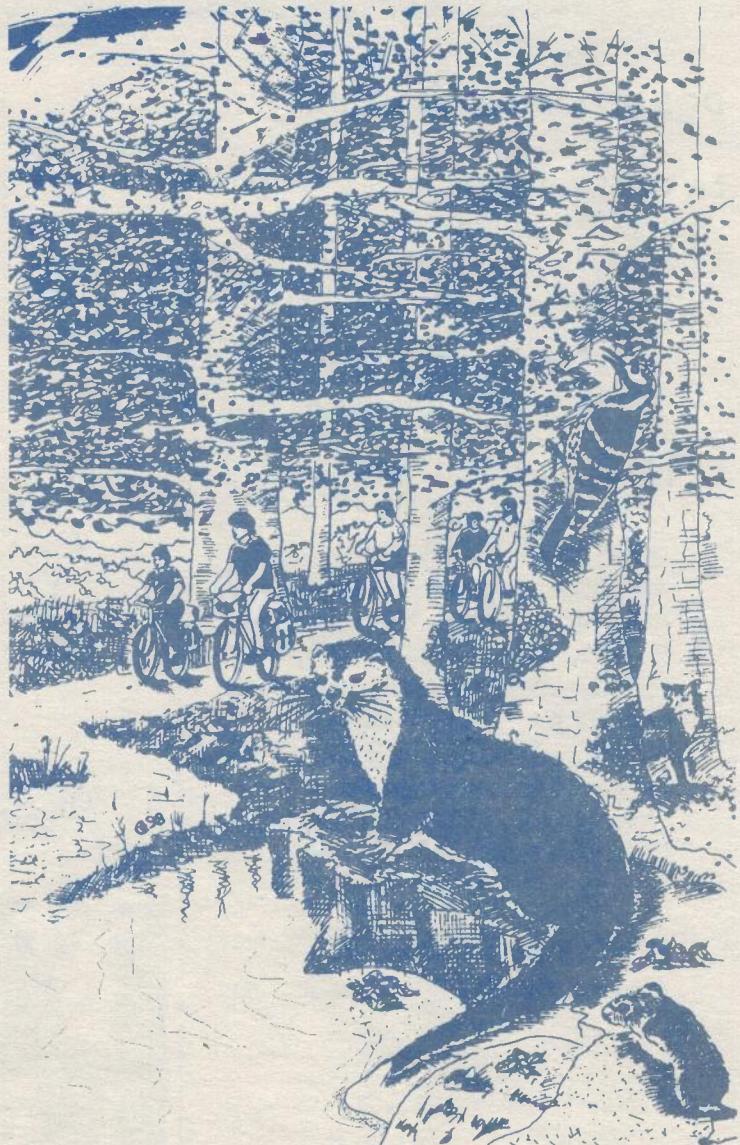
1. Los grupos de ConBici participarán en los Consorcios de Ruta oportunos, bien directamente, bien a través de una persona que disponga de los conocimientos técnicos necesarios y que goce de la confianza de los grupos. La infraestructura a crear es para ciclistas, y no puede hacerse a espaldas de éstos.
2. Lo harán en representación propia y también en calidad de miembros de ConBici.
3. Todos los grupos defenderán en los consorcios los mismos criterios de diseño, gestión y promoción, que habrán sido unificados y consensuados a partir -entre otras- de las propuestas que se presentan en este informe. Se pretende que la estrategia definida sea útil a los grupos y que sea adoptada por ConBici como propia.

4. Los grupos de ConBici implicados en EuroVelo difundirán el proyecto ante las Administraciones que deban intervenir en él, con el objeto de:

- Darse a conocer y, en consecuencia, participar luego en los consorcios.
- Obtener para el proyecto financiación local y compromiso institucional.

A este efecto, la Secretaría distribuirá entre los grupos interesados la documentación adecuada.

5. Se elegirá una persona de contacto en ConBici para el proyecto EuroVelo, encargada de asesorar a los grupos que lo necesiten, coordinar el trabajo en los consorcios y actuar de enlace con el proyecto global EuroVelo. La Comisión EuroVelo de ConBici seguirá en activo, realizando el seguimiento de las actuaciones que vayan surgiendo en relación con EuroVelo en nuestro país.



LA TIENDA VERDE

PLANOS • GUIAS DE MONTAÑA Y TURISMO



DOS TIENDAS EN MADRID:

LA TIENDA VERDE- *Maudes, 23 (TEL. 91 5353810
FAX 91 5342639)*

Guías de viaje - 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
(TEL. 91 5343257 FAX 91
5336454)*

Aire libre - Escultismo - Brújulas - Altímetros - Esquí - Cartografía - Temática Deporte - Puramente - 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 CATÁLOGO A:
LA TIENDA VERDE
c/ Maudes, 23 y 38
28003 - MADRID

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...

