

# Sin prisas

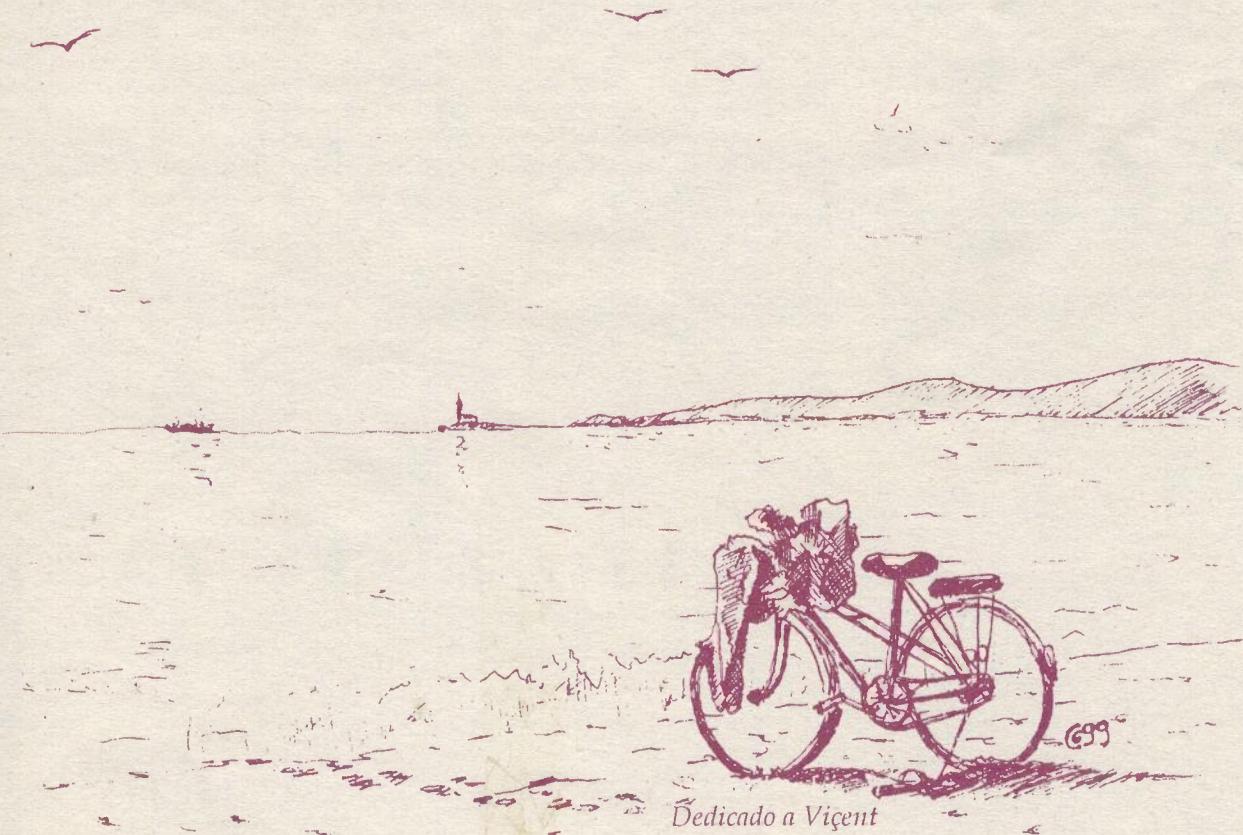
La revista para los que

se toman la bici con calma

Verano 99

30

En ruta por las Villuercas



LehendaBIZI: proyecto para Guipuzcoa  
Europa en el Manillar de tu ordenador

**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 Puerto Llano (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. 39018. 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, 2º 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 Kampión 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, 5ºF. 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, 1º. 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, 3º, 1º. 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, 4º. 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. Solars 40. 03202 Elche (Alicante). tel. 965.421.109

G.C. Plato Fondo. Oriñamar 71. 15000 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

## Ley anti-ciclistas viento en popa

En su reunión del pasado 23 de septiembre, la Comisión de Interior y Función Pública del Senado ha rechazado prácticamente todas las enmiendas que habían presentado los grupos parlamentarios popular y socialista respecto a la «proposición de ley para adaptar las normas de circulación a la práctica del ciclismo». Estas enmiendas, que contaban con el apoyo de las asociaciones de usuarios/as de la bicicleta, eliminaban de la proposición de ley, entre otras, la obligatoriedad del casco y la prohibición de ir por autovía.

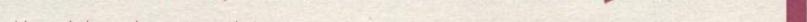
Es difícil de entender cómo una comisión compuesta casi exclusivamente por miembros del grupo popular y socialista rechace sus propias enmiendas, que además coincidían ampliamente en su contenido.

La nueva ley trata de apartar a los/as ciclistas de la carretera, y además nos culpabiliza de los accidentes que sufrimos. Ante este planteamiento, nos preguntamos:

- Si el casco ciclista «evita accidentes graves», ¿por qué no se obliga también a todos los ocupantes de automóviles de llevar uno? Más muertos se evitarían.
- Si las omnipresentes autovías no son para ciclistas, ¿dónde está la red estatal de ciclovías?
- Si los ciclistas han de llevar ropa especial «para que se los vea mejor», ¿qué habrán de llevar los peatones? ¿Paraguas fluorescentes para los días de lluvia?
- Si los/as ciclistas son equiparados a los peatones en los derechos de prioridad de paso (nunca la tienen, excepto en casos muy determinados), ¿sus Señorías se harán cargo de los atropellos que sufrirán los/as ciclistas en los cruces y rotundas cuando deje de aplicárseles la «regla de prioridad de la derecha»?

No necesitamos esta nueva ley. Hagan cumplir la ley de tráfico vigente en cuanto a alcoholemia, velocidad excesiva, y distancia lateral de 1,5 m en los adelantamientos a ciclistas.

De aprobarse definitivamente esta ley, será incumplida sistemáticamente por muchas personas. Sabemos que el derecho internacional nos asiste.



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, Agustín y muchos más.

Edita: Pedalibre-Con Bici  
C/Campomanes 13, 2º Izda.  
28013 Madrid. Tf. 91 719 06 26.  
Fax 91 551 40 49 (previo aviso)  
E-mail: pedalib@teleline.es

Imprime:  
Gráficas ANYA  
C/Las Matas 14  
28039 Madrid. Tf. 91 311 53 95  
Depósito legal: M-39179-1986  
Periódicidad semestral

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



## Una bicicleta en la vía láctea.

Visto desde las alturas, la convocatoria del día de la "Autorreflexión" se antoja ridícula y lejana. Como si de una gota de agua se tratara, que al caer en un mar de aceite hirviendo es repelida en cientos de minúsculas gotas que a su vez vuelven a caer en él, para evaporarse finalmente en el aire viciado. De igual forma estas decenas de municipios han visto evaporados sus esfuerzos retomando, al día siguiente, el tren de la contaminación.

El tan cacareado día "sin coches", por imperativos legales de consenso con el grupo de Reaccionarios Automovilistas Consumistas de Carreteras, pasó a ser el día de la "Autorreflexión". Y henos allí, el día del estreno, en el que ni el público ni la crítica se ponían de acuerdo, pero nadie dudaba que el Director y el Guión fueran excelentes. Para unos, los decorados estaban excesivamente recargados e inducían a la desazón, manipulando en exceso el ojo del espectador (Información "Restricciones en la Rondas", cortes de calles en el centro de la ciudad). Para otros, pobres y mal resueltos, (pocas calles cerradas al tráfico y permeables a éste, y una super isla peatonal que más bien recordaba un bote del Titánic).

Es de agradecer que todos/as aquellos/as que fueron al estreno, lo hicieran en su mayor parte utilizando el transporte público, y de éste una gran mayoría empleando el ferrocarril. Por el contrario siempre existe la nota discordante puesta de relieve, como tantas otras veces, por las motocicletas aladas, que no teniendo suficiente con colarse en el estreno, se dedicaron a sorber sus vasos de gasolina expulsando sonoros eructos de gases pestilentes y siempre haciendo gala de su permitida agresividad para con el resto de la ciudadanía.

Tenía razón Tagore, pero ya no son las lágrimas las que nos impiden ver, sino la tozudez de no vislumbrar que está al alcance de la mano el cambiar de actitud, y entender que si detrás de una pelota hay siempre un niño, éste no debe ser la víctima ni el problema, sino que en el propio hecho del juego radica la solución.

A Vicenç Bagán, que en la Vía Láctea, lucha por conseguir un "carril-bici" universal.

**Oscar Sierra. Amigues i Amics de la Bici**

## Gestiones en Bici

Esta mañana tenía unas cuantas cosas que hacer. He salido a las diez de la mañana, un poquito tarde. Primero he ido a Fernando el Católico esquina con Isaac Peral. Segundo, a Bravo Murillo esquina con Cea Bermúdez, a una gestión que me ha obligado a acercarme a dos bancos próximos. Tercero, he cruzado Madrid hasta la Plaza de España (piso 22 del edificio España); he comprado el periódico a la puerta y me he acercado a la torre de Madrid. Cuarto, he subido por Gran Vía hasta la calle Clavel, que

han abierto una agencia de viajes que me interesa (demorándome un poquito en una oficina de Turismo, donde me han regalado unos pósters). Quinto, me he acercado a la calle de la Bolsa, junto a la Plaza Mayor, a una tienda de fotografía. Sexto, unas gestiones en la calle Lope de Vega, esquina al paseo del Prado (pasando por la librería Desnivel, para recoger su programa de actividades, muy interesantes, por cierto -Plaza de Matute-). Séptimo, me he ido hasta Alcalá, 32 para resolver otro tema. Y octavo, he vuelto a casa. Es la una y media. Y no estoy cansado. Todas estas gestiones en una mañana en Madrid es difícil de creer. Pues si, tiene truco: he ido en bici. Y en todos los trayectos he adelantado a coches que estaban parados, más o menos atascados. Y, siempre, he aparcado más rápido que ellos. Tengo 35 años y creo que no hace falta una forma física excelente para montar en bici por Madrid. Sólo decisión. Es cierto que vivo en el centro: si viviera en el extrarradio hubiera tenido que coger la RENFE (horas valle) y gastar un ratillo más. Yo no sé si la gente conoce las posibilidades que da una bicicleta para moverse por Madrid de forma rápida, barata y sana. Pues no saben lo que se están perdiendo.

**Ignacio Arrillaga.**

## Adaración de Paco Tortosa (Ver Sin Prisas n. 27)

En primer lugar dar las gracias a la lectora por su atención. En segundo lugar pedirle disculpas. No era mi intención molestar a nadie ni ofender a una persona alguna. Reconozco que tiene razón. Si se me cuela otro "detalle" machista como el comentado, estoy de acuerdo con ella, no debéis dejarlo pasar. Yo por mi parte intentare aprender y revisar mi "lenguaje" sexista.

Por si quiere más aclaraciones, aquí, en el teléfono 962120205, me puede localizar. Podemos ampliar mutuamente nuestra nómina de amistades bicicleteras.

PD.- Sin ánimo de buscar justificaciones estúpidas, aquí va mi explicación sincera: Lo de "la ponente cada vez mejor..." lo de mejor me refería al contenido de la ponencia que ya conocía de otras veces y que ha ido mejorando con el tiempo. Lo de "guapa"; es porque nos une una buena amistad y la revista SIN PRISAS creo que nos permite hacernos guiños a los amigos mediante nuestras colaboraciones.

**Paco Tortosa**

## Bicicletas y alcoholemia.

Un automovilista borracho atropella a un ciclista. Solución: hacer la prueba de alcoholemia al ciclista. Un automovilista, en un cruce, atropella al ciclista que tenía preferencia. Solución: a partir de ahora los ciclistas no tendrán preferencia. Un automovilista, donde sea, atropella a un ciclista. So-

lución: para minimizar los trompazos que continuaran recibiendo los ciclistas, se les obligará a circular con casco, con ropa fosforescente y unos cuantos elementos reflectantes distribuidos por la bicicleta.

Siguiendo estos inteligentísimos razonamientos, muestra de la clarividencia de nuestros representantes parlamentarios (reforma de la Ley de Seguridad Vial, todos los votos a favor, solo uno en contra) esperemos que pronto, para redondear la faena, solucionen también el tema de los peatones:

Un automovilista borracho atropella a un peatón. Solución: hacer la prueba de alcoholemia a los peatones, especialmente si son niños, minusválidos o jubilados. Si lo atropella en un paso de peatones, para evitar nuevos atropellos se suprimirá el paso de peatones. Para más seguridad, se obligará a todos los peatones a vestir trajes reflectantes e ir equipados con el casco reglamentario correspondiente. Medidas complementarias en el caso de que las anteriores no sean suficientes: 1-Sólo se autorizará la venta de bicicletas estáticas, y los peatones sólo podrán salir a la calle los días sin coches. 2-Se continuará incentivando la adquisición y el uso de los automóviles, a ver si de una vez todos los peatones y ciclistas se convierten en automovilistas.

Anexo final: en el caso de que el ciclista o el peatón atropellado mueran, el difunto podrá negarse a soplar, cuando sea requerido para hacer la prueba de alcoholemia.

¡Ánimo, señores diputados!

**Josep Maria Saumell**

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

## Pedalibre

*Redacción de Sin Prisas*

*Cartas a la redacción*

*c/Campomanes, 13 - 2º Izda*

*28013 Madrid*

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

*pedalib@teleline.es*

# DE TODO UN POCO

## POLICÍA EN RUEDAS

La Policía de Bogotá incluyó en su presupuesto de este año la adquisición de 1000 bicicletas para su programa de «Policía Comunitaria», esto es, acercar la policía a la comunidad y enfrentar la delincuencia desde la bicicleta. El año anterior inició un plan piloto con 440 unidades y el resultado positivo que éste arrojó, los ha llevado a incrementar en 1000 bicicletas más, para un total de 1440 policías en bicicleta. Este ejemplo lo están tomando otras ciudades de Colombia las cuales ya inician algunos programas menores pero igualmente importantes: Cartagena 100 unidades, Tolú 30 unidades, Leticia 20 unidades, Melgar 25 unidades.

## 11 JORNADAS SOBRE INFRAESTRUCTURAS Y REDES VIARIAS PARA BICICLETAS

Se han celebrado los días 20 y 21 de mayo en Arrasate - Mondragón (Gipuzkoa), organizadas por Kalapie, Asociación de Ciclistas Urbanos de Donostia, y Lurrats, Asociación de Ciclistas y Peatones de Arrasate - Mondragón. El objetivo de este con-

greso ha consistido en dar a conocer a los distintos actores económicos, sociales e institucionales las principales actuaciones que en esta materia se están desarrollando en el Estado español, así como en otros países europeos. Entre las ponencias, cabe destacar la dedicada al proyecto Eurovelo; la ruta ciclista del Danubio; las vías ciclistas en el Plan de Carreteras de la Generalitat Valenciana; el programa Vías Verdes; el proyecto Lehendabizi; Nuevas vías ciclistas en Euskal Herria....

## ALUMBRADOS E INVISIBLES

La Unión Europea quiere que los vehículos siempre tengan la luz encendida cuando circulan, para aumentar así su visibilidad y reducir el número de accidentes. Esta medida afecta a los ciclistas, no tanto por la molestia que podría suponer ir contra dinamo o gastando pilas todo el tiempo, sino porque la pequeña luz de la bici quedará virtualmente invisible a los ojos de los conductores que solamente reaccionarán ante los faros potentes de otros coches. Por ello, la Federación Europea de Ciclistas (ECF) y la Asociación Europea de Motoristas (FEMA), por una

vez juntaron esfuerzos y consiguieron que el Parlamento Europeo se pronuncie, en el sentido de no implantar esta medida mientras no quede demostrado que no perjudica a peatones, ciclistas y motoristas.

## ENSAYO DE LOS EFECTOS DE UN BIDEGORRI

En Donostia, un equipo de técnicos del departamento municipal de Tráfico evaluará los efectos que generará el futuro bidegorri de la Concha, a través de un ensayo que se realizará durante casi una semana. La prueba consistirá en reducir el vial del paseo a tres carriles de tránsito, de los cuatro que hay en la actualidad (dos en cada sentido). Durante esta verificación, se contabilizará el volumen de coches que circulen por este tamo. En esta prueba, el carril más cercano al paseo se cerrará. Las delimitaciones y distribución de carriles se hará a través de elementos móviles.

El alcalde Odón Elorza, insistió en que este ensayo no es para evaluar el número de bicicletas que circularán por este tramo, sino que durante esta fase se medirán los efectos de ese futuro bidegorri sobre la circulación motorizada.

## V JORNADAS DE PROMOCIÓN DE LA BICI

Del 24 al 29 de mayo se han celebrado en Huesca, organizados por Ecologistas en Acción, las V Jornadas de Promoción de la Bici. Durante una semana, hubo charlas-debates, excursiones nocturnas con luna llena, proyección de diapositivas, día de la bici («a trabajar en bici») y acto reivindicativo en la Plaza de Cervantes.

## III JORNADAS DE EL MUNDO EN BICICLETA

Organizado por la Concejalía de Juventud del Ayuntamiento de Burgos,

## 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 prisas*

el Colectivo Bici-Aventura y Luis Markina, se celebraron en Marzo las III Jornadas de El Mundo en Bicicleta. En ellas se pudieron ver diapositivas de viajes con títulos tan sugerentes como: La Ruta Maya, la Ruta de la Seda, Centro América y Sudamérica, Vuelta alrededor del Mundo y la Ruta del Cid; también se pudieron escuchar los relatos de boca de los propios viajeros.

