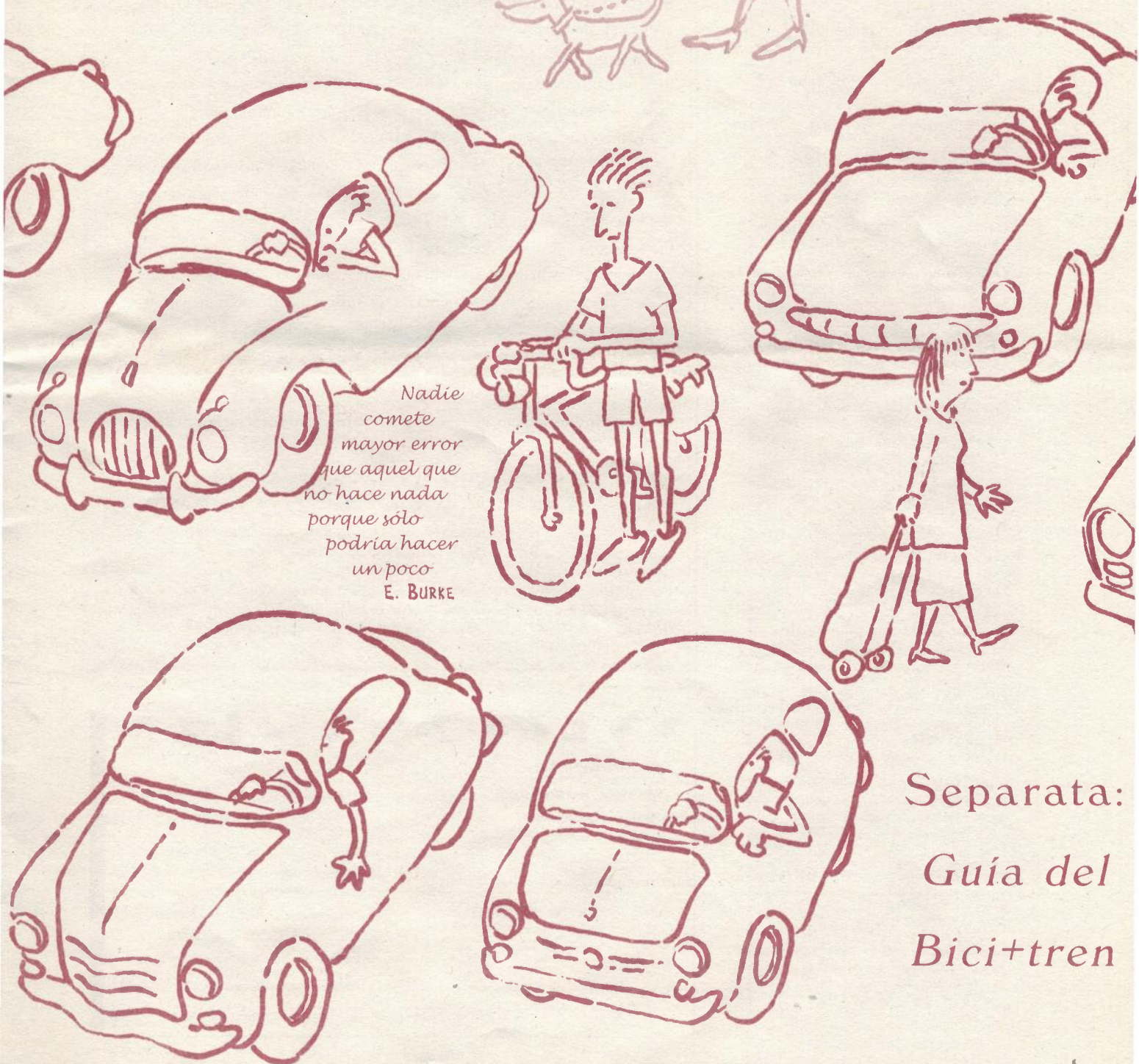


Sin prisas

Invierno 2000

31

La revista para los que se toman la bici con calma



Nadie
comete
mayor error
que aquel que
no hace nada
porque sólo
podría hacer
un poco
E. BURKE

Separata:
Guía del
Bici+tren

Complementos: Tiendas hiperligeras
Niños en bici: Crónica de unas Mini-Jornadas

A Contramano, Asamblea de Ciclistas de Sevilla Calatrava 26. 41002 Sevilla. Telf.: 954 90 56 50
Agrupación de Mensajería en Bicicleta AMB c/ Basilio Boggiero, 115, local 50003 Zaragoza Telf.: 976 438 111
Amics de la Bici Demóstenes 19 08028 Barcelona Telf.: 93 339 40 60
Amics de la Bicicleta de Castellón Apartado 365 12080 Castellón de la Plana Telf.: 964 26 07 60
Amigos de la Bici Apartado 2116 37080 Salamanca Telf.: 923 26 23 22 / 923 25 26 76
A Pedal Arzollar 17 13195 Poblete (Ciudad Real) Telf.: 926 83 31 59 / 610 02 54 89
Arousa en Bici Apartado 323 36600 Villagarcía de Arosa (Pontevedra) Telf.: 986 51 20 88
Asamblea Ciclista de Valladolid San Blas 6, 1º 47003 Valladolid Telf.: 983 22 54 22 / 619 24 25 86
Asociación Naturalista Altoaragonesa Onso Apartado 83 22080 Huesca Telf.: 974 22 32 55
Asturias en Bici Campo de los Patos 8 33010 Oviedo Telf.: 985 20 13 16 / 985 21 80 00
Biziz Bizi Apartado 10143 48080 Bilbao Telf.: 944 79 01 19
Caminos y Cañadas Apartado 115 13500 Puertollano (Ciudad Real) Telf.: 608 31 25 80 / 926 41 29 27 / 926 42 00 49
Ciudadanos Ciclistas de la Comarca de Pamplona CCCP San Antón, 49 31001 Pamplona
Ciclistas Libres Amigos de la Naturaleza CLAN Residencial Tarjeta 8 47005 Toledo
Colectivo Pedalea Conserjería Interfacultades Pedro Cerbuna, 12 50009 Zaragoza Telf.: 976 761 000 ext. 3053
Federação Portuguesa de Cicloturismo e Utilizadores de Bicicleta FPCUB Apartado 4031 P-1501 Lisboa Portugal Telf.: (00 351) 213 15 60 86
Granada al Pedal María de Maeztu 11, esc. 5, 3ªA 18011 Granada Telf.: 958 152 111
Grupo Estudio Conservación Espacios Naturales GECEN Apartado 42 12400 Segorbe (Castellón) Telf.: 964 71 19 07
Guardabarros, Comité de Bici Urbana Apartado 860 37080 Salamanca Telf.: 923 25 26 76
Kalapie Apartado 1872 20080 San Sebastián Donostia Telf.: 943 27 35 42
KEA Apartado 4132 31080 Pamplona Telf.: 948 17 43 58
La Coruña en Bici LCB Apartado 171 15080 La Coruña Telf.: 609 81 58 30 / 629 81 78 08 (Sede Social: Stª María 24, bajo)
La Tortuga Perezosa Merced 18, bajo 31001 Pamplona
Pedalibre Campomanes 13, 2ª izda. 28013 Madrid Telf.: 91 541 10 71
Plataforma Carril-Bici de Córdoba Círculo Cultural Juan XXIII La Palma 2 14002 Córdoba Telf.: 957 46 23 20 / 957 20 40 15 / 957 21 49 68
Rebonza Arturo Kampion s/n 48910 Sestao (Vizcaya) Telf.: 944 62 12 83
Rodalibre Monte Carrasco s/n 36940 Cangas de Morrazo (Pontevedra) Telf.: 986 30 47 66
Ruedas Cuadradas Eugenio Gross 22, 5ºF 29009 Málaga Telf.: 952 24 03 99
Sagarrak Apartado 132 48970 Basauri (Vizcaya)
Sense Fums Delegació d'Estudiants de l'ETSEIB UPC, Av. Diagonal, 647 08028 Barcelona Telf.: 93 401 67 10 / 93 237 58 86
Tronchacadenas C/Alarcón 43, 1º Iz. 33204 Gijón. Tfno. 606 833 710
Valencia en Bici Plaza de Santa Cruz 6, bajo izda. 46003 Valencia Telf.: 96 391 78 64
Xevale Bici-Ecoloxía Apartado 35 27500 Chantada (Lugo) Telf.: 982 16 25 82

Editorial

A pesar de la colaboración ofrecida de ConBici y otros grupos de usuarios, a pesar de la asesoría ofrecida por la Federación de Ciclistas Europeos, a pesar de la información sobre experiencias similares en otros países de nuestro entorno e incluso a pesar de los informes de sus propios técnicos en materia de tráfico, nuestros legisladores han decidido por su cuenta, basados casi en su experiencia personal de ciclo-deportistas en el mejor de los casos, y de ciclo-televidentes en la mayoría de ellos. Resultado de esto, nos ofrecen como medidas preventivas de siniestralidad la obligatoriedad del casco, la obligatoriedad de usar una vestimenta aun por definir y de dispositivos que debería incluir el fabricante, la prohibición de circular por autovías habiendo alternativas (que nadie sabe no si existirán en un futuro, ni siquiera si existen ahora mismo) y otras medidas que olvidan la intención que debería haber sido la principal: la promoción de la bicicleta. Nada de lo legislado se orienta en ese sentido. Todo se reduce a una serie de condiciones previas para poder circular en bicicleta. Oportunidad perdida, que además no se queda sólo en ello, sino que compromete seriamente el futuro de su utilización, como ya se ha demostrado con experiencias de otros países. Y lo más triste de todo, es descubrir que hasta ellos mismos, nuestros legisladores, se dan cuenta de sus errores días después de haberlos defendido a capa y espada: Leyes de medidas fiscales que modifican prioridades de paso en carreteras. La ceguera, a veces, sólo constituye una dificultad si no se quieren abrir los ojos.

Incluimos en éste número una separata especial dedicada a la combinación tren + bici. Quizá en vías de extinción, dada la política de adquisiciones de nuevo material de la compañía ferroviaria y si las asociaciones de usuarios, grupos o incluso individuos particulares no logramos impedir. En todo caso, esperamos que la información nos oriente en cuanto a las posibilidades (cada vez menores) que ofrece el material rodante actual.

Por supuesto, reservad ya vuestras vacaciones si quereis vivir unos nuevos Encuentros Cicloturistas, que se celebrarán, organizados por la Asamblea Ciclista de Valladolid, del 22 al 30 de julio. Seguro que hay sitio para todos.

Han elaborado esta revista:

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

Edita: Pedalibre-ConBici
C/Campomanes 13, 2ª Izda.
28013 Madrid. Tf. 91 541 1071.
Fax 91 551 40 49 (previo aviso)
E-mail: pedalib@teletel.es

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

Queda autorizada la reproducción total o parcial 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 —

DE TODO UN POCO

OPERACIÓ RING-RING

El pasado día 16 de diciembre, se llevó a cabo en Barcelona, organizado por Sense Fums, Amics de la Bici y AproB, la Operació Ring-Ring. Consistió en ir pedaleando al trabajo. Algo habitual entre los usuarios cotidianos, pero tratando que ese día fuera casi todo el mundo, todos los ciudadanos/as en bici al trabajo -o a pie o transporte colectivo- en lugar de ir con el omnipresente coche, responsable de un tráfico y un ruido imposibles, y de la contaminación de nuestras ciudades. En esta ocasión no se trató de dar paseos, sino de utilizar nuestra bicicleta en un día laborable para algo tan cotidiano como ir a trabajar, a estudiar o a comprar en el mercado. Fue una iniciativa tendente a ayudar a descubrir el mejor medio de transporte para la ciudad, la bicicleta. Hubo seis paradas de 7 a 10 horas de la mañana, en diferentes puntos de la ciudad, donde se ofreció desayuno a todas las personas que se acercaron pedaleando. El lema de la jornada fue: "Cap a la feina, el mercat i l'escola, pedala i vola".

UN "MONDRIAN" EN LA BICICLETA

En un programa de la televisión holandesa, se descubrió una pintura desconocida de Piet Mondrian (1872-1944). Su valor ha sido fijado entre 37 mil y 55 mil euros. La propietaria, una mujer que vive en una pequeña localidad, llegó al programa televisivo, celebrado en un Museo, en bicicleta, con la pintura del maestro holandés debajo del brazo en una bolsa de basura, donde la había introducido después de quitarle el marco.

4º ENCUENTROS GALLEGOS DE USUARIOS DE LA BICICLETA

El pasado 19 y 20 de junio de 1999, tuvieron lugar en la Ribera Sacra-Chantada (Lugo), los cuartos encuentros organizados por la coordinadora gallega GABICIA.

Entre los acuerdos adoptados que se tomaron, figura el de solicitar de los organismos responsables del tráfico fuertes y continuados programas de educación vial, dirigidos a los automovilistas, con el fin de concienciarles de cara al respeto al/a usuario/a de la bicicleta, como única medida eficaz para evitar los accidentes y continuas muertes de ciclistas, así como también campañas en autoescuelas, campañas publicitarias en medios de comunicación, en las carreteras, etc.

También se llevaron a cabo actividades paralelas, tales como una comida popular, y rutas por los senderos del río Miño.

SI A LA BICICLETA EN EL PARLAMENTO VASCO

El pasado 8 de mayo, el Pleno del Parlamento Vasco aprobó por unanimidad una Proposición no de ley favorable al uso de la bicicleta.

El documento aprobado reconoce los beneficios ecológicos, económicos y sociales que reporta el uso de la bicicleta como eficaz medio de transporte urbano e interurbano. Sin embargo, constata la dificultades con las que se encuentran l@s ciudadan@s para poder desplazarse en

bicicleta, debido, en gran medida, al riesgo y víctimas que provocan las grandes velocidades a las que circulan los vehículos motorizados.

Se indica que el respeto a los modos de transporte no motorizado tiene que prevalecer sobre las supuestas necesidades de los automóviles, que se generan y aumentan en la medida en que se les proporcionan facilidades.

Por todo ello, el Parlamento Vasco insta al Gobierno Vasco a que promueva iniciativas de sensibilización entre los automovilistas para conseguir un mayor respeto hacia l@s ciclistas, así como otras destinadas a la promoción de los desplazamientos ciclistas. Además, insta al Gobierno Vasco a tener en cuenta en los órganos consultivos y reguladores de tráfico y seguridad vial a las entidades ciclistas organizadas. Por último, insta al Gobierno Vasco y a las Diputaciones Forales a que creen espacios específicos para la circulación ciclista, en la construcción y desarrollo de infraestructuras viarias de la Comunidad Autónoma Vasca.

DÍA SIN COCHES EN EUROPA

El pasado 23 de septiembre se celebró el día sin coches en Europa. En 165 ciudades se reivindicó el uso de medios de transporte alternativos al coche. En París, durante la jornada, se cerraron al tráfico contaminante 250 km en calles. En Francia se calcula que la contaminación atmosférica provoca unos 17.000 muertos anuales, a lo cual se suman las 8.500 víctimas de la carretera. El gobierno en pleno dio ejemplo desplazándose en autobús eléctrico o en bicicleta.

En Italia la aceptación fue desigual. En Bolonia, por ejemplo, se optó por no adherirse a la jornada porque se considera demasiado simbólica. Génova cerró a los coches sólo dos calles, para reivindicar su protesta ante la desatención al transporte público por parte del gobierno italiano.

En Bruselas, Romano Prodi quiso participar en la jornada y acudió en bicicleta a su despacho. Otros comisarios europeos se sumaron al paseo, menos los españoles, Pedro Solbes y Loyola de Palacio. Esta última explicó: "Nunca monto en bicicleta".

VACUNAS PARA EL EXTRANJERO

¿No os ha ocurrido alguna vez, durante vuestra preparación de un viaje a un país

EL CABALLO DE ACERO

MBK

TREK



TU TIENDA DE BICIS
EN MADRID

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

extranjero, que al llamar a la embajada de turno para recabar información sanitaria, habéis tenido que conseguirla con sacacorchos y no siempre ha sido todo lo buena que se deseaba? En el teléfono 906 301256, de lunes a viernes, de 10 a 19 horas te dan información sobre vacunas y otras condiciones necesarias para vuestra visita a cualquier país del mundo. Te cuentan, del país que solicitas, qué vacunas son voluntarias y cuales obligatorias, principales enfermedades, situación sanitaria actual de dicho país, etc. También te cuentan si hay convenio con la Seguridad Social entre ese país y España, además de otras informaciones. Aun así, ten en cuenta el coste de las llamadas a los 906.

PISTA DE BICICLETAS EN UN "THOLOS"

El "tholos" (enterramiento monumental realizado en piedra, de un tamaño considerable) de Praia de Maças, uno de los más importantes conjuntos funerarios prehistóricos de la región de Lisboa, va a ser utilizado como pista para bicicletas. Tras varias inspecciones de los responsables municipales, verificaron que ya estaba construida en el lugar una rampa realizada en tierra y madera, supuestamente para saltos de bicicleta.

El subdirector del Instituto Portugués de Arqueología, Antonio Monges Soares, manifestó que el instituto tiene conocimiento del caso a través de un técnico que se desplazó al lugar dando un paseo, y "volvió indignado al comprobar que el espacio iba a ser utilizado como pista de bicicletas". Hasta ahora no ha sido identificado quién practica este tipo de vandalismo.

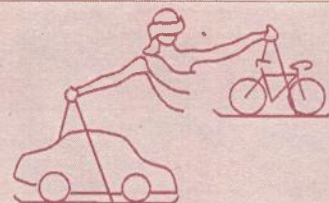
Los conjuntos funerarios, utilizados como enterramiento durante un largo periodo de tiempo, del Neolítico al Calcolítico Final, fueron descubiertos en 1927, y clasificados como Inmuebles de Interés Público en 1974.

CARRILES-BICI O CARRILES EN ACERAS ANCHAS

Según un estudio comparativo realizado en los Estados Unidos entre carriles-bici y carriles ciclistas sobre aceras anchas, casi no se observan diferencias en lo relativo a la circulación y a las colisiones. Estas dos formas de circulación pueden mejorar las condiciones del tráfico ciclista. Las diferencias observadas con relación a la circulación y a las colisiones dependen sobre todo de la dirección tomada por el ciclista al llegar a un cruce, que del tipo de circulación.

Se observó que un mayor número de ciclistas tomaba la dirección errónea o circulaban sobre la acera cuando tenía que tomar un carril sobre acera ancha. Los ciclistas que circulaban por los carriles sobre aceras anchas sufrieron, no obstan-

ASOCIACIÓN PARA DEFENDER LOS DERECHOS DE LOS CICLISTAS Y LAS CICLISTAS



Aunque las normativas nos conceden el derecho a circular los ciclistas hemos tenido que ganarnos a pulso en la carretera estos derechos, que son en la mayoría de los casos ignorados tanto por los automovilistas como por las autoridades. La Asociación Pro Derechos de los ciclistas y las Ciclistas A.P.D.C. nace con la pretensión de entre otras cosas crear una conciencia colectiva para que el ciclista sea respetado. La Asociación Pro Derechos de los ciclistas y las Ciclistas tiene la intención de presentarse como acusación particular en los juicios donde un ciclista se vea implicado en un accidente, para que se tenga en cuenta la condición de ciclista en dicho siniestro. Los juzgados están llenos de denuncias en las que se acepta la culpa del automovilista por conducir bajo los síntomas del alcohol, o a altas velocidades, pero en casi ningún caso se menciona la falta de respeto hacia el ciclista como causa directa de los accidentes.

Los socios fundadores de esta asociación provienen de diferentes ámbitos pero tienen un punto en común el uso de la bicicleta.

Josep Capdevila: Ciclista turista federado perteneciente a la Agrupació Ciclista Independents de Barcelona que presentó una denuncia contra el director general de tráfico, Carlos Muñoz Repiso, al que se acusaba de no hacer cumplir el código de circulación en referencia al respeto de la distancia de 1,5 m lateral en el momento del adelantamiento de los automóviles a los ciclistas.

Alfonso Triviño: Ciclista turista federado perteneciente al Club Ciclista Majadahonda que ejerce de abogado y que durante mucho tiempo ha estado indagando en los asuntos concernientes a accidentes con ciclistas involucrados o

en los juicios donde el derecho de los ciclistas se podía ver vulnerado.

Albert Garcia: Miembro de la Coordinadora CONBICI y de la European Cyclist Federation, durante años reivindicando la construcción de carriles bici y el uso de la bicicleta en las zonas urbanas en definitiva el uso de la bicicleta como vehículo para trabajar, estudiar, viajar...

La Asociación Pro Derechos de los Ciclistas y las Ciclistas ha empezado su andadura con un prologo contra reloj durante la semana anterior a la aprobación de la nueva ley sobre la adaptación de las normas de circulación a la práctica del ciclismo que ha hecho ver al Congresista Javier Paniagua las graves lagunas jurídicas que tiene dicha ley y que ponen en muchos casos en peligro la integridad de los ciclistas en nuestras carreteras. Consiguiendo un compromiso en firme para que mediante los procesos legales necesarios se puedan rectificar de ahora en adelante.

Con el lema "Ayúdanos a nivelar la balanza" la Asociación Pro Derechos de los ciclistas y las Ciclistas pide vuestro apoyo para mejorar nuestros derechos, si estas interesado en recibir mas información puedes enviarnos tus datos.

A.P.D.C.

Asociación Pro Derechos de los ciclistas y las Ciclistas

Tanger, 48 Pral 4ª 08018 Barcelona

Duque de Sesto, 33 1º Centro Izquierda 28009 Madrid

Telf: 933002885 / 656634297

Email: apdc@altavista.com

te, mas colisiones con otros ciclistas o con peatones, mientras que en los carriles-bici los choques se producían a menudo entre ellos.

MÉTODOS PARA PROMOVER LOS DESPLAZAMIENTOS A PIE Y EN BICICLETA

Una publicación de investigación de la UE presenta una lista completa de medidas dirigidas a promover los desplazamientos a pie y en bicicleta en cuatro países europeos (Dinamarca, Bélgica, Países Bajos y España). Este documento, denominado ADONIS (disponible gratuitamente -también en CDROM- a través de Lone Sorensen, Road Directorate, Ministerio de Transportes, Denmark, P.O. Box 1569, DK-1020 Copenhagen K, Dinamarca, e-mail:

los@vd.dk), contiene más de 100 ejemplos de medidas técnicas o no.

Cuatro informes distintos resultaron de ADONIS. Presentan los mejores sistemas para promover el uso de la bicicleta y los desplazamientos a pie como medios de transporte, cuyos factores orientados hacia el comportamiento influyen en el tipo de transporte escogido, en los factores que intervienen en los accidentes, y cómo el uso del automóvil puede ser sustituido por estas dos formas de desplazamiento.

Las medidas técnicas consisten en infraestructuras viales para grupos de manzanas y áreas de aparcamiento de cruce de calzada. Mientras que las medidas no técnicas se incluye la promoción de los dos medios de desplazamiento citados mediante medidas políticas, educativas e informativas, y soluciones de tipo organizativo.

Normas de tráfico para ciclistas en Europa.

Una visión general y algunas consideraciones

Roelof Wittink

1.- LA BICICLETA COMO MEDIO DE TRANSPORTE

Los/as ciclistas en Europa están considerados generalmente como conductores/as de vehículos, con los mismos derechos y deberes que los/as otros/as conductores/as. Sólo en Suiza existe la obligación de registrarse, y sólo las personas con un seguro de accidentes lo pueden hacer. Pero el riesgo que generan los/as ciclistas es muy bajo comparado con el que provocan los vehículos motorizados.

De acuerdo con el Tratado de Viena de 1993, una bicicleta debería estar equipada con frenos, un timbre, un reflectante rojo detrás, además de dispositivos para luz blanca o amarilla en la parte delantera, y roja en la trasera.

El casco en los/as ciclistas no es obligatorio en ningún sitio. En algunos países se promueve su uso. La Federación de Ciclistas Europeos/as (ECF) analizó que el uso obligatorio del casco tiene, en el mejor de los casos, un efecto positivo muy pequeño respecto a la seguridad, y en cambio, en el peor de los casos, tiene una fuerte influencia negativa en el número de ciclistas, lo cual provoca, a su vez, un efecto muy negativo para la salud. Los años de vida ganados por la influencia positiva del uso de la bicicleta sobre la forma física y para la prevención de enfermedades, superan en una proporción de 20 a 1 los años de vida perdidos por accidente, de acuerdo con un estudio del Reino Unido (Mayer Hillman, 1993, *Cycle Helmets: The Case For and Against* [El casco ciclista: argumentos a favor y en contra]; PolicyStudies Institute, London. En: Aumentar la seguridad en bicicleta; ECF, Bruselas 1998.)

Para prevenir los efectos negativos del uso del casco sobre el uso de la bicicleta, quizás lo mejor sería dejar su promoción a los/as publicistas de los fabricantes y vendedores. De esta manera el casco formaría parte del equipo natural del ciclista, como en Finlandia o Suecia. La administración debería asumir la responsabilidad de crear condiciones de seguridad para el uso de la bicicleta. De este modo, el casco y un mayor uso de la bicicleta irían de la mano.