## CONFERENCIA SOBRE CICLOTURISMO REGIONAL EN ESLOVAQUIA

Tuvo lugar en Presov (Eslovaquia), con participación de clubes cicloturistas de Polonia, Ucrania, Rumanía y Eslovaquia. El objetivo principal que se buscaba en la conferencia, era el organizar una red de cooperación regional para promover el cicloturismo de larga distancia y apoyarse mutuamente mediante el intercambio de información y acciones comunes en todo lo que tenga que ver con la bici. En concreto, van a apoyar la iniciativa del club Kostitras de Eslovaquia para montar un itinerario cicloturista por la zona de los Cárpatos, intentando que el diseño y señalización de las rutas sea compatible con los diseñados en el resto de Europa.

## BICI+TREN INTERNACIONAL

El 3 de febrero, la Federación Europea de Ciclistas (ECF) comenzó las consultas con la Union Internationale de Chemins de Fer (UIC) en París sobre la carencia de un servicio internacional apropiado en el ferrocarril para el transporte de bicicletas como equipaje acompañado a través de Europa.

Esta consulta es un seguimiento de la ECF sobre el tema. Según ellos, las posibilidades para transportar bicicletas en líneas internacionales de ferrocarril está incluso disminuyendo. Desde la presidencia de la ECF se ha manifestado que «..los ciclistas son una pasajero más del ferrocarril y quieren ser tratados como tales. Por lo tanto no es aceptable que los pasajeros acompañados por una bicicleta sean excluidos del acceso a la alta velocidad internacional.» El UIC reconoció en esta conversación que el transporte de bicicletas no está integrado en el sistema internacional HST. Las líneas internacionales convencionales se supri-

men también como consecuencia de la creación de las líneas internacionales HST, y el transporte de bicicletas a través de fronteras está al borde de su entera desaparición.

La UIC reconoció que el transporte internacional de bicicletas es todavía un mercado sin explotar. «Nosotros no pedimos favores sino que los ferrocarriles vean la oportunidad de mercado que está empezando a florecer», dijo Tom Godefroij, Presidente de la ECF.

UIC se ofreció a hacer un inventario de las posibilidades internacionales existentes en Europa, identificar los vínculos perdidos en la red europea de ferrocarril, además de venir con nuevas propuestas a la próxima reunión.

A parte de mejorar las posibilidades de los viajes en sí mismos, se remarcó la importancia de la necesidad de una mejor coordinación entre los operadores nacionales de ferrocarril, especialmente en el área de información. Se podrían utilizar las actuales posibilidades con más frecuencia si los operadores nacionales dieran una más precisa información sobre viajes internacionales en los que su pasajero viaja con una bicicleta.

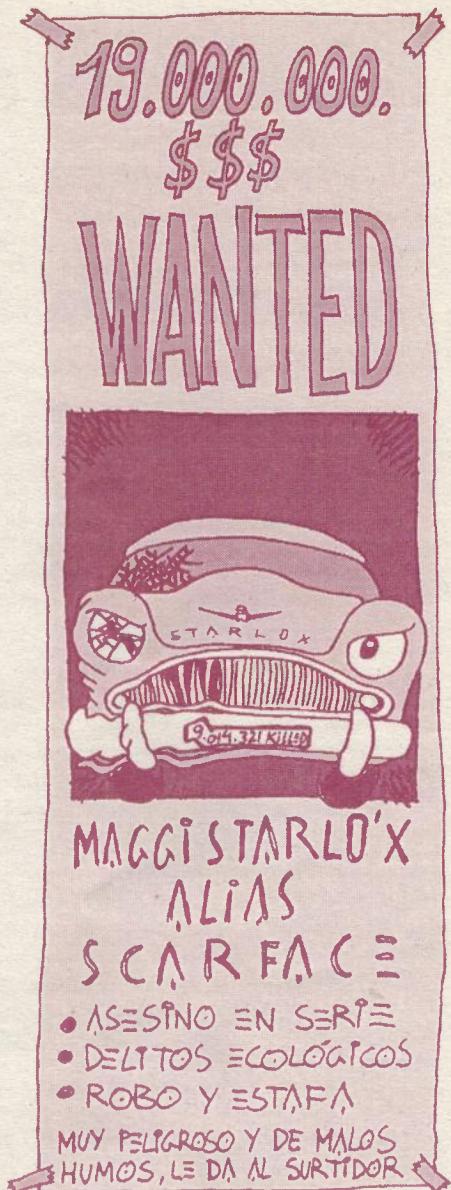
Las partes acordaron reunirse nuevamente para discutir sobre mejoras concretas para los clientes que viajan con su bicicleta a través de Europa.

## CONTAMINACIÓN AL VOLANTE

Según publicó El País, un automobilista sufre el triple de contaminación que un viandante. O así lo refleja un estudio que se ha presentado en Bruselas. Según han manifestado Ecologistas en Acción, «aunque uno parezca que vaya blindado dentro del coche, está sufriendo los efectos de la contaminación, lo que nos debería animar más a usar el transporte público». Según el informe, los usuarios de coches viajan en un túnel de contaminación que producen los vehículos que les preceden. Los que circulan por los carriles centrales están sometidos a niveles más altos que los que circulan por los laterales de las carreteras.

## REEDICIONES

Algunos/as ya conocéis los libros de Alfonso Sanz (et al.) «Calmar el tráfico» y «La bicicleta en la ciudad», ambos de 1996. Son de gran interés para temas urbanos en este país, ya que ofre-



cen multitud de ejemplos y soluciones técnicas para calmar el tráfico y promover el uso de la bicicleta. La primera edición se agotó en poco tiempo. Ahora el Ministerio de Fomento los ha reeditado y los pone a la venta por 3.150 Pta y 2.800 Pta, respectivamente (IVA incluido). Si es una biblioteca quien hace el pedido, hay un 15% de descuento. Los libros se pueden pedir contra reembolso al Centro de Publicaciones de los Ministerios de Fomento y Medio Ambiente, Paseo de la Castellana 67, 28071 Madrid, Teléfono 24 horas: 91 597 61 87, Fax: 91 597 61 86, e-mail: [cpublic@mfon.es](mailto:cpublic@mfon.es), indicando el nombre, la dirección, el teléfono y el NIF del/de la solicitante. Las Diputaciones Provinciales también tienen un servicio de publicaciones oficiales donde se pueden encontrar estos libros.

# El proyecto "LehendaBIZI"

*Vías ciclistas para la Gipuzkoa del 3er milenio*

## *Kalapié*

ESTE ES UN PEQUEÑO RESUMEN DE LA INICIATIVA PUESTA EN MARCHA POR KALAPIE (ASOCIACIÓN DE CICLISTAS URBANOS DE DONOSTIA), Y LURRATS (ASOCIACIÓN DE CICLISTAS Y PEATONES DE ARRASATE), SE PRESENTÓ EN PÚBLICO EL 9 DE NOVIEMBRE DE 1998, Y FUE APOYADA INICIALMENTE POR 20 ENTIDADES PÚBLICAS, PRIVADAS Y CIUDADANAS.

El proyecto “LehendaBIZI”<sup>1</sup> es una iniciativa que se dirige a la Diputación Foral de Gipuzkoa, a fin de que proceda a elaborar en el plazo más corto de tiempo posible un proyecto para la creación de una red guipuzcoana de pistas-bici (*bidegorris*). Se solicita que dicho proyecto, además de aludir a las propias infraestructuras viarias, incorpore también actuaciones paralelas, tendentes a la promoción del desarrollo local y a la creación de empleos en las áreas de medio ambiente, ocio, deporte, cultura y turismo rural.

## 1. INTRODUCCIÓN

La práctica del ciclismo en sus diferentes vertientes está, sin embargo, condicionada en gran medida por las condiciones de riesgo en las que se realiza. Esta situación tiene como principal consecuencia la elevada siniestralidad que de forma reiterada sufren los ciclistas.

### Las condiciones en las que se desarrolla

En la actualidad El proyecto "LehendaBIZI" cuenta con el apoyo de 61 entidades de ámbito guipuzcoano y vasco.

la circulación ciclista suponen, además, un elemento crucial de disuasión para una gran parte de la población no usuaria de la bicicleta, pero que estaría dispuesta a utilizarla en alguna de sus variantes, en caso de que se le garantizara unas mínimas condiciones de seguridad y comodidad.

Un fenómeno que a menudo acontece en las relaciones sociedad-administración, es la incorrecta percepción que l@s responsables polític@s en

ocasiones tienen sobre la opinión de los ciudadanos ante ciertos temas, como es el apoyo a la adopción de medidas favorables al ciclismo.

Ejemplo de ello es un sondeo realizado a ciudadan@s y representantes políticos de toda Europa<sup>2</sup> (UITP-CEE, 1992), en el que se constataba que el

*“El Parlamento Vasco insta al Gobierno Vasco a que, a través de los Departamentos correspondientes, así como a las Diputaciones Forales en sus respectivos Departamentos, tengan en cuenta, en la construcción y desarrollo de infraestructuras viarias de la CAV, espacios específicos para la circulación ciclista, destinando para ello fondos públicos.”*

Este proyecto se elabora pensando, no tanto en el/la ciclista actual, sino centrándolo en esa gran masa de ciudadan@s que, en las circunstancias actuales no se atrevan a coger la bici-

El 71% de l@s ciudadan@s eran partidari@s de adoptar medidas para favorecer a l@s ciclistas en relación al tráfico automovilista; l@s representantes polític@s, por el contrario, pensaban que tan sólo un 48% de l@s ciudadan@s eran favorables a tales medidas; mientras que un 80% de l@s representantes polític@s era partidario de dichas medidas.

71% de l@s ciudadan@s eran partidari@s de adoptar medidas para favorecer a l@s ciclistas en relación al tráfico automovilista; l@s representantes polític@s, por el contrario, pensaban que tan sólo un 48% de l@s

cleta, y que no llegan a poder disfrutar del placer de pedalear en un entorno agradable, atractivo, tranquilo y cómodo.

Hablamos de *bidegorris* (pistas-bici)<sup>1</sup> ya que son infraestructuras viarias que generan en su construcción y uso un bajo impacto ambiental, y que resultan de gran utilidad, ya que garantizan al/la ciclista un alto grado de seguridad (reducen en un 60% los accidentes que sufren l@s ciclistas), a la par que si se construyen en trazados de interés, lograrían atraer hacia ellos a muchas otras personas actualmente no ciclistas.

El proyecto de creación de una red guipuzcoana de *bidegorris* no tiene porqué suponer un excesivo costo económico, y en cualquier caso representaría un gasto infinitamente menor que lo que viene a suponer la construcción de cualquier tipo de vía destinada al

## Surprises

tráfico motorizado. En última instancia, supondría una inversión que redundaría en la mejora del bienestar y la calidad de vida de Gipuzkoa y sus habitantes.

## 2. EJES DE LA RED DE BIDEGORRIS

Los trazados propuestos tienen por objeto que a medio plazo se garantice la existencia de una red que englobe a los municipios guipuzcoanos con mayor volumen de población.

Para trazar la red se ha buscado en la medida de lo posible los trazados llanos, el aprovechamiento de las antiguas vías férreas abandonadas y el paso de los distintos tramos por el centro de los núcleos que abarca la red. En este último caso se ha procurado evitar que la red se aleje de las poblaciones hacia recorridos marginales y, además, contribuir a crear redes ciclistas en todas las entidades urbanas de Gipuzkoa que sirvan a los desplazamientos diarios de los ciudadanos.

## 3. EPÍLOGO

En la actualidad el proyecto "LehendaBIZI" cuenta con el apoyo de 61 entidades de ámbito guipuzcoano y vasco, de las cuales 31 son organizaciones ciudadanas, 16 ayun-

tamientos, 6 entidades empresariales, 3 agencias de desarrollo comarcal, y 5 entidades deportivas.

El amplio apoyo recabado es un buen indicador de la demanda social existente favorable a la promoción de la bicicleta en Gipuzkoa, fruto de los múltiples beneficios sociales, indivi-

Generales de Gipuzkoa, encontrándose el principal escollo en las limitaciones presupuestarias del Departamento de Agricultura y Medio Ambiente, al cual se le atribuye la competencia en esta materia.

En consecuencia, las entidades promotoras de esta iniciativa hemos solicitado públicamente a los partidos políticos que concurren a las próximas elecciones forales que en el próximo periodo legislativo foral la planificación y ejecución de una red de bidegorris en el territorio guipuzcoano sea considerada como una actuación prioritaria y que se le dé una perspectiva interdepartamental para que así sea posible alcanzar los distintos objetivos sectoriales que se persiguen.

### La planificación y ejecución de una red de bidegorris en el territorio guipuzcoano sea considerada como una actuación prioritaria.

duales, medioambientales y económicos que reportaría una actuación como la que se solicita.

Con posterioridad a esta presentación se han efectuado distintas gestiones con los responsables políticos de los departamentos concernidos en esta materia y los grupos junteros no representados en el Consejo de Diputados. Los contactos mantenidos provocaron la comparecencia en las Juntas Generales de Gipuzkoa de los diputados forales de Transportes y Carreteras, Juventud y Deportes, y Agricultura y Medio Ambiente, a fin de informar acerca de dicho proyecto.

De todo este proceso cabe la valoración positiva que esta iniciativa ha suscitado en la totalidad de los partidos políticos representados en las Juntas

<sup>1</sup> El proyecto se ha denominado LehendaBIZI, (en vasco significa "lo primero", pero su traducción literal sería "lo primero es la vida" o la bici, ya que ambas palabras se escriben igual).

<sup>2</sup> CETUR. "La ville. Solution vélo". Imprimerie Nationale. Paris, 1992.

<sup>3</sup> Vías especialmente acondicionadas para el tránsito de bicicletas, y segregadas tanto del tráfico motorizado como del peatonal.



**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

# MANUAL DE CICLOTURISMO

Juan Merallo Grande

MANUAL DE CICLOTURISMO PERTENECE A LOS "MANUALES DE GRANDES ESPACIOS" DE EDICIONES DESNIVEL

Primero fue el *"Cicloturismo de Alforjas"* de Luis Gilperez. Despues el inevitable *"España en bici"* de Tortosa y Fornés. Sin olvidar el *Manual del*

marcar ese punto en el mapa y salir en su bici a visitarlo, como nos ocurrió a muchos con los libros anteriormente referidos.

**Comenzar un viaje cicloturista es empezar a ver el mundo desde otro lado, desde el lado de nuestro destino**

*Cicloturista* de Manolo Díaz, más dedicado a la mecánica, pero con la esencia del cicloturismo saliéndole por cada pliegue de sus páginas. A ellos les siguieron numerosas publicaciones relacionadas directa o indirectamente con el cicloturismo.

Los cicloturistas españoles somos un fenómeno relativamente nuevo en comparación con otros países. Vamos aprendiendo más y mejor cada día, sintiendo más profundamente cada pedalada y paisaje, y llenando cada día más y más el saco de las emociones con nuevas sensaciones cicloturistas. Sin embargo estábamos necesitando el frescor de un nuevo libro que nos afirmara que aquello que sentimos y que nos explota dentro, se puede llegar a expresar con palabras. También las nuevas generaciones se veían necesitadas de ese texto que les motivara a



*Manual de Cicloturismo* ha venido a llenar ese vacío. Su autor, Juanjo Alonso, es una persona más que apropiada para expresar todo esto: "Las sensaciones con las que disfruta el viajero ciclista son para espíritus nómadas, para almas inquietas y soñadoras, para los amantes del viaje puro que no buscan solamente aumentar su colección de fotos y lugares" nos dice en su libro. No en vano,

dos años, dando la vuelta al mundo junto con Macaria y Cholula, las bicicletas que le acompañaron en tan tremendo devenir.

El libro nos descubre muchos y muy diferentes aspectos. En primer lugar la peculiar historia del cicloturismo desde sus orígenes, con la que deducimos, entre otras muchas cosas, que Galloux, el cerrajero que colocó los pedales a las Draissienes, fue el primer cicloturista de larga distancia de la historia, al irse con uno de sus inventos a recorrer Francia (de esto hace bastante más de cien años!); también nos explica cómo se prepara un viaje cicloturista, tan importante para un principiante, e incluso para algunos que no lo son tanto; una breve reseña al transporte de las bicicletas en los distintos medios de transporte; la inevitable referencia al equipo y accesorios necesarios, todo ello adornado con ejemplos prácticos, que hacen muy entretenida y didáctica la lectura; consejos sobre las rutas a elegir; un capítulo con dos clásicas rutas: El camino de Santiago y El Canal de Castilla, con sus etapas, croquis, etc.; para acabar el libro con un apartado de direcciones de interés (aparece Pedalibre) y bibliografía sobre cicloturismo.