Para transportar pasajeros/as, en algunos estados se exige una edad mínima, p. ej. en los países escandinavos o Alemania.

2.- EL LUGAR EN LA CARRETERA Y EL ESPACIO

En general, los/as ciclistas pueden usar todas las carreteras, excepto las autopistas. Otras excepciones están marcadas por señales de tráfico. Tendrían que existir conexiones directas alternativas para los/as ciclistas cuando se prohíbe ir por determinadas carreteras. Para llegar a su desti-

no, los/as ciclistas necesitan una red propia de conexiones ininterrumpidas y directas, que se completaría con el uso compartido de la carretera con otros vehículos.

Generalmente, los/as ciclistas están obligados/as a usar las infraestructuras ciclistas (pistas o carriles bici). En Suecia y Alemania, los/as ciclistas pueden ir por la calzada aunque exista carril bici, de acuerdo con su destino y si circulan con especial cuidado. Esta regla podría estimular la creación de buenas infraestructuras por parte de las administraciones de las vías públicas. En Francia y Alemania, los/as ciclistas pueden utilizar los carriles-bus si así lo indican las señales de tráfico. Las zonas peatonales no están abiertas en principio a los vehículos. Pero pueden proporcionar una vía directa para los/as ciclistas y promover la bicicleta en competencia con los coches.

Sustituir los trayectos cortos en coche es una buena razón para autorizar el uso de las zonas peatonales por los/as ciclistas, con la condición de que su comportamiento no sea agresivo para los/as peatones. Por seguridad y comodidad, los carriles bici segregados son necesarios en vías con un límite de velocidad superior a los 30 Km por hora. La anchura de los carriles debería permitir circular en paralelo. En general, está prohibido a los/as ciclistas ir por la acera, a menos que una señal lo permita, o incluso lo obligue. De todas formas, los/as peatones y los/as ciclistas necesitan un espacio amplio. Por ello, compartir la acera no es una buena opción normalmente.

Para ir por la calle o por carretera, no hay límites de edad, excepto en algunos países. En Dinamarca no se permite a los/as niños/as menores de 6 años, si no están acompañados/as. En Alemania, los/as niños/as tienen que usar la acera hasta los 9 años. El aparcamiento de bicicletas puede estar reglamentado para permitir espacio suficiente a los/as peatones o para evitar peligros. Esto es razonable, pero la falta de buenas infraestructuras para aparcar disminuye el uso de la bicicleta, sobre todo por el riesgo de robo. Por tanto, hace falta una buena política de aparcamientos como condición previa para aumentar el uso de la bicicleta, así como para ahorrar problemas a los otros usuarios y usuarias de la vía, especialmente peatones y personas disminuidas.

3.- PRIORIDAD DE PASO Y NORMAS DE COMPORTAMIENTO.

Es obligatorio tener al menos una mano en el manillar, y está prohibido dejarse remolcar por otro vehículo. Sin embargo, debido a desregulaciones, estas normas no existen en los Países Bajos, porque las reglas generales ya implican una forma de

comportarse que previene los problemas de seguridad. Normalmente, los/as ciclistas tienen el mismo derecho de prioridad de paso que los vehículos motorizados. Cuando los/as ciclistas tienen que compartir la calzada con vehículos motorizados, los/as conductores/as de éstos tienen que adaptarse a las bicicletas (velocidad, atención). Los criterios para escoger entre separación o integración están expuestos, por ejemplo, en el manual holandés «Sign up for the bike» [Comprometerse con la bici] CROW, 1993. En los Países Bajos, los/as conductores/as de coche que quieren adelantar otro vehículo, por ejemplo, uno que esté aparcado, deben dar paso a los/as ciclistas cuando adelanten el obstáculo. Además, los/as conductores/as de coche no pueden adelantar a un/a ciclista inmediatamente antes de un cruce. Generalmente, los/as conductores/as tienen que mantener una distancia suficiente respecto a los/as ciclistas cuando los/as adelanten. En España se requiere 1,5 m y en los Países Bajos y Francia, 1 metro.

Los/as ciclistas están obligados/as a circular por la derecha de la carretera o del carril (en el Reino Unido a la izquierda), excepto en maniobras para cruzar. Aunque esta regla está justificada en general, hay una razón para que los/as ciclistas no vayan pegados/as al borde cuando esto provoca que los vehículos motorizados les adelanten aunque falte espacio. A un/a ciclista siempre le afecta una maniobra de adelantamiento, y necesita espacio para mantener el control y no chocar.

Ir en bicicleta también puede ser una actividad en grupo. Como los/as pasajeros de los coches van juntos/as, los/as ciclistas deberían poder circular en paralelo, a menos que esto ocasione un peligro o estorbo. Sólo en los Países Bajos la circulación en paralelo se permite en general.

Las infraestructuras para ciclistas tienen que adaptarse a la densidad de ciclistas, así como permitir circular en paralelo. Alemania dispone de un código especial para la circulación en las llamadas «calles de bicicletas». Para rebajar el uso del coche en la áreas urbanas en favor de las bicicletas y los/as viandantes, dos principios pueden tomarse como una perspectiva general:

- el tiempo de espera para ciclistas y peatones en los cruces debería reducirse al mínimo, dándoles los mismos derechos que al tráfico motorizado
- en zonas urbanas, el uso de la bicicleta y el caminar deberían ser prioritarios, excepto en algunas calles con función de arterias para los coches.

Para asegurar la prioridad a los/as ciclistas y peatones, se necesitan medidas técnicas

cas, respaldadas por leyes. Las posibilidades son:

- líneas de parada avanzadas en los cruces con semáforos, para permitir a los/as ciclistas esperar delante del tráfico motorizado y salir primero
- fase semafórica principal para ciclistas y peatones
- semáforos que den a los/as ciclistas y viandantes dos fases de verde durante un ciclo semafórico
- detectores que den luz verde a los/as ciclistas y peatones tan pronto como lleguen a un cruce
- dar a los/as ciclistas el derecho a girar a la derecha cuando el tráfico motorizado está parado por el semáforo rojo.

Las reglas respecto al giro a la izquierda (en el Reino Unido a la derecha) varían. En algunos estados, los/as ciclistas pueden girar directamente, situándose en el centro de la vía antes de llegar al cruce, o bien indirectamente. En otros estados, los/as ciclistas no pueden girar a la izquierda directamente, lo cual es restrictivo para ellos/as. La norma generalmente obliga a los/as ciclistas a indicar el giro con una señal a tiempo, para que los/as otros/as puedan prever su maniobra. Menos restrictivo sería pedir que los/as ciclistas hagan una señal cuando sea necesario. Su responsabilidad es la misma, de hecho se comportarían frente a los/as otros/as usuarios/as de la vía de forma cívica, comunicativa y cooperativa. Esto es tan importante como aprender a aplicar las normas de tráfico. Los/as conductores/as tienen que dar paso a los/as ciclistas cuando ellos giran y los/as ciclistas continúan recto, incluso en el caso de una vía ciclista. En Suiza, esto no es el caso cuando la vía ciclista está a más de 2 metros de la vía para vehículos motorizados. Esta excepción es restrictiva para los/as ciclistas. Existen diferentes alternativas para garantizar a los/as ciclistas la prioridad de paso en condiciones de seguridad. Una solución técnica es juntar los coches y los/as ciclistas antes del cruce, o adaptar el diseño

vial para que los/as conductores/as puedan prever mejor a los/as ciclistas.

4.- DERECHOS Y RESPONSABILIDADES ENTRE LOS DIFERENTES MODOS DE TRANSPORTE.

No se permite beber alcohol por encima de un límite determinado antes de ir por la vía pública. Esto puede ser igual para conductores/as de coche o de bicicleta, aunque no está explicitado en todos los países. Aunque en este caso es mejor circular en bicicleta que en coche, el riesgo de ir en bicicleta también aumenta por efecto del alcohol.

Desde el punto de vista de la seguridad vial, la situación de ciclistas y peatones en el tráfico rodado se categoriza a menudo de «débil». El Tratado de Viena de 1993 establece: «Los conductores deberían extremar las precauciones respecto a los usuarios más débiles tales como peatones y ciclistas, sobre todo cuando se trata de niños, ancianos y personas discapacitadas». Otra etiqueta es el término «vulnerable», para decir que los/as peatones y los/as ciclistas no están protegidos/as de la misma manera que los/as conductores/as de coches respecto a la velocidad y el conjunto de vehículos motorizados. Para la promoción de la bicicleta como medio de transporte no sirven las palabras «débil» y «vulnerable».

Ir en bicicleta y caminar son unas buenas cartas de cara a la necesidad urgente de reducir al menos el crecimiento del uso del coche, para proteger nuestras ciudades y pueblos, y para luchar contra la contaminación, el ruido y los atascos. Pero para ello, la movilidad y seguridad de los/as ciclistas tienen que estar mejor protegidas. Por tanto, está justificada la obligación de los/as conductores/as de vehículos motorizados de tener cuidado especial de cara a los/as peatones y ciclistas, tal como la incluye el Tratado de Viena, y tiene que traducirse en responsabilidades. El motivo sería que los/as peatones y ciclistas tienen los mismos derechos para un desplazamiento seguro, eficaz y cómodo.

Acerca de las responsabilidades legales, es interesante una propuesta de los Países

Bajos. Consiste en cambiar las responsabilidades jurídicas en el caso de accidente entre un/a peatón o ciclista y un vehículo motorizado. Aún está en discusión. En lugar de analizar quien cometió un error o se saltó las normas provocando el accidente, el conductor o conductora del vehículo motorizado involucrado sería responsable legalmente por las lesiones, y el único caso en que no se aplicaría sería cuando el/la ciclista o peatón causarían deliberadamente el accidente. Esta propuesta no excluye que un/a ciclista o peatón sea multado/a por infringir la ley o hecho responsable de los daños provocados a la otra parte. Una de las razones para esta propuesta es ahorrar los procedimientos legales a largo plazo entre las personas involucradas en el accidente y las compañías de seguros. Otra es el hecho de hacer responsables legalmente del riesgo de sufrir lesiones graves a aquellos modos de transporte que causan este riesgo en mayor proporción.

Referencias: La información sobre las actuales legislaciones de tráfico proviene de dos fuentes: BAST (1997): Vergleich des Verkehrsordnungsrechts in Europa: Literaturübersicht unter Berücksichtigung der Kommunalen Verkehrsüberwachung. Ellinghaus, D., Seidenstecher, K., & Steinbrecher, J. Bundesanstalt für Strassenwesen BAST, Bergisch Gladbach, 1997. OECD (1998): Safety of Vulnerable Road Users. Paris, 1998. También se han usado los datos del Grupo de Trabajo 2 sobre Ciclistas del Proyecto PROMISIÓN de la U, que publicará su informe durante 1999. El autor Raleigh Wittink trabajó para el Dutch Road Safety Research Institute SWOW [Instituto Holandés para la Investigación sobre Seguridad Vial] y fue jefe y coordinador del proyecto PROMISING. Autor: Roelof Wittink, Interface for Cycling Expertise (I-ce) Predikherenstraat, 17, NL-3512 TL Utrecht, Países Bajos Tel-fax 31 30 2304521,

E-mail: i-ce@cyclimg.nl

Abril 1999 Traducción al castellano: SCS y Hildegard Resinger, Amics de la Bici



MBK

TREK



Calmera

BICICLETAS

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

c/ATOCHA, 98

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

San pisan



Comunicado de prensa

Con fecha 11 de febrero de 2000, la Coordinadora ConBici ha hecho entrega al Defensor del Pueblo de una solicitud exhaustivamente fundamentada para que presente **Recurso de Inconstitucionalidad** contra la Ley 43/1999 sobre adaptación de las normas de circulación a la práctica del ciclismo. El escrito consta de 31 páginas y, tras una fundamentación constitucional, expone las consecuencias que derivan de esta ley, en cuanto que ésta vulnera:

- el principio de igualdad
- el derecho a la vida, la salud y la integridad física y moral
- el principio de libertad y seguridad personal y vial
- el principio de dignidad y libre desarrollo de la personalidad
- el principio de defensa
- el principio de protección del medio ambiente
- el principio de confianza en la corrección ajena.

La solicitud se acompaña de abundante documentación que refleja, en tres bloques:

- la crítica a la ley en sus preceptos principales, hecha por destacados miembros de la comunidad ciclista
- la desprotección legal e inseguridad vial que los ciclistas han denunciado en estos últimos dos años, así como
- el despropósito de la obligación de llevar casco en vías interurbanas.