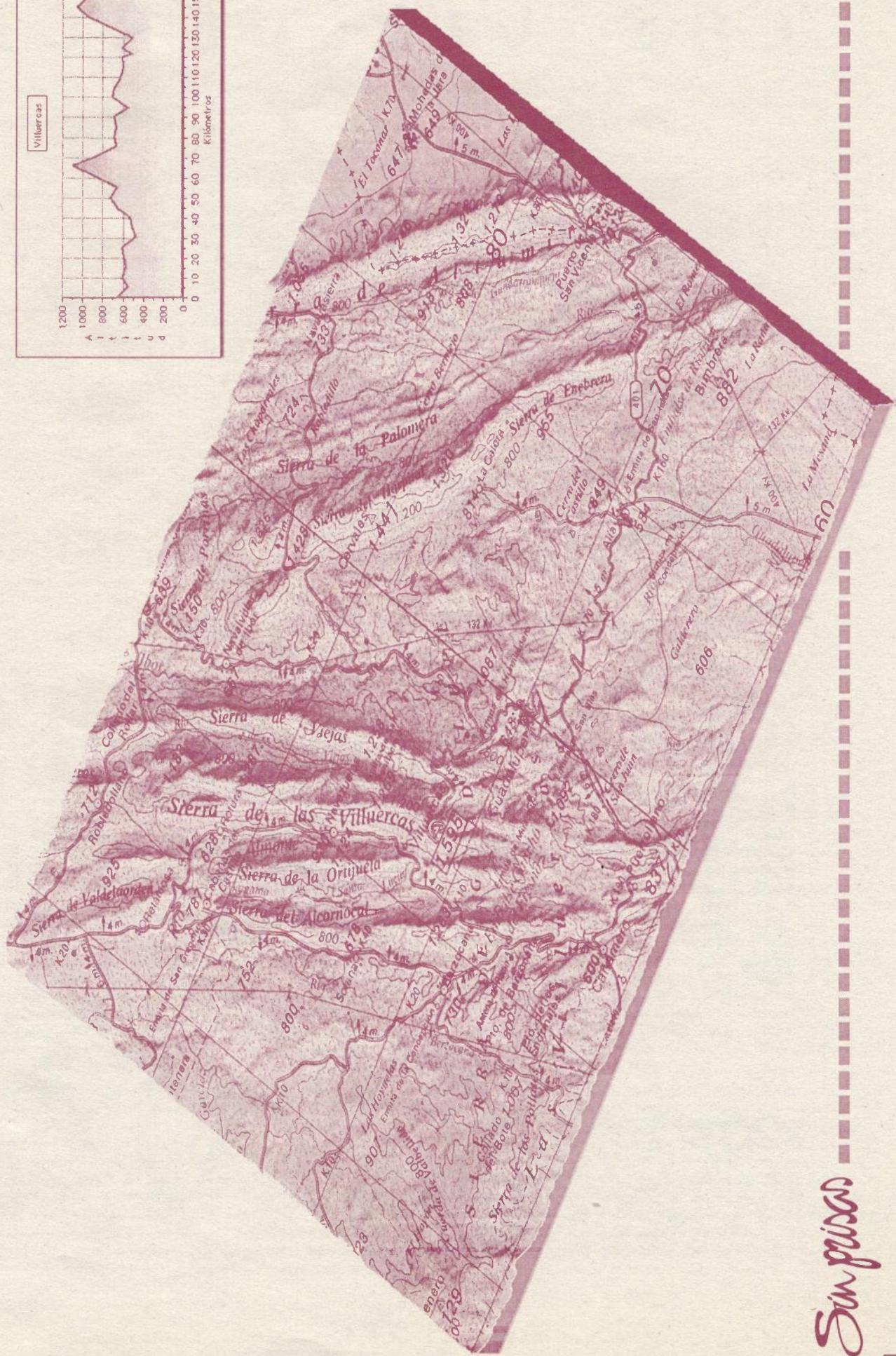
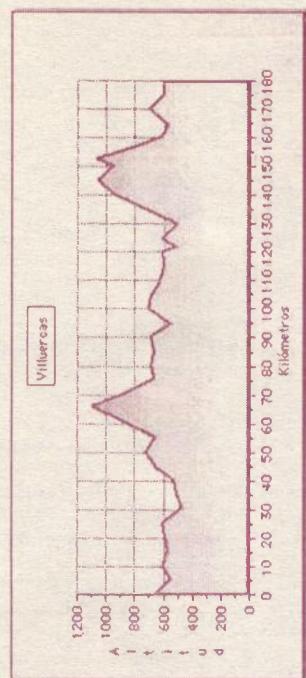
En fin, un libro muy completito, a lo que se une la belleza de sus fotos y

**... la cumbre es simplemente el lugar donde todas las líneas del relieve se dirigen hacia abajo**

Juanjo sabe mucho de sensaciones sobre una bicicleta. Muchas son las rutas que ha realizado por España y el extranjero, aunque la más sonada es indudablemente la que hizo durante

de sus palabras que lo hacen muy recomendable para cualquier persona que haya sentido o quiera sentir la hermosa inercia del viaje cicloturista.

# Mapa-relieve. La Sierra de las Villuercas



Singrid

# CICLOTURISMO EN LAS VILLUERCAS

Juanma Hoyas

HAY VECES EN QUE LA PALABRA NO ES SUFFICIENTE PARA RESEÑAR ESE PAISAJE QUE TE ABSORBE Y TE ENVUELVE. HAY VECES EN QUE UNO NO PUEDE EXPLICAR NI DESCRIBIR, SÓLO DEJARSE LLEVAR POR LO QUE TIENE TAN CERCA. AL ESCRIBIR UNO TRATA SIEMPRE DE REHUIR LA HIPÉRBOLE, PERO ESTA VEZ NO: VILLUERCAS SON LOS VALLES MÁS HERMOSOS QUE HE VISTO EN MI VIDA.

## PRIMER DÍA

Esta ruta nos lleva por uno de los paisajes más hermosos de Extremadura. La Sierra de las Villuercas es peculiar en muchos aspectos, uno de los más llamativos es seguramente el que sus macizos montañosos sigan dirección opuesta al resto de los sistemas peninsulares: si estos se orientan de Oeste a Este, las Villuercas van de Noroeste a Sudeste. Y sin embargo no es la única peculiaridad de un recorrido que durante cuatro días nos conducirá por paisajes vírgenes de una belleza incalculable y donde el poblamiento humano, débil, diríase que apenas ha modificado el entorno.

Elegimos como punto de partida la histórica localidad de **Guadalupe**, que merece una visita bien a la salida o a la llegada.

Salimos del pueblo bajando por la que era su única entrada antes de que construyeran la circunvalación. Pasamos bajo los imponentes arcos del puente de la nunca construida vía férrea. Rebasamos el camping y en el **km. 4,5** llegamos a un cruce. Tomamos de frente la dirección de **Alía** y **Puerto de San Vicente**.

Al principio llaneamos, luego la carretera asciende hasta el **kilómetro 9,5**, punto desde donde divisamos la amplia panorámica de las llanuras que se extienden hacia el Sur, ya en provincia de Badajoz. Todo este trayecto, al igual que gran parte del recorrido, lo preside el **pico Villuercas**, con sus 1.600 metros de altitud y en cuya cima hay una base militar de telecomunicaciones.

...un tramo por el que valdría la pena todo el viaje: 20 km. a lo largo del valle del Guadarranque...

La sensación, como siempre que se sube un puente, es la de más y más espacio a tu alrededor

un tramo por el que valdría la pena hacer todo del viaje: son veinte kilómetros a lo largo del valle del Guadarranque, encajonado entre sierras, y que sube luego sin encontrarnos otro signo humano que no sean esporádicos cortijos.

## SEGUNDO DÍA

Nuestra ruta continúa siguiendo el camino que traímos ayer, pese a que el cartel, los postes y el intento de cerrar el paso con cadenas hagan parecer que se trata de un camino particular.

Durante algunos kilómetros atravesamos una plantación de eucaliptos. En dos oca-

siones cruzamos el río: sabemos que no estamos tomando un camino equivocado porque el cruce se hace por puentes. Seguiremos en todo momento el camino más marcado. La única posibilidad de confusión se da cuando llevamos recorridos **6,5 kilómetros**: un camino sigue paralelo al río y el otro sube aparatosamente: es éste el que debemos tomar. Esta zona es muy aprovechada por los colmeneros para poner sus enjambres. -Villuercas-Ibores es la denominación de origen para la miel de aquí-, así que si vemos un montón de cajas de madera alineadas será mejor que no nos acerquemos a ellas.

Cuando menos lo esperamos aparece una carretera sin cartel alguno. **Navatrasierra** cae dos kilómetros a la derecha. Cuesta arriba, claro. Aunque comparado con la tierra el piso de asfalto es una maravilla.

Navatrasierra es un pequeño municipio recostado contra la **Sierra de Altamira**, cuyos picos de más de mil metros gravitan sobre el pueblo.

Tras la sobremesa y el café de rigor salimos del pueblo por donde entramos. A los dos kilómetros está la pista de tierra por donde llegamos con el cartel **Coto social Matarrasa**, por si alguien decide hacer el camino a la inversa. Bajamos otros dos kilómetros -ya huele a puerto, más dura será la subida- y tras cruzar una dehesa de robles muy bella y pasar un

merendero donde es posible acampar, comienza de verdad el puerto, que tiene casi nueve kilómetros. En total se suben 500 metros, pues desde Navatrasierra hemos descendido hasta la cota 600.

La sensación, como siempre que se sube un puente, es la de más y más espacio a tu alrededor. La sierra de Altamira, tan sobre tu cabeza cuando estabas en Navatrasierra, empieza a quedarse pequeña. Llegas a un collado y parece que ya estás arriba, pero no. El follaje de los robles es tan espeso que casi cierra el cielo. Un kilómetro y medio antes de la cima encontramos a nuestra derecha una

hermosa fuente que nos hace revivir todas las alegrías del agua no municipal.

La subida se hace interminable. A diferencia del llano, aquí el terreno ganado a la montaña no se mide por kilómetros, sino por metros. Cada pedalada es una victoria, y cuando ves allí abajo los cerros y los llanos sobre los que un rato antes andabas, cuando ves las espaldas al águila, entonces llega el asombro de descubrir que con tus pequeñas fuerzas has sido capaz de hacer algo grande. Y al esfuerzo lo suple una borrachera de felicidad.

Tomamos a la **derecha**, y es hora de buscar alojamiento. Poco después del punto kilométrico 14 un camino que sale a la izquierda baja hasta al río y nos obsequia con una espléndida arboleda y un sitio llano para pasar la noche.

### TERCER DÍA

Desacampamos y seguimos el curso del río, llevando la *Sierra de Viejas* paralela a nuestra izquierda. La carretera es buena e incluso tiene arcén, pero el tráfico la hace molesta. Las subidas y bajadas son leves, y a los ocho kilómetros estamos en **Navalvillar de Ibor**. Como pasa en toda esta zona, vale más el paisaje que el pueblo, pues lo que se conserva del casco antiguo es mínimo.

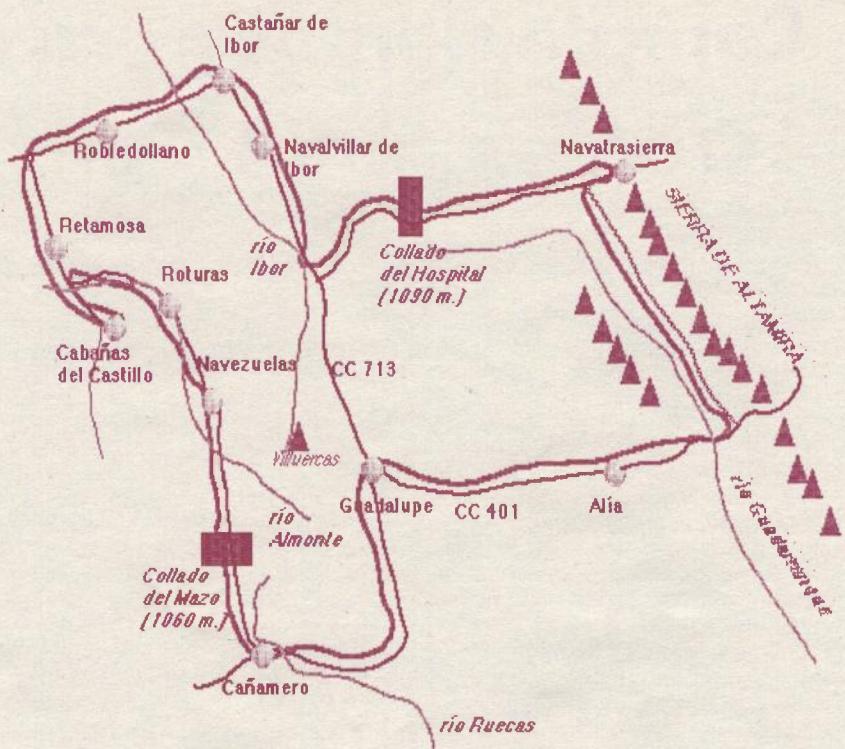
Cinco kilómetros después de Navalvillar entramos en **Castañar de Ibor**. Dentro del casco urbano tomamos carretera a la **izquierda** dirección **Robledollano**.

Ahora sí comenzamos a subir y a rodear: *Sierra de la Venta*, *Risco de la Reyerta*... Son sierras muy espectaculares, con una vegetación espesísima, rematadas en lo alto por peñones de cuarcita donde campea el buitre leonado y el águila imperial.

Sabemos de la cercanía del pueblo por los olivares que se agarran a laderas muy empinadas arrancadas quién sabe con qué esfuerzo a la flora autóctona. Después de sudar lo nuestro cuesta arriba y contra el viento, siete kilómetros después del río entramos en **Robledollano**, que como su nombre indica se encuentra en una especie de meseta.

Según se nos dijo de Robledollano a Cabañas se puede ir por pista de tierra, pero por lo avanzado de la hora no quisimos arriesgarnos y salimos por la carretera, que empeora ostensiblemente y que además cambia de humor de tanto en tanto.

Al pasar Retamosa parece que el viaje está hecho, pero sólo parece. Iniciamos una espectacular bajada hasta el profundo tajo del río *Almonte*. Luego la carretera se agarra como puede a la empinada ladera, asciende durante cuatro kilómetros hasta llegar a un cruce a la iz-



quierda -ya en la bajada- que tras otro kilómetro de empinadísima cuesta nos deja en **Cabañas**. Intentar convencer de que este último tramo lo hicimos montados sería absurdo.

En Cabañas es posible dormir en el albergue que está preparando el Ayuntamiento y que hasta la fecha es gratuito. De momento sólo ofrece techo y agua corriente. En la misma calle está el único establecimiento del pueblo donde se puede comer.

**Cuando ves las espaldas al águila, llega el asombro de descubrir que con tus pequeñas fuerzas has sido capaz de hacer algo grande.»**

### CUARTO DÍA

La primera parte de la ruta de hoy es una subida casi ininterrumpida: desde el río *Almonte* (500 metros) hasta el Collado del Mazo (1060 metros). En el km. 12 cruzamos **Roturas**. Los seis kilómetros siguientes también son de continua subida, aunque la pendiente no es abusiva. Además, algunos alcornoques que jalónan el camino resguardan al viajero de los rigores del sol.

Conforme nos aproximamos al siguiente pueblo encontramos otro cultivo propio de la zona: los cerezos, que se extienden por toda la ladera opuesta a nosotros.

En el **km. 28** y a más de mil metros de altura el espacio se abre inesperadamente: a la derecha vemos longitudinal-

nalmente todo el *Valle de Santa Lucía* que cruzamos hace unas horas por su parte más baja, y a la izquierda un dilatadísimo horizonte que incluye las sierras de *La Siberia* y los embalses del *Guadiana*.

Salimos de Cañamero dirección **Guadalupe**. Al principio vamos bordeando el río *Ruecas*, que es otra vez afluente del *Guadiana*. Luego vienen tres kilómetros y medio de subida hasta el *Puerto Llano*. Torcemos a la izquierda y comenzamos a bajar. A nuestra

derecha veremos en ocasiones la vía del tren abandonada. Justo seis kilómetros después del Puerto sale a la izquierda un ca-

mino claramente visible que no es otra cosa que la trinchera que excavaron para el tren, y que por un recorrido llano y sin sobresaltos nos llevará hasta Guadalupe, evitándonos así llegar al pueblo en cuesta arriba. Cruzamos por arriba el viaducto bajo el que pasamos el primer día y luego un largo y enorme túnel que nos deja en la «estación» de Guadalupe. Subimos quinientos metros más por una carreterita y estamos en la circunvalación. Otros quinientos metros y ya es el casco urbano de Guadalupe y el final de la ruta.

Esta ruta pertenece al libro **EXTREMADURA EN BICI**, 26 rutas por la Comunidad Autónoma y comarcas limítrofes, en proceso de elaboración y publicación. Para más información escribe a [jhoyas@redestb.es](mailto:jhoyas@redestb.es)

# Complementos para cicloturismo.

## ¿Qué es qué? y 3

- TENGO QUE COMPRARME UN CHUBASQUERO PARA USARLO CUANDO PEDALEO Y NO SÉ SI ADQUIRIRLO DE GORETEX O DE SOFITEX.

- PUES EL MÍO ES DE NEWTEX Y ME VA MUY BIEN PARA LA BICI, PERO ME HAN DICHO QUE EL TEXTREM VA MEJOR...

- ¿Y QUÉ PUÑETAS ES EL GORETEX, EL SOFITEX, EL NEWTEX O EL TEXTREM?

**Luis Gilpérez Fraile**

### **MICROQUARTZ**

Membrana impermeable-transpirable desarrollada por Bermudes. Impermeabilidad +8.000 mm Schmerberg, transpiración 3630 g/m2/24h

### **MICROQUARTZ RIPSTOP**

Membrana Microquartz laminada sobre un tejido Ripstop (100% poliamida de 104 g/m2)

### **MICROQUARTZ TASLAN**

Membrana Microquartz laminada sobre una base de Taslan (100% poliamida aspecto algodón de 130 g/m2)

### **MICROSERIES**

Polartec 100 con tratamiento bacteriano y antipiling.

### **MODCL**

Tejido de viscosa, obtenido de la corteza de algunos árboles.

### **MODIFIED RIB**

Tejido 100% Thermasvat acanalado.

### **MONOLÍTICA**

Ver MEMBRANA MONOLÍTICA.

### **NEOZOIC**

Membrana polimérica. Impermeabilidad 10.000 mm. transpirabilidad 15.000 g/m2/24h.

### **NEW-TEX**

Membrana microporosa. Dependiendo del permeabilidad 900-2000 mm, transpirabilidad 600-3000 g/m2/24h.

### **NOMEX**

Fibras de p-aramida

### **NOMEX III**

Tejido a base de Nomex y Kevlar

### **NYLON**

Resina sintética de poliamida. También se la denomina Perlón.

### **NYLON RIPSTOP**

Tejido 100% poliamida con armadura Ripstop.

### **NYLON TAFFETA**

Tejido de Nylon muy ligero y suave, utilizado en los sacos de dormir.