Con ello, esperamos que se inicie un cambio en la orientación de la legislación de tráfico, que empiece por la revocación de esta auténtica ley anti-ciclistas. Queremos una ley que no culpabilice ni aparte de la vía pública a las víctimas no motorizadas de los accidentes - peatones y ciclistas - sino que otorgue a estos colectivos el status preferente que se merecen, porque son los más vulnerables, los que menos riesgo generan, los que menos contribuyen a la congestión y contaminación del entorno, en fin, los que más beneficio aportan a la sociedad en todos los aspectos.

ConBici, Coordinadora en Defensa de la Bici

Barcelona, a 11 de febrero de 2000.

Oficina Permanente: c/ Demòstenes, 19, 08028 Barcelona

Contacto: Hildegard Resinger, tel/fax: 93 431 53 79

ConBici es una coordinadora de usuarios y usuarias de la bicicleta. Tiene grupos miembros en:

Barcelona, Basauri, Bilbao, Cangas de Morrazo, Castellón, Chantada, Córdoba, Donostia, Gijón, Granada, Huesca, Iruñea, La Coruña, Lisboa, Madrid, Málaga, Oviedo, Pamplona, Poblete, Puertollano, Salamanca, Segorbe, Sestao, Sevilla, Toledo, Valencia, Valladolid, Villagarcía de Arousa, Zaragoza

22671 LEY 43/1999, de 25 de noviembre, sobre adaptación de las normas de circulación a la práctica del ciclismo.

JUAN CARLOS I
REY DE ESPAÑA

A todos los que la presente vieren y entendieren.
Sabed: Que las Cortes Generales han aprobado y Yo vengo en sancionar la siguiente Ley.

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

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

La primera tarea, que no es ocasión de detallar aquí, la están desarrollando las distintas Administraciones públicas.

La segunda tarea, la adaptación normativa, es el objeto de la presente actividad. Tiene un ilustre precedente: los trabajos de la ponencia creada el 13 de diciembre de 1994, en el seno de la Comisión de Educación y Cultura del Congreso de los Diputados, «encargada de abordar el estudio y seguimiento de los accidentes de tráfico ocurridos en carretera por la práctica del ciclismo, sus causas y recomendaciones para la prevención de los mismos, haciéndola extensiva a otros elementos débiles del tráfico».

Esa ponencia realizó un valioso análisis de la materia objeto de su mandato, examinando en detalle, entre otras cuestiones, los problemas que para la práctica del ciclismo plantea la situación actual del tráfico en España. Finalizó formulando diversas recomendaciones a los poderes públicos, destinadas a orientar a aquéllos en la toma de decisiones en este ámbito.

Estos trabajos son lógica consecuencia de los antes mencionados. Hecho ya el diagnóstico de los problemas, se trata de articular las disposiciones normativas en materia de tráfico que contribuyan a mejorar la inserción de los ciclistas en la circulación viaria, a facilitar sus desplazamientos y a protegerlos de los riesgos a los que están expuestos.

Para alcanzar los objetivos mencionados, la presente Ley contiene diversas modificaciones del texto articulado de la Ley sobre Tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial, aprobado por Real Decreto legislativo 339/1990, de 2 de marzo.

Esas modificaciones principales se refieren a los puntos siguientes:

1. La utilización de los arcones por los ciclistas y la circulación de éstos en determinados supuestos, como carriles-bici, vías de uso preferente para ciclistas, etc.
2. La extensión a las autovías de la prohibición, actualmente vigente en las autopistas, de que los ciclistas las utilicen, salvo las excepciones previstas reglamentariamente.
3. La obligación impuesta a los conductores de vehículos a motor de extremar las precauciones, moderar la velocidad y, en ciertos supuestos, de ceder la preferencia de paso, cuando se aproximen a los lugares o vías por donde se encuentran o circulan ciclistas o realicen maniobras, por ejemplo, de cambio de dirección, que puedan afectar a aquéllos.
4. La imposición a los ciclistas de ciertas obligaciones para reforzar su visibilidad (porte de elementos o prendas reflectantes) o incrementar su seguridad (uso del casco por vías interurbanas).
5. El reforzamiento respecto a los ciclistas de la prohibición de circular con tasas superiores a las reglamentariamente establecidas de bebidas alcohólicas, estupefacientes, psicotrópicos, estimulantes u otras sustancias análogas.

Artículo primero.

El apartado 2 del artículo 15 del Real Decreto legislativo 339/1990, de 2 de marzo, por el que se aprueba el texto articulado de la Ley sobre Tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial, queda redactado en los siguientes términos:

«Se prohíbe que los vehículos enumerados en el apartado anterior circulen en posición paralela, salvo las bicicletas y ciclomotores de dos ruedas, en los casos y forma que se permitan reglamentariamente, atendiendo a las circunstancias de la vía o a la peligrosidad del tráfico.»

Artículo segundo.

El artículo 18 del Real Decreto legislativo 339/1990, de 2 de marzo, por el que se aprueba el texto articulado de la Ley sobre Tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial, queda redactado en los siguientes términos:

«Artículo 18. *Circulación en autopistas y autovías.*

1. Se prohíbe circular por autopistas y autovías con vehículos de tracción animal, bicicletas, ciclomotores y coches de minúsculo, salvo casos excepcionales que los conductores justifiquen proveyéndose de autorización especial.

No obstante lo dispuesto en el párrafo anterior, podrá autorizarse la circulación por aquellas autovías que no dispongan de vía alternativa para realizar el desplazamiento.

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

Artículo tercero.

El apartado 1 del artículo 23 del Real Decreto legislativo 339/1990, de 2 de marzo, por el que se aprueba el texto articulado de la Ley sobre Tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial, queda redactado en los siguientes términos:

«Los conductores tienen prioridad de paso para sus vehículos respecto de los peatones y conductores de bicicletas salvo en los casos siguientes:

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

Artículo cuarto.

Se añade un nuevo apartado al artículo 42 del Real Decreto legislativo 339/1990, de 2 de marzo, por el que se aprueba el texto articulado de la Ley sobre Tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial, quedando redactado en los siguientes términos:

«3. Las bicicletas, además, estarán dotadas de los elementos reflectantes debidamente homologados que reglamentariamente se determinen. Cuando sea obligatorio el uso de aluminado, los conductores de bicicletas además llevarán colocada alguna prenda reflectante si circulan por vía interurbana.»

Artículo quinto.

Se añade un nuevo párrafo en el apartado 1 del artículo 47 del Real Decreto legislativo 339/1990, de 2 de marzo, por el que se aprueba el texto articulado de la Ley sobre Tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial, quedando redactado en los siguientes términos:

«Los conductores y, en su caso, los ocupantes de bicicletas estarán obligados a utilizar el casco de protección en las vías interurbanas bajo las condiciones que reglamentariamente se establezcan.»

Artículo sexto.

1. El artículo 12.1 del Real Decreto legislativo 339/1990, de 2 de marzo, por el que se aprueba el texto articulado de la Ley sobre Tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial, queda redactado en los siguientes términos:

«No podrá circular por las vías objeto de esta Ley, el conductor de vehículos o bicicletas con tasas superiores a las que reglamentariamente se establezcan de bebidas alcohólicas, estupefacientes, psicotrópicos, estimulantes y otras sustancias análogas.»

2. El primer párrafo del apartado 2 del artículo 12 del Real Decreto legislativo 339/1990, de 2 de marzo, por el que se aprueba el texto articulado de la Ley sobre Tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial, queda redactado en los siguientes términos:

«Todos los conductores de vehículos y bicicletas quedan obligados a someterse a las pruebas que se establezcan para la detección de las posibles intoxicaciones por alcohol. Igualmente quedan obligados los demás usuarios de la vía cuando se hallen implicados en algún accidente de circulación.»

3. El artículo 65.5.2b) del Real Decreto legislativo 339/1990, de 2 de marzo, por el que se aprueba el texto articulado de la Ley sobre Tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial, queda redactado en los siguientes términos:

«Incumplir la obligación de todos los conductores de vehículos y bicicletas de someterse a las pruebas que se establezcan para la detección de posibles intoxicaciones de alcohol, estupefacientes, psicotrópicos, estimulantes y otras sustancias análogas y, la de los demás usuarios de la vía cuando se hallen implicados en algún accidente de circulación.»

Artículo séptimo.

El apartado 7 del anexo del Real Decreto legislativo 339/1990, de 2 de marzo, por el que se aprueba el texto articulado de la Ley sobre Tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial, queda redactado en los siguientes términos:

«7. Ciclomotor: tienen la condición de ciclomotores los vehículos que se definen a continuación:

a) Vehículo de dos ruedas, provistos de un motor de cilindrada no superior a 50 cm³, si es de combustión interna, y con una velocidad máxima por construcción no superior a 45 km/h.

b) Vehículo de tres ruedas, provisto de un motor de cilindrada no superior a 50 cm³, si es de combustión interna, y con una velocidad máxima por construcción no superior a 45 km/h.

c) Vehículos de cuatro ruedas cuya masa en vacío sea inferior a 350 kg, excluida la masa de las baterías en el caso de vehículos eléctricos, cuya velocidad máxima por construcción no sea superior a 45 km/h y con un motor de cilindrada igual o inferior a 50 cm³ para los motores de explosión, o cuya potencia máxima neta sea igual o inferior a 4 kW, para los demás tipos de motores.»

Disposición final única.

1. El Gobierno, en el plazo de tres meses desde la publicación de la presente Ley en el «Boletín Oficial del Estado», adaptará el Reglamento General de Circulación, aprobado mediante Real Decreto 13/1992, de 17 de enero, a lo previsto en la presente Ley, con el fin de incrementar la seguridad de la circulación de los ciclistas por las vías públicas. En particular, el Gobierno regulará las obligaciones que deberán cumplir los conductores de vehículos a motor en lo relativo a las reglas de moderación de velocidad y cambios de dirección, así como el transporte de menores en bicicleta determinando las condiciones de seguridad en que se deberá realizar el mismo.

2. El Gobierno dictará las disposiciones reglamentarias necesarias para la aplicación de las normas contenidas en esta Ley a las vías de carácter fronterizo.

Por tanto,

Mando a todos los españoles, particulares y autoridades, que guarden y hagan guardar esta Ley.

Madrid, 25 de noviembre de 1999.

JUAN CARLOS R.

El Presidente del Gobierno,
JOSÉ MARÍA AZNAR LÓPEZ

La enmienda 29 a la Ley de Medidas Fiscales, Administrativas y del Orden Social, aprobada por el Pleno del Congreso el 22-12-1999 dice:

1. El apartado 1 del artículo 23 del Real Decreto Legislativo 339/1990, de 2 de marzo, por el que se aprueba el texto articulado de la Ley sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial, queda redactado en los siguientes términos:

«1. Los conductores tienen prioridad de paso para sus vehículos, respecto de los peatones, salvo en los casos siguientes:

a) En los pasos para peatones debidamente señalizados.

b) Cuando vayan a girar con su vehículo para entrar en otra vía y haya peatones cruzándola, aunque no exista paso para éstos.

c) Cuando el vehículo cruce un arcén por el que estén circulando peatones que no dispongan de zona peatonal.»

2. Se añade un nuevo apartado 5 al artículo 23 del Real Decreto Legislativo 339/1990, de 2 de marzo, por el que se aprueba el texto articulado de la Ley sobre Tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial, redactado en los siguientes términos:

«5. Los conductores de bicicletas tienen prioridad de paso respecto a los vehículos a motor:

a) Cuando circulen por un carril-bici, paso para ciclistas o arcén debidamente autorizado para uso exclusivo de conductores de bicicletas.

b) Cuando para entrar en otra vía el vehículo a motor gire a derecha o izquierda, en los supuestos permitidos, existiendo un ciclista en sus proximidades.

En los demás casos serán aplicables las normas generales sobre prioridad de paso entre vehículos contenidas en esta Ley.»

Entre las disposiciones derogatorias y finales de esta ley figura:

«Quedan derogadas cuantas disposiciones de igual o inferior rango se opongan a lo establecido en la presente Ley.»

«Se faculta al Gobierno para dictar cuantas disposiciones sean necesarias para el desarrollo y ejecución de la presente Ley.»

«La presente Ley entrará en vigor el día 1 de enero del año 2000.»

LA TIENDA VERDE

PLANOS • GUIAS DE MONTAÑA Y TURISMO



Libros turísticos, de arte,
costumbres y tradiciones.

Guías turísticas de diversos
países.

Mapas de carreteras de todo
el mundo.

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

DOS TIENDAS EN MADRID:

LA TIENDA VERDE - Maudes, 23 (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 -
Altimetros - Esquí - Cartografía -
Temática Deporte - Puramente -
Espeleología - Mapas Carreteras -
Foto Aérea - Montaña -
Submarinismo - Planos Ciudades -
Senderismo - Topografía -
Orientación - Mountain Bike -
Papel Reciclado.