### **ODLO TERMIC**

Fibra de poliéster utilizada por el fabricante Odlo.

### **PBI**

Polibenzimidazol, fibras de alta tecnología.

### **PCR POLAR**

FP de fibras recicladas

### **PEBAX**

Poliamida con diferentes durezas y espesores, utilizada para plantillas de calzado.

### **PERDUR**

Tratamiento de fibras para hacerlas más resistentes al roce.

### **PERLÓN**

Ver NYLON

### **PERTEX**

Tejido de Nylon resistente al viento y transpirable. Se fabrica en diferentes prestaciones numeradas del 2 al 6 según su resistencia y ligereza (el 2 es el más ligero y menos resistente).

### **PILLING**

Bolitas que se forman en algunos tejidos de fibras naturales o sintéticas.

### **POLARGUARD**

Fibra de poliéster, usada para rellenos, con muy buen Loft

### **POLARGUARD HV**

Polarguard hueco para eliminar peso.

### **POLARLIGHT**

Fibra de poliéster muy resistente, buen Loft y rápido secado.

### **POLARTEC**

Tejido de FP de Malden. Se fabrica en diversos grosor y calidades.

### **POLARTEC 100**

Tejido 100% poliéster de Malden. Es el Polartec de menor grosor por lo que utiliza para prendas ligeras.

### **POLARTEC 200**

Tejido 100% poliéster de Malden. Se fabrica con muy buena relación peso/aislamiento.

### **POLARTEC 300**

Tejido 100% poliéster de Malden. Es el Polartec de mayor grosor por lo que utiliza para prendas de mucho abrigo.

### **POLARTEC POWER STRECH**

Tejido de Malden. elástico en el interior y de Nylon en el exterior.

### **POLARTEC XT**

Tejido de poliéster cubierto con una capa fina de algodón.

### **POLARWEAR**

Tejido perchado de poliéster.

### **POLIAMIDA**

También conocido como Nylon, Perlón y Grilon. Resina sintética obtenida del petróleo, elástica y resistente.

### **POLIAMIDA 600D**

Tejido 100% poliamida 600Deniers con inducción de poliuretano muy robusto.

### **POLIAMIDA PLUME**

Tejido 100% poliamida (125g/m2) con aspecto algodón muy ligero y flexible.

### **POLICOTON**

Tejido muy robusto (240 g/m2) de poliamida-algodón.

### **POLIÉSTER**

Fibra sintética muy resistente. Absorbe poca agua y conduce mal el calor. También se conoce como Dracón.

### **POLIETILENO**

Polímero ligero obtenido del etileno.

### **POLIMÉRICO**

Membrana impermeable-transpirable. Funciona por efecto químico hidrofílico de encadenamiento molecular. Ver HIDROFÍLICO.

### **POLIPROPILENO**

Fibra sintética que prácticamente no absorbe la humedad (menos del 0,5% de su peso en agua)

### **POLIURETANO**

Resina sintética, se emplea para suelas de calzado y láminas impermeabilizantes.

### **POLTEX**

Tejido de poliéster resinado e hidrofílico, muy resistente a la abrasión.

### **POLYSKIN**

Tejido poliéster 100%

### **PONTELLA**

Tejido de Rhone Poulenc. 100% poliéster (92 g/m2, 145 g/m2) ligero, flexible y resistente a la abrasión. Puede lavarse a máquina.

### **POROMÉRICO**

Microporoso en contraposición a polimérico.

### **POWERSTRECH**

Tejido Polartec 200 con Lycra.

### **PRIMALOFT**

Microfibra para rellenos.	Nylon de DuPont con hilos más finos y numerosos de lo habitual para darle mayor suavidad.
<b>PROOFACE</b>	<b>SYLKI TAFFETA</b>
Membrana microporosa	Tafetan (tejido de seda) muy suave y ligero.
<b>PTFE</b>	<b>SYMPATEX</b>
Politetrafluoretileno. Ver GORE-TEX	Membrana hidrofílica, es una película de poliéster sin poros y laminada sobre un soporte textil. Su espesor varía entre las 10-15 micras (19 g/m <sup>2</sup> ). Muy flexible 300%. Impermeabilidad 17.000 mm, transpirabilidad 2.700 g/m <sup>2</sup> /24h. Test James 4-4,5.
<b>PU</b>	<b>T 3000</b>
Poliuretano	Membrana microporosa. Impermeabilidad 3.000 mm. transpirabilidad 2.000 g/m <sup>2</sup> /24h.
<b>PVC</b>	<b>TACTEL</b>
Material sintético (poliuretano) impermeable.	Tejido de poliamida 100%.
<b>QUALLOFILL</b>	<b>TAFFETA</b>
Fibra de poliéster muy fina, de DuPont. Tiene 4 cámaras huecas en su interior. se utiliza como relleno de sacos. Tiene muy buen Loft.	Tipo de nylon de alta calidad.
<b>RADOMA</b>	<b>TASLAN</b>
Material celulósico para absorber el sudor.	Tejido 100% poliamida, aspecto algodón.
<b>RESINADO</b>	<b>TECKMILON</b>
Tratamiento dado a algunos tejidos para impermeabilizarlos. consiste en extender sobre el tejido una capa de resina.	Fibras de polietileno ultraresistentes.
<b>RHOVIL</b>	<b>TECNOPILE</b>
Clorofibra	Tejido de poliéster. Se fabrica en 100, 200 y 300.
<b>RIPSTOP</b>	<b>TECHNORA</b>
Armadura de hilos para evitar desgarros en los tejidos.	Membrana microporosa.
<b>S 500 MICROFIBRE</b>	<b>TEFLON</b>
Tejido muy transpirable y resistente al agua y al viento, utilizado para envolver los rellenos sin que se produzca condensación en ellos.	Politetrafluoroetileno (PTF) de DuPont.
<b>SCOTCGARD</b>	<b>TEFLON H.T.</b>
Tratamiento hidrófugo y antimanchas de 3M.	Deperlante para el tratamiento de las fibras a fin de que repelan el agua
<b>SCHMERBERG</b>	<b>TEFLON HT</b>
Test de columna de agua para medir la impermeabilidad de los tejidos.	Tratamiento de tejidos para evitar la entrada de agua y manchas.
<b>SCHOELLER DYNAMIC</b>	<b>TERMIC</b>
Tejido elástico muy resistente a la abrasión.	Tejido poliéster de Odlo.
<b>SEDA</b>	<b>TERMOSELLADO</b>
Fibra natural, resistente, ligera y caliente.	Procedimiento para sellar costuras. Consiste en el pegado térmico de una banda de poliuretano.
<b>SKINTEX</b>	<b>TERRALOFT</b>
Membrana microporosa.	Relleno de fibras de poliéster trenzado.
<b>SOFITEX 2000</b>	<b>TEXAPORE</b>
Membrana microporosa fabricada por Sofinal con inducido Breathe. Impermeabilidad 2.000 mm. transpirabilidad 2.500 g/m <sup>2</sup> /24h.	Membrana microporosa. Impermeabilidad 4.000 mm. transpirabilidad 4.000 g/m <sup>2</sup> /24h.
<b>SOFITEX 3000</b>	<b>TEXTREM</b>
Membrana microporosa. Impermeabilidad 3.000 mm. transpirabilidad 2.300 g/m <sup>2</sup> /24h.	Material impermeable-transpirable. Es una inducción poliporométrica, combinación de microporos e hidrofílicos. Trabaja por efecto químico en la parte exterior y físico en el interior. Test James 4,5.
<b>SPANDURA</b>	<b>Thermal</b>
Tejido de Lycra reforzada.	Tejido poliéster 100% para ropa interior.
<b>SPECTRA</b>	<b>Thermalstretch</b>
Fibras de polietileno de alto módulo.	Tejido de Polartec para actividades muy aeróbicas compuesto de 50% poliéster, 40%nylon y 10% Lycra.
<b>SUNBEAM</b>	<b>Thermastat</b>
Laminado microporoso.	Tejido de DuPont con filamentos ultrafinos que retienen el calor y expulsan la transpiración. Se puede lavar a máquina y no retiene olores.
<b>SUPER BRETEX</b>	<b>Thermax</b>
Membrana microporosa. Impermeabilidad 3.000 mm. transpirabilidad 3.500 g/m <sup>2</sup> /24h.	Fibra antecesora del Thermastat con menores prestaciones.
<b>SUPERTEX</b>	<b>Thermoline</b>
Tejido de poliéster ligero e impermeable.	Fibra para rellenos, muy caliente y buen Loft
<b>SUPPLEX</b>	<b>Thinsulate</b>
	Fibra artificial de gran poder térmico. Tiene, aproximadamente, el doble valor de aislamiento que las fibras tradicionales ocupando poco espacio (3D). De 3M.
	<b>THINTEC</b>
	Laminado microporoso.
	<b>TRACTEL</b>
	Tejido multifibra de Nylon, resistente, ligero e inodoro.
	<b>TREVIRA</b>
	Tejido 100% poliéster. Se fabrica en diversas texturas, tanto para prendas interiores térmica como para FP.
	<b>TRIDENT</b>
	Lámina hidrofílica, columna de 4.000 mm.
	<b>TRIPLE POINT CERAMIC 1200</b>
	Tejido impermeable-transpirable. Impermeabilidad 10.000 mm. transpirabilidad 9.000 g/m <sup>2</sup> /24h.
	<b>TRIPLE POINT CERAMIC 1600</b>
	Tejido impermeable-transpirable. Impermeabilidad 20.000 mm. transpirabilidad 7.000 g/m <sup>2</sup> /24h. Test James 4,5-5.
	<b>TWARON</b>
	Fibras de Aramida (p-aramida) descubiertas en 1976.
	<b>TYVECK</b>
	Laminado microporoso constituido por fibras de polietileno condensadas.
	<b>ULTRA RIP HYDROSEAL</b>
	Lámina impermeable transpirable.
	<b>ULTRALOFT</b>
	Relleno de fibras muy finas con varios canales interiores, de poliéster siliconado.
	<b>ULTREX</b>
	Membrana microporosa.
	<b>VIBRAN</b>
	Fabricante de suelas para calzado de montaña.
	<b>WATERPROOFING</b>
	Tratamiento de impermeabilización.
	<b>WET AND DRY</b>
	Inducido polimérico para impemebilizar tejidos.
	<b>WINDSTOPPER</b>
	Laminado de Gore sobre Forro Polar. Caliente, transpirable y corta viento.
	<b>WINDSTOPPER ULTRALIGHT</b>
	Lámina de Gore laminada entre un tejido de Forro Polar y una malla termocolada 2 o 3 veces más aislante que un FP normal, transpirable (10.000 g/m <sup>2</sup> /24h) y cortaviento. Peso 240 g/m <sup>2</sup> .

# LA BICICLETA EN ALEMANIA O LA CULTURA DE LA RUEDA

Javier Crau

YA HACE ALGÚN TIEMPO QUE "SIN PRISAS" ME PIDIÓ UN ARTÍCULO SOBRE LA SITUACIÓN DE LA BICICLETA EN ALEMANIA, PAÍS EN EL QUE RESIDO, TENGO QUE DECIR QUE ME LO HE TOMÉ COMO EL NOMBRE DE ESTA REVISTA... ¡HAN PASADO DIEZ AÑOS!, DISCULPA NO TENGO, PERO AL MENOS ESTE TIEMPO CREO QUE ME DA UNA PERSPECTIVA MÁS AMPLIA PARA CONTAR LO QUE SUCEDA POR ESTOS LARES.

Mirando desde el sur puede resultar idílico todo lo que hay más allá de los Pirineos, no dudo que a veces sea así, pero desde luego hay mucho mito en esta suposición, en el caso del mundo de la bicicleta, otros países europeos nos llevan mucho más camino recorrido, hay que tener en cuenta que se debe a una serie de hechos socio-económicos, urbanísticos e históricos que voy a ir reseñando que apenas se han dado en la península, pero que no dejan que en un futuro esta distancia se pueda acortar.

Al comenzar a vivir en Alemania, más que la cantidad de bicicletas, me llamó la atención la variedad de edades y clases sociales que utiliza-

ban la bicicleta y la naturalidad con la que se ve esta práctica, en contraste con la falta de comprensión y extrañeza con que se miraba en España a los usuarios de la bici. En un principio lo interpreté como una gran conciencia y sentido por una cultura ciclista, idea que desestimé al comprobar que lo que existe es lo que llamaría la cultura de la rueda, una cultura pragmática, donde los niños según van creciendo pasan del carrito al triciclo de ahí al patinete, los patines, la bicicleta quizás al ciclomotor y de allí al coche, tótem de esta cultura. Afortunadamente la bici aquí no se queda en un mero juguete, como suele pasar en España, sino que los niños la utilizan para ir a la escuela, visi-

tar a sus amigos o hacer excursiones, adquiriéndose desde esta edad una idea inconsciente de las posibilidades que ofrece como medio de transporte. De este modo, para la mayoría de la gente montar en bicicleta tiene simplemente un sentido práctico más que ecológico se monta por comodidad o para ahorrar el billete del autobús.

Me parece curioso la facilidad con que han adoptado los estudiantes españoles y latinoamericanos que he conocido aquí, la práctica de desplazarse en bicicleta, confesándome que en España no se les hubiera ocurrido montar. Incluso apareció una noticia en el periódico, en la que el cónsul español había ido a la recep-

## BICICLETAS MORENO

c/Huesca nº 1 (metro TETUÁN)

### DURANTE TODO EL AÑO:

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

COLABORADORES DIRECTOS CON LA REVISTA AFSW  
"TODO PARA LA MUJER DEPORTISTA"

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



Garantía de repuestos en todos los modelos

SE APARTAN  
BICICLETAS Y  
TODO TIPO DE  
ARTÍCULOS

ción de un consulado en bicicleta y alababa las virtudes de ésta, aunque desde un punto de vista más bien romántico, prefería ir en velocípedo una tarde de sol primaveral, antes que encerrarse en un coche.

También me sorprendió las infraestructuras que existen para ella, aquí casi todas las viviendas tienen un sótano o garaje donde poder guardarla. En algunas calles, donde las casas no tienen esta posibilidad, se han colocado a modo de garaje unas casetas; los colegios, la universidad, muchas fábricas y oficinas tienen aparcamientos especiales, se le puede llevar en el metro -menos a las horas punta- y, por supuesto, hay carriles bici en casi todas las calles principales, que si bien no son la panacea (como contará más adelante), al menos es un terreno propio por donde transitar.

A pesar de las facilidades que existen, la cantidad y el cierto auge de ventas -unas 4,6 millones de bicicletas al año-, se calcula que solo un 10 % de los desplazamientos diarios se realizan a golpe de pedal, frente por ejemplo al 40% de Holanda, lo que demuestra que la bicicleta, en general, es un medio de transporte esporádico. Si bien este porcentaje de utilización varía mucho de ciudad a ciudad, en general es más popular en las urbes que no tienen más de medio millón de habitantes (según una encuesta nacional): Münster -una ciudad universitaria- es la más ciclista y con mejores instalaciones. Llegándose por la masificación a tener que limitar el tiempo de aparcamiento delante de la estación central, la policía marca las bicis con cintas de colores, retirando las que lleven más días de lo permitido. En ciudades más grandes como Hamburg -donde vivo- con buenos transportes públicos y una densidad de población relativamente baja, por tanto muy extensa, disminuye mucho el porcentaje de utilización de ésta. Yo mismo utilizo la bici para comprar por mi barrio y los fines de semana, yendo al trabajo en metro. Últimamente se aprecian tendencias hacia una mayor utilización diaria, ya que después de la moda de la bici

de montaña, las ventas están pasando lentamente a otros tipos de velocípedos, como las llamadas "city-bike", bicis ligeras muy manejables, cómodas y robustas, con cambios integrados en el buje (hasta 7 marchas) y con elementos de suspensión; las mini-bicis, plegables que se pueden transportar como equipaje de mano en el metro, autobús o el tren y las bicis tumbadas, que se han puesto de moda entre los ciclistas más concienciados por ser muy cómodas y rápidas, se tiene una posición de pedaleo horizontal y el punto de gravedad más bajo. También han salido al mercado las bicicletas eléctricas, más bien dirigidas a un público de edad, a las que les va a costar hacerse populares por sus limitaciones técnicas y precio alto.

Claro está que las infraestructuras juegan un papel muy importante en el desarrollo del ciclismo. Se puede diferenciar claramente entre el este y el oeste de Alemania, así en los llamados nuevos estados federales que corresponden a la antigua Alemania Democrática, donde antes de la caída del muro apenas se invirtió en infraestructuras -carril-bici y aparcamientos- y la bicicleta solo se fomentó como deporte de élite, quedando, a falta de un amplio parque automovilístico, como medio de transporte de la clase trabajadora, estando hoy en día identificada como un elemento anticuado.

Por el contrario, en la antigua Alemania Federal, ya antes, pero sobre todo a raíz de la crisis del petróleo de los años 70 y la aparición de movimientos ecologistas se fomentaron las infraestructuras dedicadas a la bicicleta, pero no la utilización misma de ésta, ya que en las ciudades estos carriles se instalaron como parte de la acera, muchas veces sólo diferenciando el color del pavimento. Me he llevado más de un susto al caminar por estos sin apercibirme de ello. Estando prohibida la circulación por la calzada y las calles peatonales que no contaran con carril, de esta manera se segregaba la bicicleta del tráfico automovilístico, fomentando indirectamente éste y reduciendo la velocidad y competitividad

de los desplazamientos en bicicleta, creándose un nuevo espacio conflictivo, al restar espacio a los peatones y hacer la bici menos visible en los cruces, lo que ha hecho -como demuestran las estadísticas- que haya un alto grado de siniestralidad tanto con los autos como con los peatones.