**VENTA POR CORREO Y
EN LAS PROPIAS TIENDAS**

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



VEGETACIÓN IBÉRICA

Carlos Gamo



Negral, el Piñonero, el Silvestre, el Rojo, el Negro...

Las cortezas suelen ser muy estriadas y en las diferentes especies adoptan unas u otras tonalidades, desde gris verdosa hasta negra.

Todos presentan acículas o agujas, que son las hojas de los pinos, en cada especie con diferente longitud, así como piñas, aunque varían en formato y longitud entre las distintas especies.

Sus áreas de distribución son muy amplias en la actualidad, ya que se han potenciado artificialmente.

Esto lleva consigo una mayor producción maderera pero destruye bosques naturales de robles, encinas, hayas, etc., que han sido sustituidos por el pinar.

Esto ha ocurrido en lugares como la Cordillera Pirenaica, Burgos y Soria (Covaleta y Vinuesa son unos claros ejemplos) con el Pino Albar o Silvestre; hasta el Pirineo Aragonés (Benasque) o Lleida, con el Pino Negro.

EL PINO

(No uno en la vida. Un árbol cada día del año, tendríamos que plantar. Y todos)

Es un árbol de tronco recto que puede alcanzar hasta 30 ó 40 metros de altura. Tiene porte cónico y con el paso del tiempo se hace asimétrico.

Son autóctonos de la península ibérica aunque el Piñonero aún plantea algunas dudas sobre su origen.

Hablamos de los pinos en general, si bien existen varias especies de ellos como por ejemplo: el Pino Carrasco, el Laricio, el



LA MUERTE EN BICI

ARTÍCULO DE OPINIÓN PUBLICADO EN EL PERIÓDICO EL IDEAL, EL MARTES 26 DE OCTUBRE DE 1999.

Jesús García López

CUANTOS muertos harán falta para que la sociedad española no mire con indiferencia las graves cifras de siniestrabilidad de los usuarios de la bicicleta? ¿Alguien conoce la carrera de obstáculos mortales que atravesamos cada día en nuestro afán por desplazarlos preservando el medio ambiente de todos?

Las ginkanas de las vídeo-consolas, con sus monstruos y armamentos pesados, son un juego de niños si estableciéramos un parangón con la realidad diaria de este vehículo de propulsión humana. El desarrollo de nuestros pueblos y ciudades habría de presentar un equilibrio tal que permitiera un normal desenvolvimiento a los que son los más débiles. En este caso, ancianos, discapacitados y niños, porque si hacemos la sociedad para ellos, la estamos haciendo para todo el mundo.

Esta circunstancia, aplicada a las vías públicas, da un resultado inapelable. El peatón y el usuario de la bicicleta son los eslabones más frágiles en el bosque de privilegios generalizados para los vehículos a motor.

La sentencia es clara. La bicicleta no es peligrosa. El peligroso es el coche. La peligrosa es la motocicleta. No son comparables en ningún caso, ni la capacidad de respuesta ni la vulnerabilidad de los distintos sistemas de transporte que analizamos.

¿Cómo poder atemperar las consecuencias de una situación que cada minuto se hace más intolerable?

Derecho, políticas activas y cambio cultural. Lo primero, ya que una reforma en la legislación de la seguridad vial que proteja mejor a los que más lo necesitan

se hace imprescindible.

Muchas de las propuestas de nuestros legisladores pasan por «acorazar al caballero»: cascos, trajes de luces, brillantina. A nadie se le ocurre, no obstante, pedir al peatón que se ponga casco, pues hubo 492 peatones muertos por atropello durante el año pasado.

Seamos serios, este artefacto será útil para la competición en función de la velocidad propia, pero no tiene nada que ver con los impulsos inerciales que producen la colisión o el impacto: a cien por hora, ni casco ni nada. También, por ejemplo, es absurda la prohibición de circular en paralelo debido a que es una fórmula de autoprotegernos, así como la preferencia cuasi absoluta que tiene el automóvil sobre las bicicletas.

Esta y otras cuestiones han de estudiarse al mismo tiempo que la obligatoriedad de incluir en las normas de planeamiento urbanístico y planes directores de infraestructuras: carriles urbanos, ciclovías, biciaparcamientos apropiados, ya sea en los ámbitos nacional, autonómico o municipal.

Es decir, lo mismo que se establecen las condiciones para hacer obras de saneamiento, viarios, acerados, estacionamientos, etc., se debería hacer para las infraestructuras relacionadas con la bicicleta.

Lo segundo: políticas activas. La creación de sencillos carriles-bici en las calles más idóneas depende de la voluntad política de nuestros alcaldes y concejales. Granada al Pedal, la AV del Zaidín, Vía Libre al Tranvía, los colectivos ecologistas llevamos meses advirtiendo de la conveniencia, por ejemplo, de la posibilidad de acometer carriles bici

cada vez que se remodela nuestra red metropolitana o provincial de carreteras.

Lo dijimos de la carretera Maracena-Albolote recientemente arreglada, precisamente una alternativa a la N-323. Invito a observar a nuestros mayores en bicis antiguas, con el azadón en el portaequipajes, cómo se dirigen a sus tareas agrícolas en la Vega.

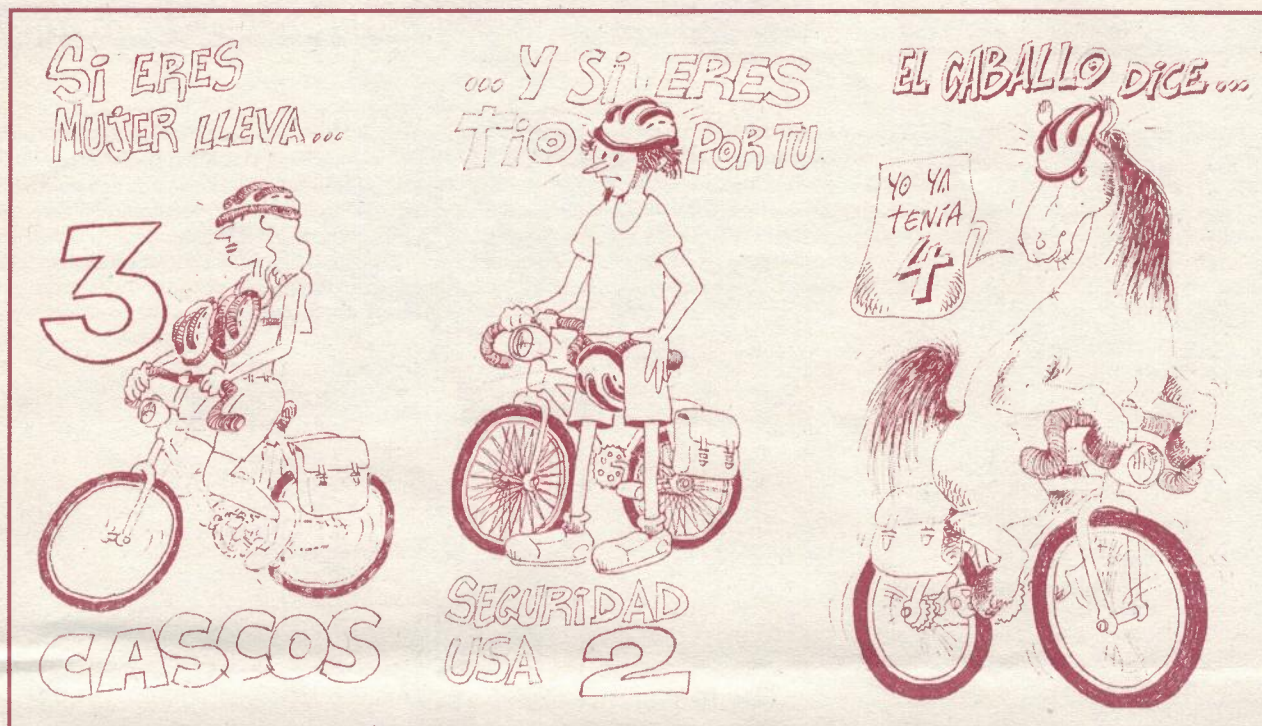
Hicimos una propuesta en ese sentido a la Diputación Provincial. Ahora existe otra oportunidad con la remodelación anunciada de la Armilla-Alhendín.

Aparte, por supuesto, del Plan Director de la Bicicleta de Granada, que es modelo de consenso en grupos políticos municipales y el mundo de la bici.

En cualquier caso, necesitamos que ese proyecto no se convierta en papel mojado, que no haya más dilaciones en su ejecución y, por tanto, que tenga plazos e inversión suficiente para acometerlo. La idea que llevo proponiendo desde 1995 consiste en acometer un carril-bici piloto que atravesase la ciudad de Norte a Sur por el centro hasta el Zaidín.

Por último, algún apunte relativo al cambio cultural. Los de la bici no somos personas que un rato cada cierto tiempo nos divertimos con el asunto y punto. Desplazarse así, días antes del año del dos y los tres ceros, es un compromiso con una filosofía global, la cual toma muy en cuenta el cómo vamos a dejar «la cosa» a hijos y nietos. Se trata de un pensamiento que tiene manifestaciones colectivas, pero que tiene su mayor expresión en transformar las condiciones de vida para que nuestro entorno sea más habitable y eso lo hacemos uno a uno los interesados, de forma individual.

Tira cómica



MILES DE ARTÍCULOS
HASTA EL 50% DE DTO.

250 BICIS EN EXPOSICION

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



un ciclista en nueva york

Jesús Ángel Sánchez García-Tizón

A COMIENZOS DEL VERANO DE 1999 ME SURTIÓ LA OPORTUNIDAD DE HACER UN VIAJE A LA COSTA ESTE DE NORTEAMÉRICA, Y PUDE COMPROBAR QUE EN EL PAÍS DONDE EL AUTOMÓVIL ES EL REY, LA BICICLETA, SINO ES LA REINA, SI ES AL MENOS UN MIEMBRO DESTACADO DE LA FAMILIA REAL.

Al llegar a Estados Unidos no tuve que esperar nada para descubrir que Nueva York es un paraíso ciclero. Gran cantidad de gente se desplazaba en bicicleta por sus amplias calles y anchas avenidas: Bicimensajeros, repartidores de todo tipo y gente que iba y venía de unos sitios a otros en sus "máquinas". Abundaban los aparcamientos de bicis y, donde no había, cualquier farola o poste hacía las funciones propias de esta pieza del mobiliario urbano.

Una cosa que me sorprendió mucho fueron las impresionantes cadenas que los ciclistas llevaban colgadas en bandolera, con las que aseguraban sus bicicletas contra los ladrones, y los no menos espectaculares candados que completaban el conjunto. Estos antirrobo pesaban más de 10 kilos y valían sobre unas dieciséis mil pesetas, pero se ve que son muy necesarios, pues deben abundar los robos de bicicletas y de sus componentes.

Casi no vi ciclomotores en la ciudad, y desde luego ninguno dedicado al reparto, pues las empresas de mensajería y las casas de comida rápida, entregan sus pedidos en bicicleta. Concretamente los repartidores de pizzas llevaban unas enormes cestas delanteras en sus bicis que se parecían más a los carritos de los supermercados que a otra cosa.

El Ayuntamiento de Nueva York favorece el ciclismo urbano, y hay varias asociaciones de ciclistas que presionan para que se respeten sus derechos, en lo que tienen bastante éxito. Se ha publicado un impresionante mapa ciclista de Nueva York donde están señalizadas las vías ciclistas y tiendas de bicicletas de esta gran ciudad, así como unas normas prácticas para montar en bicicleta y una serie de consejos referidos a la seguridad vial, que, curiosamente, algunos son diferentes a los seguidos en Europa. Al igual que en muchas ciuda-

des españolas, en Nueva York también celebran el Día de la Bici, que suele ser en el mes de mayo, recorriéndose un circuito similar al del célebre maratón neoyorquino, que recorre los cinco grandes distritos en que se divide la ciudad.

Los ciclistas urbanos en Nueva York se desplazan con gran seguridad y tienen bastantes zonas señalizadas, horizontal y verticalmente. En las calles, el carril bici suele estar situado en medio de otros dedicados a los automóviles y la verdad es que el resto de usuarios de la vía pública se abstiene de circular o aparcar sobre ellos. Aunque también vi a ciclistas que circulaban en sentido contrario en calles de dirección única (policías en bici incluidos) y sin carril bici, desafiando al intenso tránsito automovilístico y, a veces, no desde una zona pegada a la acera, sino por los carriles centrales, lo que me parecía algo suicida.