El *Allgemeiner Deutscher Fahrradclub* (ADFC), asociación de ámbito nacional que cuenta con unos 100.000 socios y que integra a todos los colectivos ciclistas, ha conseguido junto con *Los Verdes* la aprobación de una ley, por la que a partir del 1 de octubre de 1998 ya no es obligatorio la utilización del carril-bici en todas aquellas calles que tengan un tráfico inferior a 10.000 vehículos diarios y en determinados casos hasta los 15.000 vehículos. También se han creado nuevos derechos, como la posibilidad de transitar en sentido contrario por calzadas de una sola dirección, la utilización del carril-bus, circular en pareja por ciertas vías teniendo prioridad en éstas frente a los automóviles -siempre que las calles estén señalizadas para ello- y los niños, hasta los diez años, pueden circular por cualquier acera. En algunas ciudades -como Berlín- se da vía libre para la utilización de todas las calles, incluso para los patinadores, dejando que el tráfico se autoregule sin marginar a ningún usuario. Desde hace tres años existe en esta ciudad un servicio de bici-taxi (también los hay en Münster y Frankfurt) que está resultando un éxito, claro está, como atracción turística, alquilándose incluso para bodas o como un regalo de cumpleaños. Hay que tener en cuenta que estos cambios entran dentro de una nueva política tendente a humanizar las ciudades que comenzaron promulgando *Los Verdes* y que va siendo asimilada por los grandes partidos, el SPD (Partido Socialdemócrata) y el CDU (Partido Demócrata Cristiano), en la que se piensa, entre otras medidas, limitar a 30 kilómetros por hora la velocidad máxima, esto ya ocurre en las zonas residenciales, a todas calles que no sean vías de primer orden y reducir el tráfico de las urbes.

Desde hace unos años existen servicios de mensajeros en bicicleta, que tienen bastante éxito, ya que la única alternativa son los mensajeros en coche -no hay de moto- y éstas en el centro de las ciudades y en las horas punta no tienen competencia. Lo curioso es que estos servicios surgieron como copia de los mensajeros de Nueva York imitando hasta la indumentaria de éstos: parecen los cowboys de la bicicleta.

La peor de las pesadillas de un ciclista es que le desaparezca su velocípedo. En 1995 se robaron en Alemania medio millón de bicis, desde entonces estos delitos van siendo cada vez menores, sobre todo desde que aparecieron los candados tipo Kryptonite, siendo la mayoría de las «desapariciones» producto del descuido y la falta de precaución, aunque también se habla de la existencia de ladrones profesionales especializados en ellas. La policía hace campañas fomentando la seguridad, pudiéndose marcar un número en el cuadro con tinta invisible por un módico precio, quedando registrado en el archivo policial. Los cuerpos de seguridad no sólo se limitan a proteger la propiedad ajena, sino también a hacer cumplir el código de circulación, ya que, por ejemplo, conducir sin manos puede costar 800 ptas. y hacerlo con alcohol en la sangre, (a partir de 1,6 por mil), puede hacer perder el carnet de conducir por unos meses (en coche basta con un 0,8 por mil). Desde hace un par de años hay, durante el verano, patrullas de policías en bicicleta, lo que puede parecer simpático deja de serlo cuando éstas se dedican casi exclusivamente a perseguir los delitos cometidos por los ciclistas y a controlar si sus bicicletas están en buen estado de funcionamiento: luz, frenos, etc. Sus acciones se suelen reducir a una mera advertencia, dando una semana para corregir las deficiencias. Al menos el tan traído tema de la obligatoriedad del casco no se ha conseguido imponer. Las fuerzas del orden también colaboran con las escuelas, realizando paseos en bici con los alumnos, en los que se explican los deberes y derechos del ciclista, ya que la educación vial

forma parte de los planes de estudios de la escuela primaria, que hasta incluyen un cursillo de reparaciones. La bicicleta, tiene su mayor popularidad como medio de esparcimiento sobre todo como paseo o excursión de un día. Entre los barrios periféricos de las ciudades y su entorno apenas existe una ruptura urbanística, estando estos interrelacionados por una extensa red vial que, junto con la posibilidad de llevar la bici en el metro, hacen que sea muy sencillo hacer una escapada al campo. Por desgracia, la temporada de excursiones es sólo de mayo a septiembre: el frío y la lluvia ocupan el resto del año. La infraestructura que existe para hacer cicloturismo es relativamente buena, las carreteras nacionales y regionales poseen un carril-bici separado de la calzada por la cuneta (en los nuevos estados federales carecen en general de ellos) aparte hay gran cantidad de caminos locales con poco tráfico. Se puede encontrar abundante literatura sobre rutas cicloturistas y mapas con todo tipo de información, donde las carreteras están coloreadas dependiendo de la densidad de tráfico que tienen. Algunas regiones están descubriendo las posibilidades del cicloturismo, tomando a Austria como ejemplo -país que ha creado una extensa red cicloturista-, por lo que están desarrollando rutas específicas para cicloturistas, editan prospectos exclusivos y fomentan a los hoteles y campings, para que den apoyo ciclista. Las agencias de turismo han encontrado aquí también su pequeño «El Dorado». Existen unas doscientas que tienen ofertas cicloturistas, muchas son pequeñas y de carácter alternativo. El ADFC publica informaciones sobre las diferentes regiones alemanas y de los demás países europeos, tiene una central de contactos para viajes, organiza excursiones y en verano fleta autobuses con diferentes destinos europeos, como a los Alpes o a los Pirineos. Ahora bien, tengo que decir que las posibilidades del cicloturismo en Alemania son muy diferentes a las españolas ya que la colonización y urbanización del campo es mucho más intensa que en la península ibérica; de modo que la

naturaleza virgen está muy compartmentada por lo cual tiene menos aventura hacer cicloturismo aquí de lo que puede tener en España.

¿Cómo se compenetran la bici y el tren en Alemania? El 60% de los trenes admiten bicicletas, en su mayoría son de cercanías y hay una oferta aceptable en la red de largo recorrido. En verano se amplía poniendo en más convoyes vagones especiales para bicicletas. Muchos trenes se están sustituyendo por nuevos trenes tipo AVE -los ICE- que no tienen espacio para llevarlas, por lo que a medio plazo disminuirá la oferta de este servicio. Los precios del transporte varían según el recorrido, pagándose en los trenes interregionales entre 480 y 960 pts, siendo el precio de los billetes también relativamente alto.

Actualmente se publican siete revistas dedicadas a la bicicleta, casi todas bimestrales, dos de ellas dedicadas exclusivamente a las bicicletas de montaña. El resto se divide entre las dedicadas al ciclismo como deporte y las de temas generales. Con unas tiradas entre 50.000 y 100.000 ejemplares, resultan un buen negocio sobre todo por la publicidad, la industria de componentes y montaje tiene aquí un gran peso. El ADFC lanzó su propia revista a principios de 1998, teniendo una parte informativa general y otra dedicada a nuevos productos y publicidad. Como la revista se manda gratuitamente entre sus socios -la inscripción en el club cuesta 5.800 pts. al año y para familias 7.200 pts - intentan de este modo conseguir nuevos socios, al tiempo que cubren con publicidad buena parte de los costes de la revista.

¿Os animáis a hacer un viaje por estas tierras? Sin duda os resultará interesante disfrutar de las infraestructuras, la cultura y de la naturaleza alemanas, ahora bien, tener en cuenta que las posibilidades que tiene el cicloturismo aquí son muy diferentes a las que hay en España, ya que, como he apuntado antes, el campo está mucho más colonizado y urbanizado, lo que hace que los viajes tengan una aventura, por así decirlo, más civilizada.

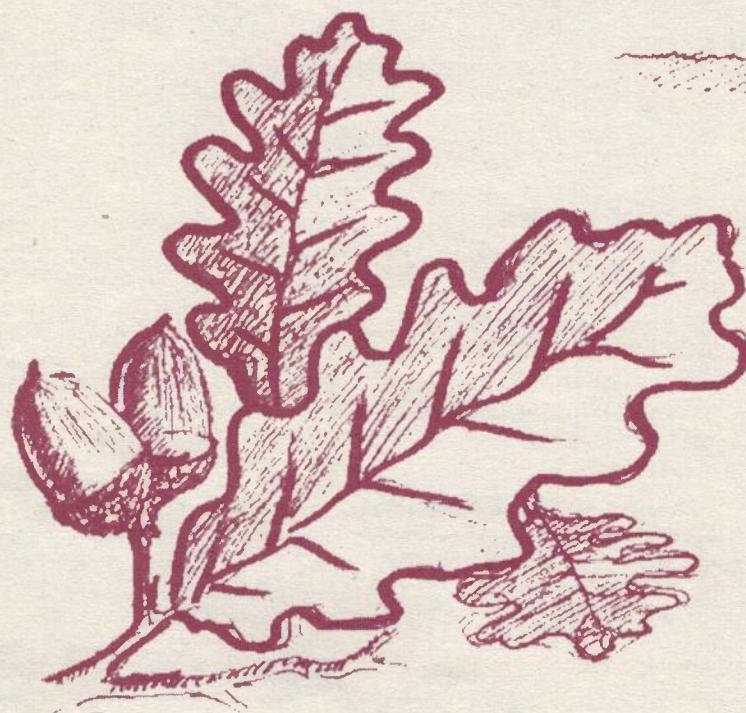
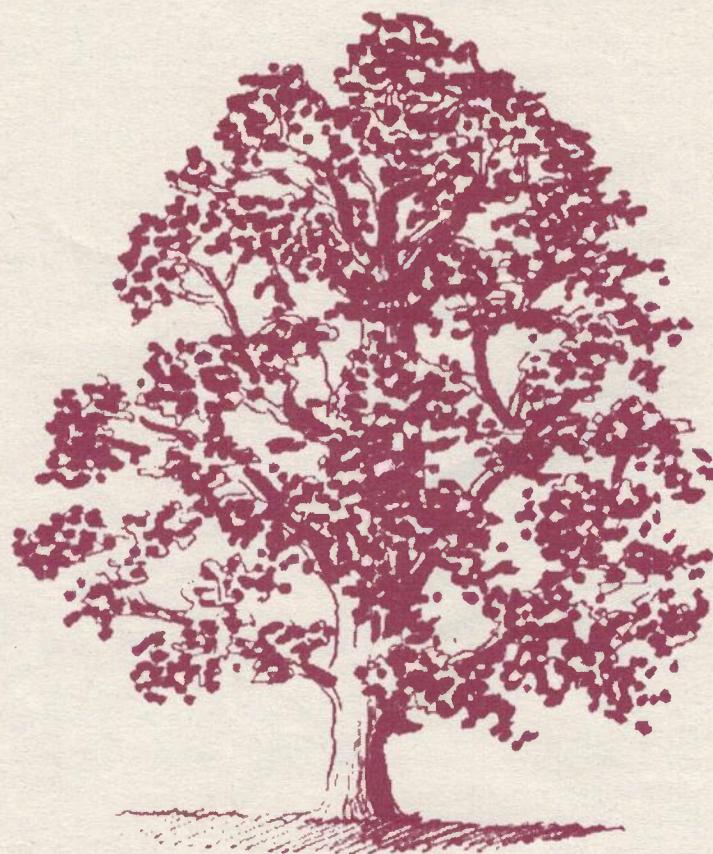
# VEGETACIÓN IBÉRICA

Carlos Gamo

## EL ROBLE

Los árboles pertenecientes al género *Quercus*, como la Encina, de la cual hablamos en nuestra sección sobre vegetación ibérica del Sin Prisas n.º 28, tienen una enorme trascendencia en el panorama vegetal de la península, ya que han constituido la mayor parte de los bosques que, desde milenios, cubrieron la casi totalidad de la superficie arbórea.

En este número, hablaremos muy básicamente de otro árbol perteneciente al género *Quercus*, el Roble Carvallo (*Quercus Robur*), dada la variedad de especies de este género como por ejemplo: el quejigo, el rebollo, la coscoja, el alcornoque. Hemos cogido el que más porte tiene; no por ello los otros dejan de ser menos importantes en sus zonas y en sus áreas de influencia, pero había que decidirse por uno.



Este, el roble carvallo, es como ya hemos dicho el que más porte tiene, mide aproximadamente en torno a los 40 metros y a veces más. El tronco, grueso, tiene una corteza grisácea y soporta una copa amplia y de follaje no muy espeso. Las hojas son simples, caedizas, de disposición alterna, sin pelos y con dos orejitas en la base y pecíolo muy corto. Las flores femeninas se presentan sobre un pedúnculo largo, sobre el que quedarán más tarde las bellotas, que presentan una cúpula de escamas planas.

Es muy abundante en Galicia, aunque se presenta también en Euskadi, Pirineos y menos frecuentemente en Palencia, León... Su distribución actual es discontinua, pues se ha visto alterada por el cultivo de otras especies (pinos, eucaliptos...). Suelen encontrarse en suelos frescos y preferentemente sobre granitos. Requiere bastante humedad y luz.

# NUEVA LEY CONTRA EL CICLISMO

**La Gran Familia Ciclista**

## La Gran Familia Ciclista

Hace muchos años que en las normativas de la Dirección General de Tráfico se considera como falta muy grave y sancionado con 50.000 pesetas el adelantamiento incorrecto de las bicicletas en las carreteras sin respetar el 1,5 m. de distancia lateral. Gracias a la pasividad de los agentes reguladores del tráfico, la mayoría de los conductores han olvidado esta normativa, y los ciclistas día a día se juegan la vida en la carretera.

Después de muchos esfuerzos y reivindicaciones por parte de los grupos de usuarios se ha conseguido que el Congreso prepare una nueva ley para regular el uso de la bicicleta. Que sorpresa hemos tenido al ver que las propuestas facilitadas desde estos grupos y desde las entidades Europeas, basadas en una protección del vehículo más débil, han estado interpretadas por nuestros diputados como un delito, y ahora se proponen imponer unas normativas que culpan las conductas habituales de los ciclistas.

El pasado 27 de mayo se aprobó en el Congreso de los Diputados la Ley de adaptación de las normativas de circulación a la práctica del ciclismo. Esta Ley, que debería promover el ciclismo, animando a su práctica, no consigue sino desanimar a los ciclistas a utilizar

la bicicleta, para que así desciendan los accidentes de tráfico donde estos se vean implicados. «Muerto el perro se acabó la rabia».

podrá autorizar la circulación por ellas si no existe vía alternativa.

Esto también habrá de regularlo la DGT, pero nos tememos que las dichas alternativas puedan ser carreteras con el firme en mal estado o «alternativas» de kilometraje excesivo para la mayoría de los ciclistas. Además, las Administraciones están reconvirtiendo un buen número de carreteras en autovías, sin procurar ninguna alternativa para los ciclistas. Las pocas alternativas que nos quedan a los ciclistas para salir de las ciudades, serán carreteras en mal estado, sin arcén y con mucho tráfico. Lamentablemente es mucho más seguro circular por el arcén de una autovía que por estas carreteras. Si se quiere realmente garantizar la seguridad de los ciclistas, el gobierno se ha de plantear la construcción de bicicarriles y la protección del más débil, no su desaparición de la carretera.



En un breve resumen, la Ley aprobada el 27 de mayo en el Congreso de los Diputados es la siguiente:

1) Las bicicletas y los ciclomotores pueden circular en paralelo según lo que se permita en el Reglamento (a elaborar por la DGT).

Podremos ir en paralelo, pero sólo mientras haya un arcén lo suficientemente ancho. Estará prohibido en el resto de los casos, a no ser, que la DGT haga otra interpretación en el Reglamento que ha de elaborar.

2) La bicicleta QUEDA EXCLUÍDA DE AUTOVÍAS y autopistas, pero se

3) Los ciclistas PIERDEN LA PRIORIDAD DE PASO, excepto en carriles-bici, pasos-bici (escasísimos ambos en nuestro país) y supuestos en que el coche en cuestión pretende girar.

También han decidido la perdida de prioridad de paso de las bicicletas en las carreteras. ¿Cómo se puede legislar con la voluntad de favorecer al más

fuerte, en un país donde ya el automovilista no tiene respeto por los ciclistas y donde no se respeta la prioridad del ciclista por sistema? A partir de ahora los ciclistas sólo tendremos obligaciones, sin disfrutar de ningún derecho, lo cual no es constitucional.

- 4) DE NOCHE, CON MAL TIEMPO Y EN TÚNEL, las bicicletas deben llevar ALUMBRADO y los REFLECTANTES que reglamentariamente se determinen (DGT). En estas circunstancias, además, hay que llevar una PRENDA REFLECTANTE por vía interurbana.

Para circular en bicicleta por la noche, los días de mal tiempo y para pasar por los túneles se deberá llevar una ropa especial, tendremos que llevar una ropa fluorescente. ¿Por qué se permite pintar los coches de colores oscuros, por qué no se obliga a pintarlos de color fluorescente, por su seguridad?

Esta es otra de las medidas de difícil realización, porque si circulamos por una carretera y de pronto encontramos un túnel, no es normal tener que cambiarnos de ropa para atravesarlo. De igual manera que un coche utiliza las luces, nosotros también deberíamos poder hacer lo mismo.

- 5) EL CASCO SERÁ OBLIGATORIO en vías interurbanas en las condiciones que se establezcan reglamentariamente (DGT).

El casco, un elemento que se ha demostrado que no salva vidas en los

accidentes entre ciclistas y automóviles (como muestra un botón: la práctica totalidad de ciclistas que encontraron la muerte arrollados por automóviles el año pasado en la Comunidad de Madrid, llevaban casco), se convierte en obligatorio para circular por carretera. ¿Por qué no se legisla contra los culpables, en vez de contra las víctimas? ¿Ha subido un puerto, alguno de los diputados que han aprobado dicha ley, con casco y treinta y pico grados?

¿Por qué, el llevar casco, no puede ser una decisión personal, si en ningún lugar de Europa es obligatorio? ¿Solamente somos europeos para comprar el casco en Euros?

- 6) Los conductores de «VEHÍCULOS Y BICICLETAS» no pueden circular ebrios o drogados, y han de someterse a las pruebas de ALCOHOLEMIA y otras.
- 7) En el plazo máximo de 3 meses a partir de la publicación, el Gobierno debe adaptar correspondientemente el Reglamento General de Circulación, y dictar normas para ciclistas extranjeros.

Mucho nos tememos que vamos a ver muchos menos cicloturistas de alforjas extranjeros en nuestro país. España se convierte en un país anti-bici.

#### El Casco

Una gran mayoría de los usuarios de la bicicleta son contrarios a la obligatoriedad (no así al uso, no confundir)

del casco, entre otros, por los siguientes motivos:

- En ningún otro país de la Unión Europea es obligatorio su uso. En España se daría la paradoja de ser el país de la UE en el que las administraciones públicas menos se preocupan por la seguridad y la comodidad de los ciclistas, y el único en el que es obligatorio el uso del casco. En una Europa donde todo tiende a armonizarse, España sería la excepción.

- Los ciclistas son las víctimas en los accidentes de tráfico, causados generalmente por la falta de respeto del resto de los usuarios de la vía pública y por la falta de adaptación de la legislación y del inadecuado diseño de calles y carreteras, pensadas exclusivamente para los vehículos a motor. Sin embargo, los ciudadanos que deciden usar la bicicleta como vehículo tienen el mismo derecho a circular. Hacer que la posible solución al problema de la alta siniestralidad recaiga sobre las víctimas, es claramente injusto.

- El proyecto de ley, por sus omisiones, permite la perpetuación de la situación actual de opresión y marginación que sufren peatones y ciclistas por parte de los vehículos motorizados. En el tráfico impera la ley del más fuerte y no un clima de tolerancia y convivencia, y esta ley no hace nada por cambiar esto.

## MILES DE ARTÍCULOS HASTA EL 50% DE DTO.

## 250 BICIS EN EXPOSICIÓN

**KARACOL SPORT**

C/ Tortosa, 8 Madrid (junto a Atocha - estación AVE)

Tel. 91 539 96 33

Horario continuo 10,30-22,00 h. Jueves 10,30-22,00 h. Sábados 10,30-22,00 h.

**PARKING CLIENTES**

**VENTA POR CORREO**



# Cambios en ConBici

**Lalo Larrauri**

La última reunión de ConBici, que se celebró en La Coruña, ha traído cambios importantes en la organización de ConBici que desde Sin Prisas, como su medio de comunicación escrito, queremos mencionar.

La principal novedad es que ya nunca más existirá la Secretaría de ConBici. Lo curioso es que nunca debería haber existido. Nos explicamos: ConBici tiene unos estatutos por los que se rige el funcionamiento y organización de la Coordinadora. Estos estatutos se elaboraron por ser imperativo para la legalización de ConBici, pero no por esta imposición legal se abandonó, **en su redacción**, la idea de que efectivamente se llevaran a la práctica. De echo, las personas que en su día los elaboraron, tuvieron muy en cuenta en su diseño que fueran útiles para articular eficazmente a ConBici.

Efectivamente hasta ahora no se había cumplido ni desarrollado lo que los estatutos de ConBici aconsejaban. Así, al grupo que cada dos años asumía la gestión de ConBici le hemos estado llamando "Secretaría", cuando lo que verdaderamente estaba asumiendo el grupo era la "Oficina Permanente" de la Coordinadora, según lo dispuesto en los estatutos. Esta diferencia no se queda en una mera cuestión formal, como veremos a continuación.

La diferencia fundamental, es el número y la amplitud de las competencias que asume el grupo al hacerse con este cargo. Estas pueden ir, desde las meras funciones administrativas, tales como llevar las cuentas de la coordinadora, el envío de correspondencia y comunicaciones entre los miembros, organización de las reuniones de la Coordinadora, etc., hasta las funciones "de representación" de la Coordinado-

ra ante Organismos e instituciones públicas o privadas con las que ConBici pudiera tener relación.

## ConBici participa en Organismos e Instituciones tales como el Senado o el Consejo Superior de Tráfico

En los estatutos de ConBici, las funciones que se le otorgan a la Oficina Permanente son meramente administrativas, como las ya mencionadas: cuotas, correo, organización de reuniones, etc. El motivo de esta limitación de las facultades de este puesto, es que para los estatutos de ConBici, todas las **decisiones que se tomen** en ConBici deben salir de la asamblea de Grupos, y de los órganos que se definan (como más abajo veremos) para ello, pero **nunca** del grupo que está al cargo de la Oficina Permanente.

ConBici se ya desarrollando, y en su cometido de defender el uso de la bici, va asumiendo **mayores responsabilidades y tareas**, incluso participando en Organismos e instituciones tales como el Senado, el Consejo Superior de Tráfico, etc.

Especialmente en los últimos dos años, en los que los compañeros de La Coruña en Bici han estado al cargo de la "Secretaría" de la Coordinadora, estas nuevas responsabilidades que debemos llevar a cabo, así como la mejora de la comunicación entre grupos, las mejoras y nuevas posibilidades que en el fomento del uso de la bici se van dando, han

grupo tenga que tomar una decisión que afecte a todos los grupos que forman la Coordinadora. Por esto, aparte de la Oficina permanente con sus funciones meramente administrativas, los estatutos de ConBici, hablan del "Secretariado de ConBici" que viene a ser el encargado de tomar las decisiones de la Coordinadora entre las asambleas. Este Secretariado estaría formado por personas de diferentes grupos, nombrados por la asamblea y con la obligación de rendir cuentas ante ella de los cometidos que esta les asignara. De esta manera, ConBici contaría con cierta agilidad en la toma de decisiones y de una mayor pluralidad y representatividad.

En la última reunión de ConBici, se decidió asumir esta manera de organizar ConBici y, cumpliendo así con nuestros propios estatutos, tener una mejor capacidad de llevar a cabo nuestros objetivos en pro de la Bici.

Se decidió que Amics de la Bici de Barcelona asumiera la Oficina Permanente durante los próximos dos años, tomando así el relevo de La Coruña en Bici, a la que se agradeció y felicitó por los esfuerzos realizados, reconociendo todos su buena gestión y como, en especial, se ha mejorado notablemente la comunicación entre grupos gracias a la edición del Boletín Noticias de ConBici, de cuya publicación futura deberá encargarse la nueva Oficina permanente.

Así mismo, se decidió formar el primer Secretariado de ConBici, que con carácter constituyente estará formado por una persona de cada grupo asistente a dicha reunión, para en la próxima reunión de la Coordinadora nombrarlo en firme.

Esperamos que estos cambios sean una contribución al desarrollo de ConBici.

## Amics de la Bici de Barcelona asumirá la Oficina Permanente durante los próximos dos años

provocado la necesidad de tomar decisiones en nombre de la Coordinadora, por motivos de eficacia y rapidez en la gestión.

Lo que los estatutos de ConBici intentan evitar es precisamente esto, que un

# ¡¡BICIMANÍA!!

¡hasta que conocí el taller mecánico de Bicimánía!  
¡y además... ¡tengo tiempo para pintarme las uñas!  
siempre tuve problemas con mis mecánicos  
que si no cambia bien... que no frena... una biela que se afloja...  
ahora desde ese momento mi vida cambió  
¡tengo un cambio de precisión suiza



# Taller

# Ven a mejor



Aparaguado de una rueda o centrado tangencial del buje trasero

Cálculo y comprobación de la línea de la cadena

Escariado y terrajado de la caja de pedalier para el montaje de un cartucho

Escariado de la pipa para el montaje de una dirección sellada

Sincronizado y ajuste de un cambio STI Shimano

Conversión de sistemas de transmisión Shimano de 7v y 8v a 9v.

Enderezado de una patilla para el montaje de un cambio Shimano



¡Todo esto y mucho más! Pero lo importante es la experiencia y el mimo que le dedicamos a tu bici. Porque nuestra ilusión, al igual que la tuya, es montar, y montar con ilusión. Esto nos mueve a estudiar hasta el último detalle de la bici: desde cómo montar correctamente unas zapatas de freno hasta el ajuste más meticuloso de una doble suspensión.

Todo esto para que disfrutes al máximo de tu bici.



Bicimánia y su taller han sido seleccionados por Shimano como:

**SHIMANO**  
**SERVICE**  
**CENTER**

# EUROPA EN EL MANILLAR DE TU O R D E N A D O R

Ángel «Llonatan» Fernández

LA E.C.F. (FEDERACIÓN DE CICLISTAS EUROPEOS) FUE FUNDADA EN 1983 POR 12 ASOCIACIONES DE USUARIOS DE LA BICICLETA. AHORA, EL NÚMERO DE ASOCIACIONES ASCIENDE A 52 Y ABARCA 31 PAÍSES.

En Bicinet, hace ya algunos números, se trató su página web (<http://home.sol.no/~ecf/>).

Desde entonces, notables cambios, empezando por su ubicación en otro servidor (<http://ecf.com>).

Por lo demás, la página ha crecido en diseño, enlaces, información, e interés.

Junto con secciones fijas, Velocity, Eurovelo o Cities for Cyclists aparecen enlaces a los 52 miembros asociados o a 101 grupos no asociados.

**Austria:** Posee enlaces desde octubre 98 hasta abril 99, lo que significa una actualización y una actualidad constante. Festival anual de la bicicleta, entre sus secciones, que incluyen hasta una tienda virtual. Completa, pero no contempla la posibilidad de leerse en otras lenguas.

**Bélgica:** Ante todo, la promoción del uso de la bici como verdadero medio de desplazamiento cotidiano en la Bélgica francófona. Cuentan con proyectos regionales (los ciclistas de una región presentan un proyecto de 120 páginas a los presidentes de los 4 principales partidos políticos democráticos de la región). En la misma Bruselas han elaborado un plan de lucha con-

tra el ruido (1999-2004) apoyado, incluso, en una encuesta pública que trata de llamar la atención sobre la bicicleta "prohibida" en algunas calles frente al congestivo y "polucionante" automóvil, al que la Administración parece primar, mientras que una comisión del Parlamento examina un proyecto acerca de la calidad del aire. Poseen Consejo de Administración. Cuentan con planes de desplazamientos por regiones, agenda de actividades actualizada desde junio'98. Contemplan reuniones, escuela, comidas, cenas. No podía faltar su revista, un boletín mensual (*Le mensuel Ville-à-Vélo*), cuyos contenidos son accesibles desde la misma página web.

**Dinamarca:** Se han cambiado recientemente al servidor de la ECF. Tremendamente parecida a la austriaca. Otra convención/reunión para este año. Cuentan con todo tipo de servicios (tienda, noticias, actividades, y detalles de la organización) y si tiene una versión en lengua inglesa. Existe la posibilidad de oír su revista. Además, destaca la selección de las 100 mejores rutas cicloturistas, con 2 referencias a España reflejadas, curiosamente, en una página web italiana y otra danesa.

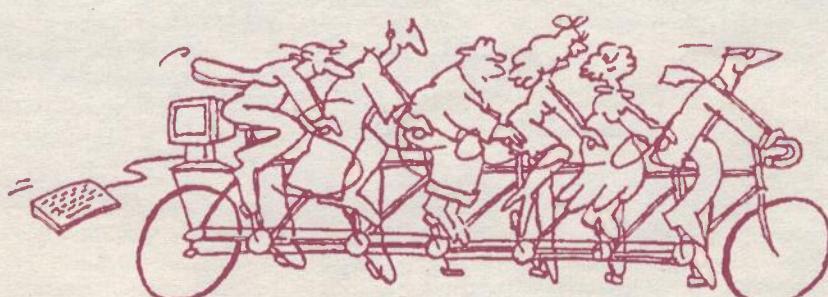
La otra página danesa es lenta, y no tiene versión en otro idioma.

**Finlandia:** Traffic League es la ONG para los usuarios de transporte público, ciclistas y peatones. Su página está en construcción.

**Francia:** Federación de usuarios de la bicicleta. Poseen más asociaciones. No abarca tanto como sus colegas belgas. Reseñan excursiones tarifadas por edades para París. Con asociaciones locales y nacionales. Todas las asociaciones bien detalladas, pero no es destacable.

**Movimiento de defensa de la bicicleta:** Direcciones parisinas de todo lo relacionado con el mundo de la bicicleta. El gobierno subvenciona una figura, el "Agente de promoción de la bicicleta urbana", cofinanciado por el estado. Describe actividades y, por supuesto, su revista. Fundada hace 24 años, se autoproclaman la principal asociación francesa en la lucha por los desplazamientos en bicicleta, como medio de transporte eficaz, no consumidor de energías, no "polucionante", haciendo la ciudad más humana y habiendo obtenido resultados: plan velocista en París, reautorización de aparcamiento de bicicletas en los Campos Elíseos y evolución favorable de vías ciclistas urbanas. Como asociación, forman parte de la Federación Nacional de Usuarios de Transportes.

**Italia:** Página en inglés, alemán, italiano y español (aún en obras). La Federación Italiana de amigos de la bicicleta es una asociación ambiental y cicloecologista, según ellos mismos. Los mismos objetivos y declaración de principios que sus colegas franceses. Numerosas actividades y propuestas



sinpuras

(cicloitinerarios, establecimiento de señales especiales)

**Eslovenia:** La página eslovena cuenta con lectura en inglés. Es rápida, pese a sus muchas fotos, más imágenes que palabras y muy concisa. Relata acciones. Como curiosidad, destaca haber logrado el transporte gratis de la bicicleta en el tren, acuerdo que se extiende a toda la ECF.

**Alemania:** página muy preparada, gráficos trabajadísimos pero, extrañamente, solo cuenta con su lectura en alemán.

**Grecia:** En un estilo menos abigarrado que el alemán, pero no por ello menos trabajado, tampoco contempla su consulta en otra lengua.

**Hungría:** Muy trabajada, a su estilo, fondos muy personalizados, sin posibilidad de leer en otra lengua.

**Gran Bretaña:** Aseguran que el ciclismo es prioritario a la hora del transporte público y abogan por su integración en este último. Propone una nueva legislación estricta en cuanto a la protección de los derechos del ciclista, inmerso en un entorno automovilista. El nivel de seguridad conseguido habría de permitir a los niños usar bi-

cicletas para ir a la escuela y jornadas recreativas. También intentan reducir el número de robos de bicicletas, bastante alto, y aumentar la proporción de recuperación de aquéllos robados.

Su otro enlace cuenta con gigabytes de información accesoria, mapas, consejos, libros. Multitud de eventos, vacaciones, tours, contactos locales. Distinta perspectiva que la página anterior.

**Holanda:** Buen diseño, posibilidad de leerse en inglés. *"Los ciclistas deben poder posicionarse delante de los automóviles al esperar ante un semáforo rojo. Los automóviles ilegalmente estacionados son una molestia y un peligro. Deben construirse caminos para bicicletas y sendas de semejante manera que su anchura haga imposible estacionar vehículos de motor. Las estaciones de tren deben ser más fácilmente accesibles a sus clientes más buenos, es decir los ciclistas. Debe ajustarse la cadencia de los semáforos para facilitar el desplazamiento a los ciclistas. Deben acondicionarse más estacionamientos para bicicletas en las paradas de autobús y estaciones de tren, así como en áreas residenciales y cerca de los edificios públicos".* Además, ofrecen modelos de legislación

para un sistema completo bici-transporte público.

**Lituania:** Problemas en su versión inglesa. Indescifrable

**Luxemburgo:** Página en alemán y francés. La LVI se define sin ánimo lucrativo y con el único objetivo de mejorar las condiciones cotidianas de seguridad para los ciclistas. Contactan regularmente con las "instancias competentes" y elaboran informes y estudios acerca del tráfico ciclista. Para ser miembro solo hace falta ingresar una cantidad en un número de cuenta y recibiremos su boletín trimestral.

**Noruega:** La página está bien construida, pero no contempla otra lengua.

**Portugal:** Imposible acceder a su página.

**Rumania:** página en construcción, declaración de principios, en rumano.

**Suiza** Aborda la política de transportes, en general. Su diseño es muy original, con una colocación circular y sectorial. La bicicleta es una sección más, dentro de transportes urbanos.

**Suecia:** Excesivamente localista, no cuenta con traducción alguna. Demasiado texto, destaca la escasa presentación gráfica.

# CHAPINAL

bicicletas y accesorios



Gran variedad  
de productos  
para tí



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

TALLER  
ESPECIALIZADO

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

# 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

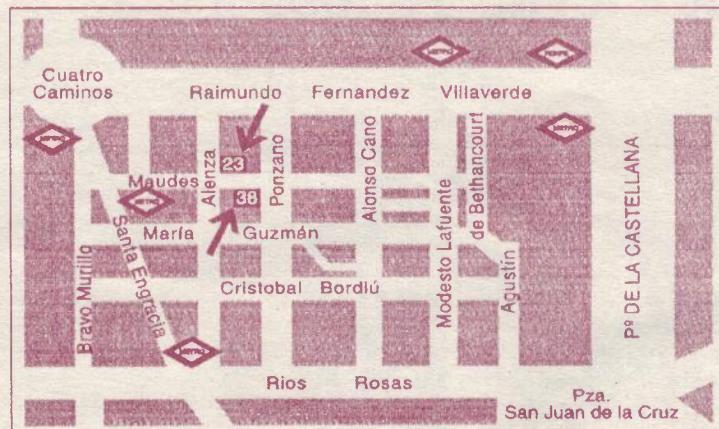
SOLICITE CÁTALOGO A:  
**LA TIENDA VERDE**  
c/ Maudes, 23 y 38  
28003 - MADRID

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...