En general todos los conductores se respetan bastante entre ellos y a los peato-

nes, incluso cuando éstos, como yo muchas veces, cruzaban las calles por donde no debían. Se aprecia que en Estados Unidos, tanto en ciudad como en carretera, se circula muy bien y no hay muchos accidentes. Pude presenciar un alcance entre un taxi y un automóvil en una calle neoyorkina y todo se llevó con bastante corrección.

Las bicicletas que vi eran representativas del amplio catálogo ciclista, sin poder decir cuales abundaban más. Incluso los ciclomensajeros alternaban las bicis de montaña con las de carretera de rueda fina. En cuanto a la vestimenta de los ciclistas había también de todo. Gente con maillot y culotte, especialmente los mensajeros, pero abundaba más la gente con vestido de calle, trajeados o con prendas más informales, o en chandal. Incluso vi a varias chicas pedaleando con tacones de aguja fina. De noche las bicicletas solían llevar luces, pero no todas. Y en cuanto al casco también había «división de opiniones». En



general los bicimensajeros los solían llevar, pero no abundaban entre los repartidores y demás ciclistas urbanos.

En cuanto a estructuras ciclistas tengo que reseñar como ejemplos más destacados, que en el puente de Brooklyn, el más antiguo y bonito de Nueva York, hay un andén de madera para peatones y ciclistas, que discurre por un tramo más elevado en relación al que circulan los coches. Lo atravesé de un lado al otro hasta llegar a la parte sur de la isla de Manhattan. En esa misma zona hay un carril bici en el paseo marítimo que bordea el extremo sur de la ciudad junto al río Hudson, frente a la isla donde está la Estatua de la Libertad. En Central Park, inmensa isla verde en la «gran manzana», hay también gran cantidad de rutas para ciclistas y se organizan visitas guiadas en bicicleta. También vi bici-taxis con capacidad para dos pasajeros, utilizados preferentemente por los turistas.

Hay diversos tipos de cicloaparcamientos, unos instalados por el ayuntamiento y otros por asociaciones de comerciantes de una zona, la mayoría de ellos muy útiles. También pude ver bicicletas expoliadas, de las que sólo quedaba el cuadro, sin la horquilla y la catalina, con bielas y sin pedales, lo que explicaba el por qué de los grandes candados que cité anteriormente.

Abundan las tiendas de bicicletas, que suelen estar muy concurridas. Visité unas 6 ó 7. En el exterior de casi todas las tiendas tienen un largo cable enrollado, como los del teléfono, que no es otra cosa que el hinchador para dar aire a las ruedas, funcionando en régimen de autoservicio y sin necesidad de entrar.

La policía también tiene sus patrullas en bicicleta, y no sólo en Nueva York, sino también en las demás ciudades de

Norteamérica que visité: Atlantic City, Filadelfia y Washington, en los Estados Unidos, y Toronto y Niagara Falls en Canadá. En Atlantic City un coche de policía llevaba en su parte trasera uno de esos portabicicletas (en teoría prohibidos, aunque utilizados también en España) con dos bicicletas, se ve que para poder patrullar con ellas cuando hiciera falta.

Las bicicletas también pueden ser llevadas en el metro y ferrocarriles de Nueva York. Precisamente en el interior de una estación de metro quisieron venderme una bicicleta. La verdad es que era una ocasión, pues pedían 40 dólares por una bicicleta híbrida, en buen estado, pero que, sospechosamente, tenía puesto un candado metálico en forma de U en la barra del sillín, que no se podía sacar, aunque no impedía su uso. Tras un largo diálogo le expresé mi sospecha de que fuera robada, a lo que el vendedor replicó que necesitaba venderla para poder comer, rebajando el precio hasta 30 dólares (unas 4.900 pesetas). Ante esta súbita rebaja decidí no efectuar la «ventajosa» compra, pues ya tenía la certeza de que procedía de un robo. La verdad es que esos 30 dólares era lo que pedían por el alquiler diario de una bicicleta, por lo que si la hubiese comprado habría hecho un gran negocio, aunque a mi partida la hubiera regalado o dejado abandonada en la calle.

Desde Nueva York viajé a varias ciudades de Estados Unidos, visitando alguno de los lugares de la América profunda, donde también existían abundantes estructuras ciclistas y numerosos usuarios de las bicicletas. Me encontré también con cicloturistas individuales, no muy abundantes en la zona Este, la más urbanizada e industrializada de un país inmenso.

Aunque allí no hay grandes pruebas de ciclismo profesional al igual que las de Europa (Vuelta, Giro y Tour), si suele haber bastantes carreras «clásicas» de un día de duración. Además hay muchos clubes de cicloturismo y de triatlón, sin olvidar las asociaciones de ciclistas urbanos, del tipo de las integradas en ConBici, que tienen gran auge.

Luego, en Canadá, pude comprobar más de lo mismo. Impresionantes aparcamientos de bicis por todas partes, con un diseño muy original, sencillo y funcional. Unos postes pequeños con una circunferencia metálica y la leyenda «lock your bike to the post» (canda tu bici al poste), en Toronto. En la misma ciudad, junto a la impresionante torre de Canadian National, la estructura más alta del mundo, y al espectacular SkyDome (Estadio de béisbol cubierto, pero con techo corredizo), había un aparcamiento de bicis dentro de un parking subterráneo para coches, y encima gratuito para nuestras máquinas. También en esta ciudad canadiense topé con un bar de cicleros, donde descansaban y comentaban experiencias los bicimensajeros y los ciclistas urbanos de Toronto.

En resumen: Que volví encantado de haber podido comprobar una magnífica situación de los ciclistas en Norteamérica que, en verdad, no esperaba. Si aquí en España se copia todo lo que viene de Estados Unidos, desde la bebida a la forma de vestir pasando por la música, incluso por parte de algunos que dicen estar en contra del «imperialismo yanqui», ya va siendo hora que también se copie todo lo bueno que hay sobre el fomento y práctica del ciclismo como medio habitual de transporte.

BICICLETAS Moreno 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



Garantía de
repuestos en
todos los modelos

SE APARTAN
BICICLETAS Y
TODO TIPO DE
ARTÍCULOS

¡BICIMANÍA!



siempre tuve problemas con mis mecánicos

que si no cambia bien...

que no frena...

una biela que se afloja...

¡hasta que conocí el taller mecánico de Bicimanía!

desde ese momento mi vida cambió

ahora frena a las mil maravillas

¡tengo un cambio de precisión suiza

para pintarme las uñas!

y además... ¡tengo tiempo



Ven a mejorar Taller



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.

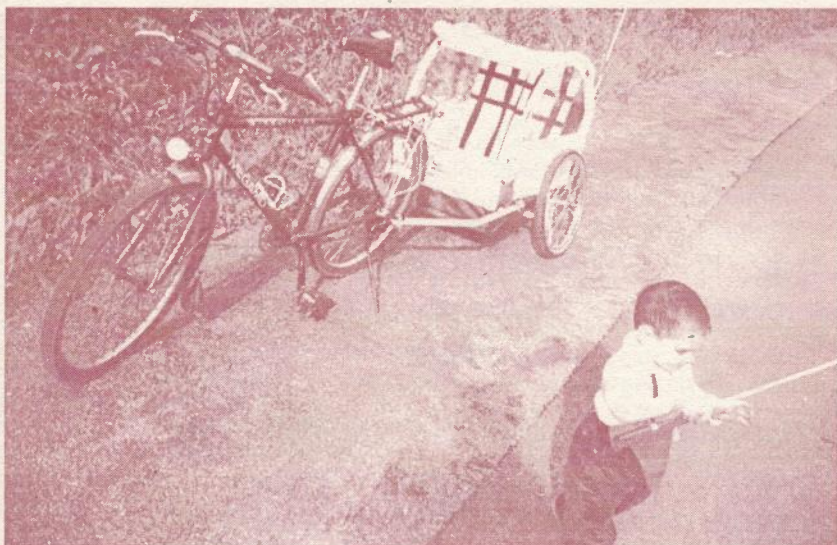


Palencia 20. 28020 Madrid. Tel.: 91 533 11 89. www.bicimania.com

Bicimanía y su taller han sido seleccionados por Shimano como:

SHIMANO
SERVICE
CENTER

Crónica de unas Mini-Jornadas



Manu Gonzalez

queda en un susto. Ana no podrá coger más la bici en estos días.

Es el Ecuador de las Jornadas y decidimos cambiar de planes y descansar en Figueras. Visitamos el Museo del Juguete, otros el de Dalí; visitamos la ciudad, hacemos siesta Ibérica, vemos el Tour...

Es jueves y se ha venido Andoni a pasar el día con nosotr@s. La excursión de hoy es al Monasterio de Rodes. Al cual se llega después de superar un largo y costoso puerto. La vista desde el alto es preciosa, con el Parque Natural de Aiguàlmos y la bahía de Rosas a nuestros pies. No hemos subido todos, pues algun@s se han quedado en Garriguella visitando un centro de recuperación de tortugas. La vuelta la hacemos mojados y al final nos hemos refrescado.

Sin darnos cuenta es viernes y nos toca dejar Figueras para ir hoy a Bañolas, a donde llegamos para comer. La tarde la pasamos de baños en el lago y haciendo los más osados y maravillosos juegos acrobáticos con las cometas. A la noche nuestros cuerpos descansarán en una original y rústica pensión de Bañolas.

Nos despertamos y es sábado, por lo que tendremos que volver a La Piña y hacer una dura etapa ya que habrá que subir lo que bajamos el otro día del Carrilet, si bien por otro recorrido.

Hemos visitado bonitos pueblos, como Sta. Pau, hemos comido «Pan Tomaca» con Jamón y también nuestros cuerpos se han deslizado por transparentes aguas de alguna poza generosa. Llegando por fin a La Piña. Hoy se han marchado Rafatxo y Eneko, Javi y Malma y también ya en La Piña nos dejan Teresa y Marina.

Toca despedirse, para lo cual ¡que mejor que una succulenta cena! Así lo hacemos y de sobremesa las niñas Flavia, Itxaso e Inhar nos han preparado una fiesta, con música y danzas que, sumado a unos bailongos improvisados y a un karaoke con Serrat, hace que estemos tod@s encantados.

Es domingo y nos vamos despidiendo. Ahora, si cabe, con más cariño que cuando nos juntamos. Lo hemos pasado estupendo y para este otoño ya hemos quedado para juntarnos y preparar alguna otra cosa.

Los veteran@s de ConBici y habituales cicloturistas de los Encuentros, y otras cosillas, que tenemos hij@s, y después de mucho hablar de hacer algo en bici con nuestr@s descendientes, por fin en 1999 nos pusimos manos a la obra por nuestra cuenta y en el mes de julio nos hemos juntado un total de veintiséis personas. Quince adultos y once niñ@s que durante una semana nos propusimos pasarlo bien y andar en bicicleta por Girona.

¿Como lo organizamos? Pues relativamente fácil: Los adultos íbamos en bici y los niñ@s iban algunos en bici y otr@s en una furgoneta con uno o dos adultos.

Tres de los días dormimos en una casa grande, otros cuatro en un albergue y otro en una pensión. En cuanto a la comida, el desayuno y la cena los hacíamos a imesa puesta!, mientras que la comida en ruta era casi siempre a base de lo de siempre: Fruta, ensaladas, algo de picoteo...

El primer día íbamos llegando escalonadamente a la casa de Albert y Ana en La Garrotxa. La emoción subía a medida que éramos más y cada vez se hacía más emotivo el recibimiento. Estuvimos a punto de cogernos la bici ese mismo día, pero por fin cenamos e hicimos el plan de la semana, del que luego se cambiarían cosas sobre la marcha, como suele ser habitual.

El domingo costó arrancar (como todos los días). Nos montamos en las bicis después de desayunar y nos fuimos a las Preses, un pueblo con piscina, donde se apalancaron tod@s los niñ@s y algun@s mayores. Otr@s nos dimos un buen paseo en bici por La Garrotxa, acabando en una poza.

A la vuelta ocupamos tod@s un parque en el que comimos. Después la siesta, tertulia y otros menesteres propios de la media tarde. Visitamos un castañar al atardecer, por un bonito camino en bici.

Es lunes y vamos a Olot a comprar. Allí el pequeño pelotón va enfilando el carrilet, que lleva hasta Girona. Este carrilet, o viejo ferrocarril en desuso, ya se hizo en parte en los Encuentros de Cataluña del 96. Es muy bonito, principalmente debido a su vegetación. ¡Y esta vez es más fácil ya que vamos hacia abajo! Hoy vienen Roman, Ana, Inhar e Itxago, que va en el Tandem con su padre. El resto de niñ@s en la furgoneta con Pepe, conductor oficial y único del evento.

Hacemos el avituallamiento en Vichy, donde las aguas gaseadas, y seguido a Girona. Una vez allí, 18 bicis al tren de cercanías para ir a Figueras. No habíamos avisado, pero el tren tiene furgón para bicis y todo sale bien. En Figueras pasamos la noche en el Albergue Juvenil.

El martes toca playa a la cual accedemos por una carretera «heavy» de coches y con varios encontronazos con conductores un poco bordes. En la playa no aparecen l@s niñ@s que han ido en la furgoneta y, después de cruzar un río nadando (dejando las bicis en la orilla), nos juntamos tod@s. Pasamos el día entre baños, juegos de cometa... y a la tarde de nuevo de «lolailos» a la otra orilla a nado a por las bicis. Risas no faltan y los «guiris» que nos observan alucinados.

Ya de vuelta tenemos un niño con pajara y una niña que se quema en la ducha. A Urgencias, aunque afortunadamente todo

Complementos para cicloturismo (XXI)

Las tiendas hiperligeras

Luis Gilperez Fraile

Era Junio de 1988 cuando dedicábamos en estas páginas un artículo a las tiendas ligeras (ver Sin Prisas n. 5) ¡Joder, cómo pasa el tiempo!

De entonces acá han surgido muchas novedades en este campo de las tiendas de campaña, pero la verdad es que con pocas innovaciones. De entre ellas nos atrevemos a señalar dos pequeñas tiendas que, por sus características, pueden ser de interés para quienes practican el cicloturismo de alforjas (suponiendo que haya otro).

La primera de ellas recibe el evocador nombre de BIKER, aunque no se si es correcto llamarla «tienda», pues sin duda que se asemeja más (en forma y uso) a una funda de vivac (ver Sin Prisas n. 8). Dejémoslo en tienda-funda o funda-tienda.

Efectivamente se trata de una funda de vivac, impermeable y no transpirable, a la que se le ha añadido un arco y unos vientos para separar el «techo» de la cara. Si has dormido alguna vez en una funda de vivac bajo la lluvia, ya sabes que lo más incómodo no es el incesante repiqueteo de las gotas de agua sobre ella, sino el ahogo que produce la falta de aire en su interior, con la cara tapada. Y si abre el embozo para respirar, el ahogo se produce por la entrada de agua, y no se sabe qué es peor. La Biker que comentamos soluciona en parte el problema, levantando sobre la cara, con la ayuda de un arco de duraluminio, un pequeño techo con respiradero, que permite la entrada de aire pero no de agua. Lo del repiqueteo del agua sigue siendo igual de molesto... Además incorpora

una «ventana» de material transparente (mosquitero) para poder ver las estrellas sin necesidad de sacar la cabeza ni de permitir la entrada de mosquitos u otros bichos. Siguiendo con las ventajas, es muy ligera (1185 gramos), se monta rapidísimamente, queda anclada al suelo (para que el aire no se la lleve en un descuido), es bastante impermeable, incluso en las costuras, que van termoselladas, y cabe en un bolsillo de una alforja. Su principal desventaja es que, al no transpirar y estar en su mayor parte en contacto con el saco, éste amanecerá invariablemente húmedo.

En resumidas cuentas, es una opción económica a tener muy en cuenta por los cicloturistas solitarios que viajen con el riesgo de mal tiempo. El precio: unas 12.500 ptas.

CHAPINAL

bicicletas y accesorios



**TALLER
ESPECIALIZADO**

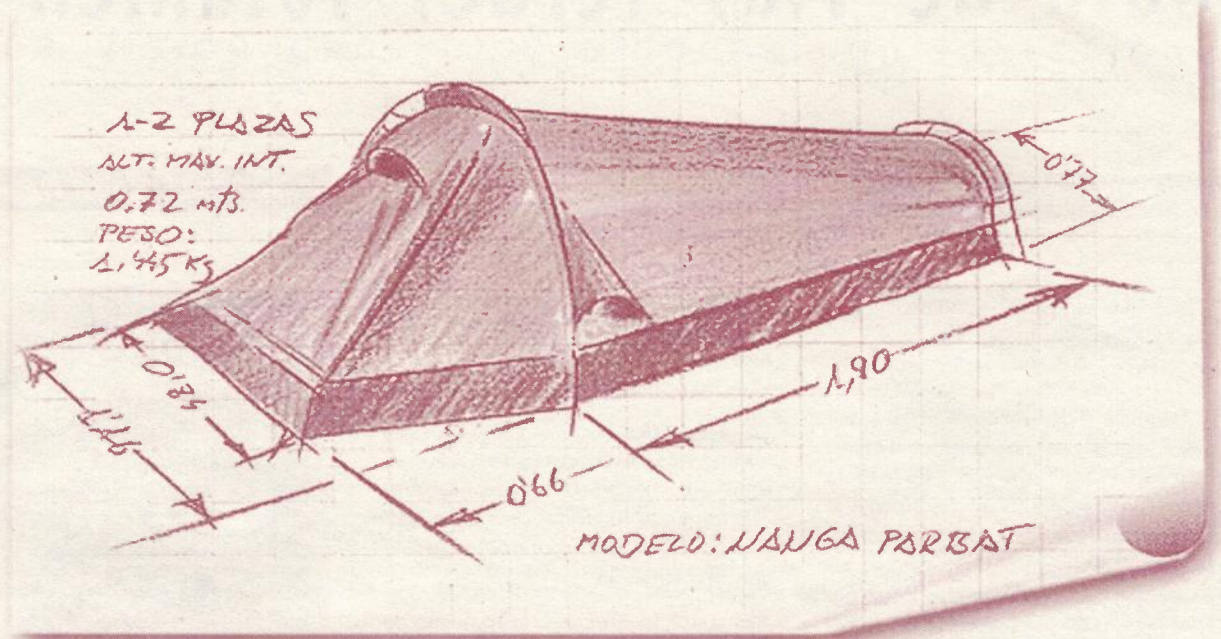
**Gran variedad
de productos
para tí**

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



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

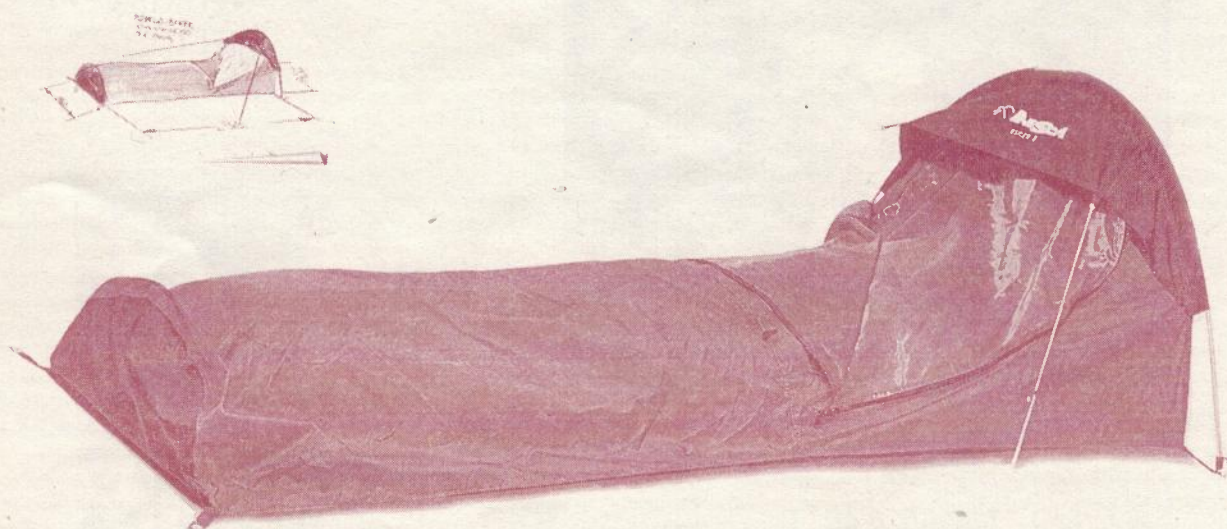
Sin prisas



La segunda tienda es la Nanga Parbat, para dos plazas. Aunque su concepción es muy similar a la anterior, con el añadido de un segundo arco en los pies se consigue que los sacos no tengan casi contacto con el «techo» y no se humedezcan por arriba (si por los laterales). También consigue así que su cubierta quede tensada al montarla, ayudando a

que el agua de lluvia escurra y no cale con facilidad. En otras palabras, ésta ya si parece una tienda de las llamadas «túnel», aunque sacrificando las ventajas del sobretecho (que no tiene) para reducir peso. Su ligereza es aún más favorable en relación con las plazas (sólo 1455 gramos para dos personas) lo que permite considerar la posibili-

dad de adquirirla incluso para uso de solitarios. Tiene las costuras termoselladas, dispone de puerta con mosquitero, de un pequeño espacio en la cabecera para resguardar de la intemperie algunos objetos, y de otros pocos refinamientos (bolsillo interior, cinta para colgar la linterna, etc.). Su precio: unas 15.000 pts.



Modelo Biker

Guía de Vías Verdes Volumen 2

M. Ángel Delgado

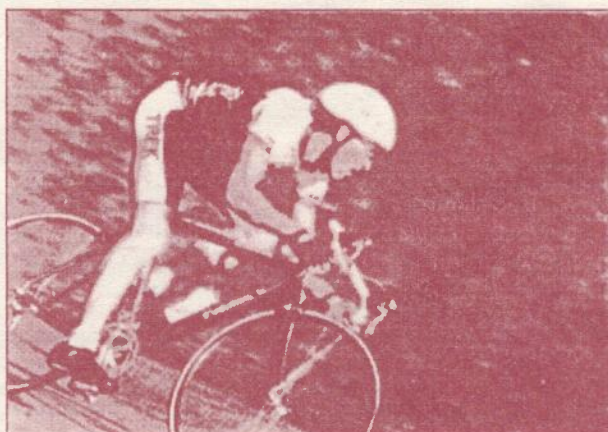
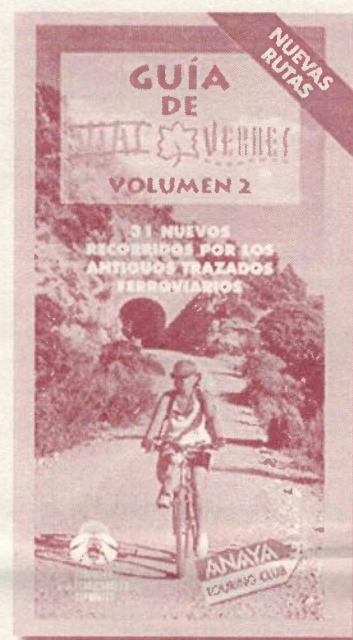
MÁS VÍAS VERDES PARA RECORRER
EN EL AÑO 2000.

La Fundación de los Ferrocarriles Españoles ha publicado con la editorial Anaya Touring Club el **Volumen 2 de la Guía de Vías Verdes**. En ella se describen 800 kilómetros de nuevas rutas sobre antiguos trazados ferroviarios, parte de los cuales están ya acondicionados como Vías Verdes. Son 31 itinerarios diferentes a los 1.000 kilómetros que ya aparecían recogidos en el Volumen 1 de esta Guía de Vías Verdes. En este libro encontrarás rutas seguras y alejadas del tráfico motorizado. Cómodas, sin pendientes ni curvas acusadas. Accesibles, para todas las edades y condiciones físicas. Atractivas por discurrir en espacios de gran belleza natural y valor cultural. Evocadoras ya que siguen la huella de los antiguos trenes. con viaductos, túneles y viejas estaciones. Diferentes ya que

recorren los rincones más insólitos de nuestras regiones. Muchas de ellas tienen acceso por tren, para disfrutar del viaje de principio a fin.

La guía se encuentra a la venta en todas las librerías y el precio es de 2.500 pesetas cada Volumen. Os darán más información en el Teléfono 91-528 28 15 / Fax: 91-528 09 86 buzón: viasverdes@ffe.es

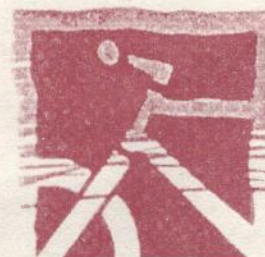
Casi simultáneamente a la aparición de la Guía de Vías Verdes la Fundación de los Ferrocarriles Españoles ha creado la primera página web dedicada en exclusiva a este tipo de rutas. Se describen más de 50 itinerarios distribuidos por toda España. de modo interactivo cada ruta tiene una completa ficha técnica con datos útiles. Este directorio de rutas se irá incrementando en el futuro. La Página se aloja en el servidor de RENFE y se accede a ella a través de la dirección <http://www.viasverdes.com>



CICLOS DELICIAS

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

CICLOTURISMO
BTT
CARRETERA



**CICLOS
DELICIAS**

CARRIL - COCHE

Juan Merallo

Es muy preocupante el texto que apareció en octubre del pasado año en el Periódico La Razón. En unas pocas líneas se informaba de la intención de varios consistorios del área de influencia de la carretera M-607 en la Comunidad de Madrid, autóvía de entrada y salida a la capital de solicitar que el carril bici (en realidad un arcén pintado de rojo, llamado "carril de la muerte", por ser un punto negro de la siniestralidad ciclista y de un nefasto diseño) pasara a cerrarse al tráfico ciclista y abrirse al automovilista en los momentos de atasco durante las, presumiblemente, largas obras de ampliación de dicha carretera. Momentos de atasco que se prolongan a veces durante todo el día.