Surprise

# Y CUANDO LLUEVE ¿QUÉ? TEORÍA DEL CICLO-PARAGUAS

*Anxo Moure (Xevale Bici - ecoloxia)*

La diosa fortuna dotó a la comarca en donde vivo de un incomparable paisaje y un no menos rico entorno medioambiental. La ribera sagrada gallega es sin duda un tesoro, que en aquellos Encuentros del 92 muchos "conbiceros" pudieron disfrutar. Mas sobrevivir diariamente con tu bici entre estas intensas subidas y bajadas, con un clima infernal en la mayor parte del año, conlleva que la desilusión anide fácilmente en el gran potencial de ciclosuarios que existe teniendo en cuenta que como el resto de Galicia, existen cientos de pequeños núcleos poblacionales con unas mínimas distancias entre ellos, aptos pues para el empleo de la bici por los vecinos.

Tendríamos que sumar la consabida escusa institucional para moñarse de cualquier iniciativa encaminada a fomentar el uso del pedal: que si aquí hay muchas subidas, que si quién va a subir en bici cuando llueve, que si la

nieve, que si las heladas, etc. En fin, que la bici sólo para cuatro pajareros alrededor del verano.

Pero aquí nace la teoría del ciclo-paraguas, que no es sólo un simple paraguas con el que viajar pedaleando sin mojarte, sino que también es un paraguas que te libra de la lluvia de desilusión que este panorama ofrece.

No es complicado: adquieres un paraguas a ser posible plegable (1.000 pts. aproximadamente), cómodo de llevar en mochilas, portabultos, incluso en lugar del botellín. Cuando llueve tienes dos posibilidades:

1. Te bajas, abres el paraguas y con una mano llevas la bici y con la otra ya sabes...
2. Con un mínimo de destreza sigues conduciendo, de forma que puedas asir con la mano parte del paraguas y la otra mano para conducir y frenar.

Mi experiencia, bastante larga, me dice que es seguro, cómodo, y más económico que vestirse en todo tipo de trajes, que además de gastar un recurso económico grande, cuando te lo pones no llueve y cuando lo olvidas te mojas. Y además, siempre es un elemento necesario cuando se acerca un perro con malas pulgas: una apertura automática en sus hocicos garantiza tu seguridad.

Recordad, para concluir, que Galicia es tierra de afiladores/paragüeros, y que muchos de ellos recorrieron toda la península en sus bicis afilando y arreglando cuchillos, paraguas.

Nota: para los que no conozcais la ribera sacra, no os lo perdáis, entre los ríos Sil y Miño, a su paso por el límite de Ourense y Lugo, con el mayor porcentaje de románico por km. de toda Europa y con ricos vinos con denominación de origen, viejas calzadas romanas, senderos silenciosos e inmensos bosques autóctonos.



*Surpresa*

# A PROPÓSITO DE LAS VÍAS VERDES

*Manu Díaz (Biziz Bizi)*

NO ERA PRECISAMENTE ILUSIÓN Y ESPERANZA LO QUE ME INSPIRABA EL PROYECTO DE VÍAS VERDES QUE ESTÁ ELABORANDO Y PLASMANDO LA FUNDACIÓN DE FERROCARRILES ESPAÑOLES. UN DÍA, DESPUÉS DE PENSAR QUE YA HAY FUNCIONANDO ALGUNAS DE LAS RUTAS PROYECTADAS Y CON LA GUÍA EN LA MANO, LA COSA, NO LO PUEDO NEGAR, EMPEZÓ A PARECERME INTERESANTE.

Lo hecho hecho está, aunque sé que a muchos cicloturistas lo hecho, no nos parece que esté muy bien hecho. Pero ahí están los caminos, sólo hay que quitarles el hierro, los travesaños, adecuar un poco el piso y ponerles algunos cartelitos, o así lo pensé aquel día.

La guía está bien presentada. Tiene unos mapas aceptables, un poco de historia, y un índice de las localidades y servicios por las que pasan los caminos. La guía me gustó, por eso un día decidí coger la bici y comprobar in situ como son esas Vías Verdes.

De entrada hay que decir que se aprecia una falta de señalización en las entradas, lo cual puede hacer que cueste trabajo encontrarlas y acceder a ellas. La descripción del paisaje que se da en la guía es buena, algo es algo. Por lo demás, os puedo decir que el firme en la mayoría de los casos es muy malo para andar en bici. Han despejado el camino de zarzas, pero en muchos tramos está la vía con el balastro en el piso, siendo la bici de montaña la única apropiada para pasar. En cuanto a los túneles, lo que encontré en muchos de ellos fue barro, charcos, inundaciones, desprendimientos. Si a esto unimos que en la bici no se lleva usualmente unas luces potentes, pues tenemos que el paso a través de los citados túneles es difícil y puede ser peligroso.

Después de mi paso por las vías, me pregunté si alguno de los autores de la guía habría pasado alguna vez por allí en bici. Creo que todo esto no es serio. No se han gastado prácticamente

nada en la reconversión de las vías férreas en vías aptas para la bici. Han sacado un guía muy bonita y nos cuentan lo mucho que hacen por nosotros.

Para hacer algo digno y utilizable hay que gastar un poco de dinero, no mucho, pero sí un poco más de lo que han hecho hasta ahora. Aquí quiero proponer unas líneas generales sobre lo que creo que podría hacerse.

- 1) El tipo de firme ha de ser de cemento, asfalto o tierra compactada.
- 2) Se puede mejorar mucho la señalización, tanto en los accesos y salidas como en el interior de las vías para dar referencias de distancias. Las distancias en la guía son correctas, pero pienso que es necesaria la citada señalización interior.
- 3) Hay que poner señales reflectantes en los túneles y debe implementarse un sistema de mantenimiento, puesto que esta parte del recorrido es muy sensible.
- 4) De alguna forma se debería incentivar y potenciar la creación de albergues y otros tipos de servicios.
- 5) Se debe implicar a las distintas administraciones en el mantenimiento general de las Vías Verdes.

Ya que están desmantelando poco a poco el sistema tradicional de transporte ferroviario, que es de los más ecológicos hasta ahora desarrollado, lo cual debe ser motivo de protesta, en los casos en que no podamos hacer nada por evitarlo, deberíamos presionar todo lo que podamos para que esos caminos sigan de alguna manera siendo útiles, pero de verdad y no sólo en bonitas guías.



## IV CAMPEONATO DE EUROPA de MENSAJEROS en BICICLETA

Celebrado en Gijón entre los días 21 al 24 de mayo de 1999.

La candidatura para que Gijón fuese la ciudad de acogida en el mes de mayo de 1999 del IV Campeonato de Europa de Mensajeros en Bicicleta (ECMC-99) fue presentada por **LA LUNA bicimensajeros**, apoyada por la Sociedad Mixta de Turismo y Festejos de Gijón durante el último campeonato europeo celebrado en la ciudad austriaca de Graz el pasado mes de mayo de 1998.

Estos campeonatos pretenden ser un encuentro anual de los Bicimensajeros que hacemos de la bicicleta mucho más que una herramienta de trabajo convirtiéndola en una forma de vida. Si bien en España no es todavía una fórmula muy extendida, la mensajería en bicicleta es el sistema más utilizado en las ciudades europeas y norteamericanas por su alto índice de rapidez y eficacia.

A parte de los campeonatos de Europa existe todo un calendario de competiciones repartidas por todo el mundo en el que se dan cita los Bicimensajeros como los campeonatos mundiales, que este año se celebrarán en Washington y la Copa Internacional Soffi en Karlsruhe (Alemania), a ambas citas concurrió la bicimensajería gijonesa.

El IV Campeonato Europeo de Bicimensajeros tuvo una participación del orden de las mil personas procedentes de veintiún países europeos además de Estados Unidos y Canadá además de promocionar la creación de bicimensajerías en la cornisa Cantábrica y consolidar las ya existentes.

# VELOCITY 99, EN GRAZ Y MÁRIBOR

ENTRE LOS DÍAS 13 Y 17 DE ABRIL SE HA CELEBRADO EN LAS CIUDADES DE GRAZ (AUSTRIA) Y MÁRIBOR (ESLOVENIA) LA XI EDICIÓN DE "VELO CITY", CONFERENCIA INTERNACIONAL SOBRE LA PROMOCIÓN Y LA PLANIFICACIÓN DE LA BICICLETA QUE SE CELEBRA CADA DOS AÑOS DE MODO ALTERNÓ EN CIUDADES EUROPEAS.

**Vicente Torres**

La anterior se celebró en Barcelona en Septiembre de 1997. Estas reuniones de trabajo están organizadas por la Federación de Ciclistas Europeos/as (E C F),

que agrupa a las organizaciones de

usuarios y usuarias de la bicicleta de Europa. Se trata de ciclistas urbanos, usuarios/as de cada día, no del ciclismo deportivo o de competición, que está integrado en la Unión Ciclista Internacional (UCI), que estuvo representada en este congreso a través de su presidente, quien destacó la coincidencia en gran parte de los objetivos de ambas organizaciones.

Los y las asistentes, unos 500, eran miembros tanto de organizaciones ciclistas, como funcionarios y políticos de administraciones locales, regionales y nacionales, así como técnicos y consultores especializados en el diseño de vías ciclistas de toda Europa, con una apreciable representación de los otros continentes. En estas reuniones se trata de intercambiar experiencias sobre las políticas de promoción del uso de la bici, así como de diseño de vías ciclistas adecuadas, coordinación con otros medios de transporte, etc. En numerosas ciudades europeas la bicicleta es utilizada por tantas o más personas que el transporte público o el automóvil privado para sus desplazamientos cotidianos al trabajo, los centros de estudio o para la compra.

Muchas otras ciudades se plantean que la bicicleta juegue cada día un papel más importante en sus sistemas de transporte.

Hay que resaltar la presencia de di-

versos alcaldes y ministros en Velo City, así como altos funcionarios de la Unión Europea. La Comisión Europea, y en particular sus áreas dedicadas a la ca-

## **Se solicitó que el 3% de los presupuestos de transporte, se destinen a infraestructuras para ciclistas**

lidad ambiental y al Transporte dedicado actualmente especial atención a la bicicleta. La Dirección General XI está empezando a lanzar una campaña bajo el lema "El ciclismo: el camino para nuestras ciudades" dentro del marco de las políticas de la Unión destinadas a la reducción de las emisiones de CO<sub>2</sub> (uno de los compromisos adquiridos en la Conferencia de Río de 1992), y que en gran parte están causadas por los automóviles. Asimismo, para mejorar la calidad de vida de las ciudades se considera necesario reducir el número de automóviles en circulación.

Por su parte, la Asamblea de los asistentes a la conferencia, aprobó en su última sesión plenaria un manifiesto dirigido a la opinión pública, a los políticos, a los planificadores urbanos, donde se reclamaba una ordenación de usos del suelo que evite la necesidad de desplazamientos largos (motorizados), así como la mejora del transporte público y de redes de vías ciclistas seguras y atractivas en las áreas urbanas. En particular se solicitó que el 3% del total de los presupuestos invertidos en el transporte se destinaran a mejoras de la infraestructura para ciclistas.

La representación española en esta conferencia fue muy reducida, reflejando la grave desinformación y el escaso interés que demuestran nuestros

políticos y técnicos sobre esta cuestión,

a pesar de las excelentes condiciones que tienen la mayoría de nuestras ciudades para el uso de la bicicleta.

La próxima edición del Velo City se celebrará del 18 al 22 de junio del año 2000, en Amsterdam, y se dirige a la comunidad ciclistas, planificadores, políticos, etc. de todo el mundo.



*Suspensas*

# LA (BREVE) HISTORIA DE UN APARCABICIS

ÉRASE UNA VEZ UNA PEQUEÑA ALDEA SITUADA EN EL CORAZÓN DE UN EXTENSO TERRITORIO RODEADO POR LOS REINOS DE CATALUNYA, HEUSKAL HERRIA, LA GRAN CASTILLA Y LA HUERTA VALENCIANA: ALLÍ, EN LA GRAN CAPITAL ARAGANESA, HABITABAN UN PEQUEÑO GRUPO DE GUERREROS Y GUERRERAS QUE, CON LA PALABRA COMO ÚNICO ARMA, CABALGABAN A LOMOS DE SUS BICICLETAS, LUCHANDO POR UNA SOCIEDAD MÁS JUSTA.

Cada día se enfrentaban a esos peligrosos y enfurecidos monstruos llamados automóviles, ataviados con sus hermosos cuerpos como única armadura: tragaban sus humos y afrontaban como buenamente podían los impropios y ataques de los nuevos amos de la vía pública; y todo ello de forma discreta y silenciosa.

La Gran Señora Feudal de la pequeña Aldea, aposentada en su grandioso Castillo, a las orillas del Majestuoso Río Ebro, en lugar de escuchar las voces de sus súbditos y súbditas que supuestamente le habían llevado al trono, se dedicaba a adornar la ciudad o, mejor dicho, las travesías donde moraban los más ricos y las más ricas de sus pobladores y pobladoras, pues las zonas pobres siempre conseguían que quedaran ocultas, con grandiosos maceteros y flores de muy llamativos colores, para alegría de los y las visitantes. No explicaba sin embargo que, tras este afán por embellecer la ciudad, se ocultaba un terrorífico deseo de encauzar a las masas por sendas prediseñadas y de esta forma conseguir que no ocuparan libremente la vía pública, la cual está reservada para ese numeroso grupo de pequeños Díos de acero llamados automóviles. Es más, no solamente adornaba la vía pública con flores multicolores, sino que también desperdiciaba los impuestos que religiosamente ofrecían los y las habitantes de la Aldea en intentar adornar el grandioso Jardín de cemento que rodeaba al Castillo.

Al final de cada primavera, este grupo de guerreros y guerreras decide abandonar el silencio y dedicar siete puestas de Sol a hacer pública su lucha, organizando actividades a caballo entre lo lúdico y lo reivindicativo, de forma que se reconozca su lucha y los y las habitantes de la Aldea mediten sobre la consecuencia de seguir adorando a sus Díos de acero.

En anteriores primaveras y en respuesta al silencio obtenido por la Gran Señora Feudal deciden colocar, siempre al margen de la ley, pues ésta no permite que los moradores y las moradoras de la Aldea actúen por su cuenta, y en lugares muy transitados, aunque carentes de cualquier infraestructura para el descanso de las infatigables compañeras de lucha (las bicicletas), una serie de aparcabicis; los afor-

tunados parajes fueron, entre otros, la Gran Plaza del Imperio Español (Plaza de España) y la Gran Casa de la Cultura (Biblioteca General de Aragón). En una demostración de incontenible hipocresía los jefes y las jefas de estos lugares no sólo permitieron que siguieran en su lugar (ya les habíamos hecho el trabajo sucio y sin que dedicaran un sólo doblón de oro), sino que cambiaron su colorida apariencia por pálidos tonos grises, acordes con su forma de pensar; de esta manera y como por arte de magia, los pobladores y pobladoras, pareció como si estos jefes, ellos mismos y ellas mismas, hubiesen tenido un gesto de generosidad con los y las jinetes de la bici.

Pero esta última primavera, hartos y hartas de la situación, los guerreros y guerreras de la bici decidieron dar un paso adelante en su particular cruzada y, cargando con el aperillaje necesario, invadieron el Gran Jardín de cemento de la Aldea, sitio sagrado donde los haya, presidido por el Gran Castillo donde la Gran Señora Feudal trata con el resto de sus Señorías los asuntos de la Aldea, vigilado muy de cerca por los Defensores y Defensoras de su Ley y su Orden (Gobierno Civil) y protegido por las inclemencias por la Gran Catedral y su divinidad ANuestra@ Señora del Pilar.

## Colectivo Pedalea

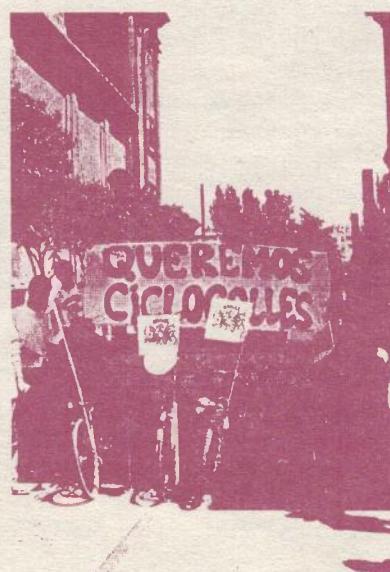
Allí, sobre las losas más caras de la Aldea, construidas con un mineral granítico traído desde los confines del Infierno, comenzaron a perforar con el objetivo de colocar un pequeño aparcabicis, ante la atónita mirada de propios y extraños, y con el apoyo espiritual de un ejército de luchadores y luchadoras que, cabalgando sobre sus bicis, Apasaban@ por allí en grandiosa bicifestación. La alegría reina en los corazones de las y los presentes: por fin, un aparcabicis a los pies del Castillo. Fueron momentos de júbilo y alboroto, el emplazamiento parecía definitivo. Pero los Díos del Mal se conjuraron contra las humildes personas allí presentes, el cielo se tornó gris, aparecieron los guardianes del Castillo, ellos sí que iban armados, con arcos de acero que disparaban pequeñas pero letales flechas de plomo, ataviados con una armadura azul claramente identificadora de su poderío, además portaban unos extraños utensilios que les servían para comunicarse con más de estos personajes, que acudieron en su ayuda. Los gritos de alegría ahora eran pitadas de indignación. Los guardianes, haciendo uso del único medio del que son capaces, después de haber sido duramente entrenados para ello, la fuerza, la intimidación, la violencia, lograron detener la colocación de los pocos engarces que quedaban, y tras momentos de tensión consiguieron la retirada del ejército de bicis, sin que por ello sus voces quedaran silenciadas, pues prosiguieron en bicifestación como estaba previsto.

Cuando el Sol ya había sobrepasado el punto más alto del horizonte, un pequeño grupo de mensajeros y mensajeras volvieron al Jardín de cemento para inspeccionar el lugar. Mayúscula fue su sorpresa cuando se percataron de que los guardianes del Castillo habían robado el aparcabicis sin tener en consideración a los moradores y moradoras de la Aldea, además tenían intención de trasladarlo al depósito de deshechos de la Aldea, despojándolo de cualquier utilidad.

Aquí se acaba la breve historia de un pequeño aparcabicis, que cada cual extraiga su propia moraleja. Nosotros y nosotras, incansables luchadores y luchadoras del Colectivo Pedalea, no cejaremos en nuestro empeño de transformar la Aldea (y la sociedad) en más justa, de forma que los automóviles dejen de ser adorados y los elementos más débiles de la Aldea hagan escuchar su voz.

Y colorín colorado, este cuento no se ha acabado.

Salud y buen pedal.



# VALORACIÓN DE LAS JORNADAS SOBRE INFRAESTRUCTURAS Y REDES VIARIAS PARA BICICLETAS

**Kalapié-Lurrats**

Durante los pasados días 20 y 21 de mayo han tenido lugar en Arrasate las "Jornadas sobre infraestructuras y redes viarias para bicicletas" organizadas por los colectivos Lurrats de Arrasate, y Kalapie de Donostia.

Es preciso destacar ante todo, el éxito de asistencia tanto cuantitativamente, con más de 120 personas registradas, como por la diversidad de procedencias. Ha habido participantes de distintos puntos del Estado: Cataluña, Canarias, Valencia, etc. Entre l@s asistentes del entorno más próximo destacar la presencia de estudiantes de Arrasate y de responsables del Gobierno Vasco, de administraciones forales y de distintos ayuntamientos vascos.

Asimismo, hay que reseñar el amplio eco que las jornadas han tenido en la prensa escrita, radio y televisión de Gipuzkoa y todo el País Vasco.

Entre las ponencias presentadas cabe citar la de Daniel Eritja, Vicepresidente de la Federación de Ciclistas Europe@s (ECF), entidad que agrupa a 52 organizaciones de toda Europa y agrupa a más de 400.000 ciclistas, que expuso el proyecto "EuroVelo", por el que se quiere crear una red de 12 grandes rutas ciclistas que vertebraría todo el continente europeo. El objetivo primordial sería el potenciar el uso de la bicicleta como medio de transporte e impulsar el cicloturismo, además de promover el turismo sostenible.

De similares características es el programa Vías Verdes impulsado por la Fundación de Ferrocarriles Españoles, que fue expuesto por Carmen Aycart,

y que pretende recuperar antiguos trazados de ferrocarril para habilitarlos como itinerarios ciclistas y peatonales. En este sentido, es especialmente in-

## Eurovelo: 12 grandes rutas ciclistas que vertebraría todo el continente europeo

teresante la experiencia que Vicente Dómine presentó sobre la Generalitat Valenciana. Además de recuperar los viejos trazados ferroviarios, en esta Comunidad llevan desde hace más de 8 años adjuntando a cada nuevo proyecto de carreteras un proyecto de itinerario ciclista paralelo. De esta forma, en breve plazo, se dispondrá de una red ciclista que abarcará a toda la

## En la Comunidad Valenciana, con cada nuevo proyecto de carreteras, se adjunta un proyecto de itinerario ciclista alternativo

Comunidad con objetivos tanto de ocio, como de conexión interurbana para trayectos cortos.

Un Plan con inspiración y objetivos asimilables a los de la Generalitat Valenciana, fue presentado por los responsables de carreteras de la Diputación Foral de Bizkaia. Dentro del Plan Territorial Sectorial de Carreteras de Bizkaia se ha incluido una red ciclista que dispondrá de 13 itinerarios para conectar el territorio. Planes no tan ambiciosos, pero sí tal vez más próxi-

## En el Plan Territorial de Carreteras de Bizkaia se ha incluido una red ciclista con 13 itinerarios para conectar el territorio

mos en el tiempo y de realización más inmediata, fueron expuestos por responsables de la Diputación Foral de Álava, y de Navarra.

De gran interés para l@s asistentes, fueron las experiencias en planifica-

ción y ejecución de vías para bicicletas presentadas por Carlos Corral en lo referente a la ciudad de Córdoba, y de José Luis Cañavate sobre Granada y algunas realizaciones en Sudamérica.

También fue presentado por Edorta Bergua, el proyecto "LehendaBIZI", iniciativa impulsada por Lurrats y Kalapie, y apoyada por más de sesenta entidades guipuzcoanas, y dirigida a establecer una política integral de promoción de la bicicleta como medio de transporte, recreo y turismo, proyecto en el que se enmararía igualmente la creación de una red de bidegorris a lo largo de todo el territorio histórico.

Con un objetivo similar, estaría el proyecto de acondicionamiento del trazado del desaparecido ferrocarril Maltzaga-Vitoria que fue expuesto tanto por responsables de la Mancomunidad de Municipios del Alto Deba como de la consultora LKS. Este trazado serviría como itinerario peatonal y ciclista tanto para usos de tipo turístico o de ocio y paseo, como de conexión interurbana para bicicletas de los núcleos situados a lo largo del valle del Deba.

En suma, un balance altamente positivo. Valoración compartida por asistentes, ponentes y patrocinadores de las

Jornadas. El reto, que las propuestas planteadas se hagan realidad, para lo que será preciso hacer una llamada

de atención a l@s responsables de nuestras instituciones, en especial, al Gobierno Vasco y la Diputación Foral de Gipuzkoa. El interés que la bicicleta, en sus diversos aspectos, tiene para la ciudadanía guipuzcoana debería tener fiel reflejo en la actuación institucional.

# GRUPOS

## LLAMÉMOSLA «LA OFICINA»

Cada dos años se elige un grupo que está dispuesto a hacer el trabajo de secretaría de la Coordinadora ConBici, contestando cartas, enviando información, recaudando cuotas, coordinando esfuerzos comunes entre los grupos..., en fin, todo lo que se necesita para que ConBici funcione.

Ahora es Amics de la Bici de Barcelona quien ha asumido esta labor de AOficina Permanente@ según la definen los estatutos. Dentro de este colectivo, las personas que más se va a dedicar a los asuntos de ConBici son Eladio Lage, Hildegard Resinger y Rosa M. Torné. Podéis contactar con ellos/as:

- por correo tradicional:

Oficina Permanente de ConBici  
c/o Amics de la Bici  
Demóstenes 19  
08028 Barcelona

- por teléfono o fax:

(+34) 93 339 40 60 (contestador automático)

- por e-mail:

amicsbici@pangea.org

## NUEVO SECRETARIADO (PROVISIONAL) DE CONBICI

Tras el acuerdo pertinente en la Asamblea de ConBici del pasado 6 de marzo de 1999, se ha constituido un Secretariado Provisional de la Coordinadora, encargado de llevar a cabo los acuerdos de la Asamblea y, en su caso, tomar colectivamente las decisiones de carácter urgente que se requieran para ConBici, hasta que la próxima Asamblea elija formalmente un Secretariado y ratifique las decisiones. Conviene, por tanto, que cada grupo se plantea ya si quiere presentar candidatura y, en caso afirmativo, quién en concreto será su candidato/a para el Secretariado. El Secretariado provisional está compuesto por personas de los siguientes grupos: Agru-

pación Mensajería en Bicicleta, Amics de la Bici de Barcelona, Asamblea Ciclista de Valladolid, Colectivo Pedalea de Zaragoza, F.Portuguesa de Cicloturismo e Utilizadores de Bicicleta, La Coruña en Bici, Club Cicloturista Pedalibre de Madrid, Tronchacadenas de Gijón y Valencia en Bici.

## ASTURIAS EN BICI

Los compañeros de Asturias en Bici nos han hecho llegar a esta redacción, un folleto diseñado por ellos y financiado por Cercanías Asturias, en donde se programan varias salidas durante el primer semestre de 1999. En este folleto, la bicicleta es la protagonista, junto al tren como medio colectivo de transporte y que se puede resumir como Tren+Bici=Transporte Inteligente.

Sin duda, este es un paso adelante por parte de Renfe, en concreto de Cercanías de Asturias, en la consolidación del binomio tren+bici. Deseamos que sea un ejemplo a seguir por Cercanías y Regionales de Renfe de otras comunidades autónomas.

## GRANADA AL PEDAL

Este nuevo grupo entrado en ConBici no hace mucho, está tratando de propiciar un verdadero cambio cultural que permita un uso menos abusivo del vehículo privado a motor, así como destronar la dictadura avasalladora del automóvil. Para ello tienen conexiones con todo tipo de asociaciones, empresas, sindicatos, colegios, etc. Realizan cursos, charlas divulgativas con apoyo gráfico,...

Quieren centrarse sobre todo en la difusión del transporte público y alternativo, sobre todo la bicicleta y el tranvía o metro ligero para los desplazamientos en la aglomeración urbana de Granada (500.000 habitantes) sean más respetuosos con el medio ambiente.

## BIZIBIZI (BILBAO)

Estamos metidos en la siguientes «movidias»: campaña entre las empresas de transporte público (trenes, autobuses de largo recorrido y funiculares), con el objetivo de poder transportar la bicicle-

ta en ellos. Estamos colaborando en el diseño de la elaboración de los carriles-bici que se preparan para Bilbao. Hemos participado con ideas prácticas en el estudio de redes ciclistas que plantea la Diputación de Bizkaia. A medio-largo plazo, es una campaña para promover la instalación de aparcabicis en Bilbao, teniendo ya alguna propuesta de actuación reivindicativa.

## FEDERAÇÃO PORTUGUESA DE CICLOTURISMO E UTILIZADORES DE BICICLETA (FPCUB)

Lobby a favor de la bicicleta: movimiento PORTUGAL CICLÁVEL. En el interior de la FPCUB fue creado este movimiento, constituido por profesores universitarios, periodistas, técnicos de transportes y medio ambiente, usuarios/as de la bicicleta, etc. para hacer lobby a favor de la bicicleta. El día 30 de mayo está previsto organizar una manifestación en Lisboa, con bicicletas para exigir condiciones seguras para el uso de la bicicleta en Portugal.

## *Día sem veículos motorizados*

En Portugal habrá un Día sin coches en la ciudad de Sintra (patrimonio mundial) el día 22 del próximo mes de septiembre. Se pedirá a otras ciudades que se adhieran a la iniciativa.

## *El III Congreso Ibérico «La Bicicleta y la Ciudad», en el año 2000*

Los portugueses/as anuncian ya la fecha prevista del III Congreso Ibérico «A bicicleta e a Cidade», a realizar, en el ámbito de ConBici, en Aveiro (la Venecia de Portugal) en los días 29 y 30 de abril (sábado y domingo) y 1 de mayo (festivo) del año 2000. La ciudad de Aveiro tendrá toda una estructura viaria para la bicicleta y la Câmara Municipal (Ayuntamiento) de Aveiro pondrá 500 bicicletas a la disposición de los ciudadanos/as gratuitamente. Esta fecha coincidirá con la «Queima das Fitas» (fiesta de estudiantes universitarios/as) y la Universidad organizará un gran paseo en bicicleta.

# Re-ciclar el tráfico. Por una ley a favor de la bicicleta

## Comunicado a la opinión pública de ConBici en relación a la «Proposición de ley sobre adaptación de las normas de circulación a la práctica del ciclismo»

ConBici, Coordinadora en Defensa de la Bici, quiere manifestar su satisfacción por las enmiendas presentadas por los grupos parlamentarios Popular y Socialista del Senado a la «Proposición de ley sobre adaptación de las normas de circulación a la práctica del ciclismo».

Estas enmiendas significan un giro radical en el contenido de esta iniciativa legislativa del Senado, que se ha tramitado durante largos meses en las Cortes Generales.

Estas enmiendas, hechas públicas en el Boletín Oficial de las Cortes Generales, Senado, del 23 de junio de 1999, significan la reformulación de los siguientes contenidos de la Proposición de Ley:

- Se suprime la obligatoriedad del uso del casco en vías interurbanas. En este sentido, la enmienda del Grupo Socialista nos devuelve al estado actual de la vigente Ley de Tráfico, que no menciona el casco para ciclistas. En el caso de la enmienda del Grupo Popular, se propone sustituir la obligatoriedad por una «recomendación de carácter genérico», entendiendo que, para el casco ciclista, el «grado de eficacia en caso de accidentes consistentes en colisión de vehículos en marcha no es tan elevada como el de otros sistemas de seguridad pasiva (cinturón y casco para motocicletas y ciclomotores)». Añade además que «la instauración de la obligatoriedad del uso del casco en España constituiría una novedad y al mismo tiempo una excepción en la legislación sobre la materia existente en los países de nuestro entorno europeo donde no existe tal obligación». Lo que significa avalar casi punto por punto las tesis que venía defendiendo ConBici desde hace dos años.
- Se suprime la prohibición absoluta de circular por autovías. De aprobarse las enmiendas presentadas por ambos Grupos, se permitiría la circulación por autovía cuando no exista una vía de servicio de la misma por la que pudieran circular los ciclistas. Volvemos a transcribir el texto presentado por el Grupo Popular: «Sobre esta cuestión cabe mencionar, en primer lugar, la presencia de un concepto indeterminado tal cual es el de «vía alternativa para realizar el desplazamiento». En puridad, para cualquier desplazamiento siempre existen «vías alternativas», aun a costa de realizar un recorrido notoriamente superior al inicialmente previsto. Esto, que en la circulación de vehículos a motor tiene una importancia menor si en términos de fluidez, velocidad y seguridad se compensa la mayor distancia a recorrer, cuando se trata de la circulación en bicicleta - vehículo accionado exclusivamente por el esfuerzo muscular de las personas que lo ocupan - adquiere una importancia grande». La verdad, es que no podemos más que asentir a lo expresado en la enmienda popular.
- El último aspecto incluido en las enmiendas se refiere a los controles de alcoholemia para ciclistas. Se suprime el artículo en el que se hacía esta referencia dado que suponía, no sólo una reiteración sobre la legislación vigente, sino la introducción de una confusión con la misma. Parecía dar a entender que las bicicletas no entraban dentro de la categoría de vehículo, en contra de lo que se define en la Ley sobre Tráfico, y en contra de lo que está ampliamente recogido en todos los acuerdos internacionales en esta materia.

Quedan, a juicio de ConBici, algunos aspectos pendientes de ser modificados, como son la pérdida de prioridad de las bicicletas respecto de los vehículos a motor con el peligro que de ello deriva para el/la ciclista, o el artículo que introduce la obligatoriedad de llevar alguna prenda reflectante cuando sea obligatorio el uso del alumbrado. Echamos de menos, aparte de resolver estos aspectos penalizadores que quisiéramos ver resueltos, unas proposiciones que verdaderamente fomenten y amparen el uso de la bicicleta, como pueden ser dotaciones presupuestarias regulares para infraestructuras ciclistas, un tratamiento fiscal favorable al uso de la bicicleta como transporte saludable y no contaminante, o la aplicación de la reducción del IVA a las reparaciones de bicicletas (recientemente acordada por la UE).

No obstante, ConBici reitera su satisfacción por estas enmiendas que significan una clara rectificación de los planteamientos recogidos hasta ahora en esta iniciativa legislativa. Rectificaciones que recogen lo sustancial de las argumentaciones expresadas por las asociaciones de ciclistas durante los últimos meses.

Estas alegaciones suponen un claro triunfo de las tesis que las asociaciones de ciclistas hemos venido defendiendo en los dos últimos años. El trabajo realizado ha sido pues provechoso.

No nos queda más que pedir a los/as Senadores/as que apoyen las enmiendas, que suponen una mejora sustancial del Proyecto de Ley, y que se produzca un reconocimiento de la labor que llevamos a cabo las personas que pensamos que la bicicleta tiene un futuro como medio de transporte en nuestras ciudades, y que es necesario darle una oportunidad en la contribución a la conservación y mejora del medio ambiente y a un futuro para el planeta.

## ConBici



COORDINADORA EN  
DEFENSA DE LA BICI

En Barcelona, a 17 de septiembre de 1999.

ConBici, Coordinadora en Defensa de la Bici

Oficina Permanente: c/o Amics de la Bici

C/ Demòstens, 19 - E-08028 Barcelona

Tel/fax.: (+43) 93 399 40 60

E-mail: amicsbici@pangea.org



# Rincón literario

## POEMA NAHUATL

Oscar Durantez

EN RECUERDO CARIÑOSO DE  
VIÇENT, QUE ME MANDÓ ESTE  
POEMA HACE UNOS 8 AÑOS  
DESDE LA REDACCIÓN DEL IN-  
TEGRAL; SIN DUDA, ESTOS VER-  
SOS SON O SERÍAN PARTE DE SU  
"CANCIÓN INDECIBLE".

Cuando yo muera,  
tierra se volverá mi corazón de tierra;  
y será entonces cuando mi Madre Tierra,  
de dulce rostro enmascarado,  
la de alegres cascabeles,  
hurgará en mi corazón de tierra.

Cuando yo muera,  
tierra se volverá mi corazón de tierra;  
y sólo ella, ella tan sólo, mi Madre Tierra,  
hurgando en mi corazón de tierra  
encontrará mi más honda canción,  
mi canción indecible.

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 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 PARTICIPEÍS EN SU ELABORACIÓN DE MIL FORMAS: ENVIÁNDONOS NOTICIAS DE VUESTRA ZONA, DIBUJOS, OPINIONES, ETC.

LOS INGRESOS DEBÉIS REALIZARLOS, MEDIANTE INGRESO O TRANSFERENCIA BANCARIA A LA CUENTA DE CON BICI, CAJAMADRID (CÓDIGO DE LA ENTIDAD: 2038), SUSURSA 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 ENVIEÍS GIROS POSTALES NI TALONES.

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

Envíad junto a fotocopia del resguardo bancario