Una de las mejoras de esta ampliación, que básicamente consiste en ampliar a tres los dos carriles que tiene en la actualidad, es la de crear además un carril-bici segregado, con puentes ciclistas para salvar los ahora peligrosos cruces con preferencia ciclista que muy pocos automovilistas respetan.

Los argumentos de la petición de estos consistorios se basaban en el hecho de que esta medida sería transitoria, mientras duraran las obras.

Parece todo una broma de mal gusto. A las ya paupérrimas condiciones en las que nos movemos nos quieren además añadir la "posibilidad" de ser los ángeles custodios de los coches ¿evitándose el atasco, desapareciendo del mapa, dejando de ser el estorbo que parece ser se han empeñado en ver que somos, cuando la solución debería venir del propio colectivo automovilista. Y esto sin hablar de los serios problemas en el caso de una necesaria utilización del arcén (que en realidad eso es el bicicarril, como ya hemos dicho) por parte de ambulancias, policía, etc., que incidiría en una precaria respuesta de estos colectivos en caso de urgencia.

Por todo ello Pedalibre pidió se desestimara dicha idea de utilización del carril bici y se recomendara a los conductores de automóviles que utilizaran el transporte público durante las susodichas obras.

Tras dos meses de espera ha habido contestación: el carril no se usará para los automovilistas.

Aun así, a la mañana siguiente, la radio daba la noticia contraria: se utilizará el carril-bici para los coches mientras duren las obras.

Campaña "Granada en tus manos: ¡anda! Ve en bus. Ve en bici"

Antonio González

Las características urbanas de Granada, la interacción de la ciudad con su área metropolitana y el creciente parque automovilístico son los ingredientes fundamentales del diario caos circulatorio. Esta situación hace cada vez más urgente el desarrollo de un plan integral de transporte en Granada y su área metropolitana. La toma de conciencia cívica es fundamental e indispensable. Las consecuencias derivadas del actual sistema de desplazamientos asentando en la utilización del coche, no sólo tiene incidencia sobre el tráfico rodado sino que afecta de una forma muy singular al deterioro de la calidad de vida y seguridad vial de los granadinos.

Las posibles soluciones pasan por una campaña de sensibilización para el uso del transporte público, andar o ir en bici, a través de la educación vial en las escuelas. Incremento de las zonas peatonales, desarrollo de una red básica de carril-bici en Granada y área metropolitana y una política prioritaria de apoyo al transporte público que incluya carril-bus y restricciones al tráfico privado.

La actuación de las instituciones pasa por dos objetivos, generales y particulares. Los primeros incluyen mayor dotación de transporte público, aparcamientos y redes de carriles bici y peatonalización. Los particulares deberían buscar la puesta en marcha del plan director de la bicicleta (aprobado por consenso en la corporación municipal), instalación de biciaparcamientos, incorporación al PGOU el diseño y desarrollo de la red de carril-bici de la ciudad, implantación de patrullas de policía local en bici, restricciones al tráfico de vehículos particulares y dotación en la periferia de aparcamientos combinados con billete de autobús (parking-bus), plan de actuación sobre los altos índices de contaminación atmosférica (medidas preventivas y medidas correctivas: plan coordinado de actuación inmediata) y asunción de hábitos ejemplares de las autoridades descartando el uso exclusivo del coche a favor del uso del transporte público y la bici.

Los ámbitos de actuación de la campaña reivindicativa y de sensibilización, incluye cinco niveles:

- Instituciones (ayuntamientos de Granada y área metropolitana, Diputación, Junta de Andalucía, Parlamento Andaluz, Defensor del Pueblo andaluz y español- y Federaciones de AAVV
- Empresas de transporte público
- Colectivos y ciudadanos en general (Granada y área metropolitana)
- Medios de comunicación
- Jornada popular de evaluación de la campaña.
- Colectivos promotores de la campaña:
 - Asociación de vecinos Zaidín
 - Granada al Pedal
 - Granada Histórica y Cultural
 - Descubrir la Vega
 - Vía libre al Tranvía.

GRUPOS

ASAMBLEA DE CONBICI

Se celebró en Sevilla, el día 13 de noviembre de 1999, y de su acta podemos destacar:

- Ampliación del secretariado: se integran La Coruña en Bici y SenseFums.
- Declaración de buenas intenciones: decálogo que busca mejorar las relaciones internas de los grupos, en base a otorgar voto de confianza a los integrantes de los diversos grupos de trabajo de la Coordinadora, métodos de acuerdo y organización, etc. Se desarrollará un Reglamento interno en base a dicho decálogo.
- Se fija la próxima Asamblea para el 29 de abril de 2000, en Portugal, coincidiendo con el Congreso Ibérico.
- Ley Anti-ciclistas. Se acuerdan las siguientes líneas de actuación:

- * Hacer y distribuir, desde los grupos de ConBici, modelos de cartas al Defensor del Pueblo.

- * Estudiar la viabilidad económica de las acciones legales.

- * Colaborar con la Asociación Pro Derechos de los ciclistas y las Ciclistas (APDC).

- * Estudiar las posibilidades de insu-
misión.

- * Hacer, desde los grupos de ConBici, un seguimiento de los accidentes ciclistas, y manifestarse ante la prensa

- * Informar a la comunidad ciclista internacional.

- * Mandar una carta a la Reina.

- Encuentros del 2000: Se celebrarán, organizados por la Asamblea Ciclista

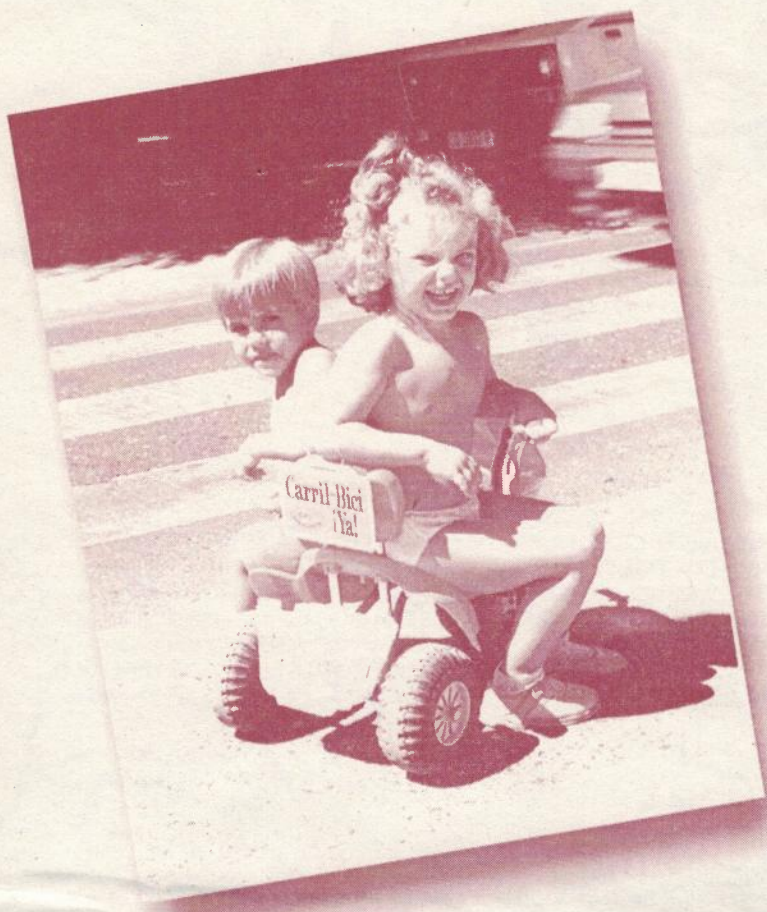
de Valladolid, en el mes de Julio, del 22 al 30.

- Renfe: ante la sustitución de trenes por otros modelos sin espacios para bicicletas, el grupo de trabajo sobre Bici y Transporte Público, preparará una carta firmada por ConBici sobre el tema, y se estudiarán movilizaciones de cara a los Encuentros del 2000

LA CORUÑA EN BICI

Después de comprobar el verano pasado que en algunas carreteras cercanas a A Coruña existían resaltos (bandas rugosas o sonoras) muy molestos para la circulación en general, pero especialmente peligrosas para los ciclistas, La Coruña en Bici presentó la oportuna protesta ante el Ayto. de Oleiros, titular de la vía, y ante la Jefatura Provincial de Tráfico. No se obtuvo respuesta, por lo que pre-





Aquí están.

Como puedes imaginar se trata de dos hijas de miembros de la Plataforma.

Sus nombres son Marina y Claudia.

sentó otro escrito ante la D.Gral. de Tráfico. En él se pedía información sobre reglamentación legal de los resaltes. La respuesta es sorprendente: cuando en materia de tráfico todo está determinado, por ley o por decreto, hasta en sus más mínimos detalles, resulta que en el tema de los resaltes no hay nada legislado.

PLATAFORMA CARRIL-BICI DE CÓRDOBA

Participaron en las Jornadas de Seguridad Vial en los núcleos de población, organizadas por la Delegación de Medio Ambiente y Protección Civil de la Diputación Provincial de Córdoba. Fruto del diálogo, colaborarán con la Delegación en el tema de vías verdes.

PEDALIBRE

Han organizado varias marchas en

contra de la ley anti-ciclistas. Además conversaron con el representante de IU, para intentar convencerle de la postura de ConBici al respecto. Han realizado los I Encuentros Cicloturistas de Pedalibre, de dos días de duración, con un amplio abanico de actividades lúdico-reivindicativas. Presentaron sendos escritos pidiendo ser oídos en la reforma del Paseo del Prado y contra la petición de varios consistorios de cerrar al uso ciclista y abrirlo al automovilista uno de los pocos carriles bici de la Comunidad de Madrid durante las horas de atasco. Continúan realizando sus mensuales marchas urbanas (ya van por la 77). Están en proceso de cambio de sus estatutos para poder solicitar subvenciones con las que emprender campañas a favor de la bicicleta en la ciudad y la comunidad de Madrid.

III CONGRESSO IBÉRICO «A BICICLETA E A CIDADE»

A Federação Portuguesa de Ciclismo e Utilizadores de Bicicleta pretende organizar no ano 2000 o III Congresso Ibérico «A Bicicleta e a Cidade», nos dias 29 e 30 de Abril e 1 de Maio, em Aveiro.

Consciente da importância da bicicleta para a mobilidade em meio urbano, como mais valia ambiental e como parte da solução dos problemas do tráfego, poluição, e saúde pública, demonstrada em muitas cidades da Europa e do mundo, a FPCUB tem desde a sua fundação organizado inúmeras acções de sensibilização da opinião pública, das autarquias e da administração para a necessidade de dotar as cidades com infraestruturas que permitam a utilização da bicicleta de forma segura -vias cicláveis, parqueamentos, sinalização, etc. Dado os relevantes projectos da cidade de Aveiro em prol da bicicleta, com os quais nos congratulamos, nomeadamente pela disponibilização aos munícipes de bicicletas gratuitas (a BUGA - Bicicleta de Utilização Gratuita de Aveiro) decidimos realizar a III edição do Congresso Ibérico nessa cidade, que é a Veneza de Portugal (com os seus canais fluviais). Aproveitaremos assim a oportunidade para mostrar o aos nossos congéneres de Espanha o pouco que já se vai fazendo em Portugal. Entre os vários temas a abordar destacam-se a segurança rodoviária, design de infraestruturas, qualidade de vida e ambiente, promoção da saúde, turismo e lazer, situação da bicicleta em Portugal e Espanha, implementação do uso da bicicleta na Península e na Europa. Pretendemos também redigir um documento conjunto com recomendações para posterior envio à União Europeia, através da presidência portuguesa.

Prevemos um passeio de bicicleta para o último dia do Congresso, assim como um passeio de barco na Ria de Aveiro, num dos dias do congresso. Nesse período realizam-se as festas da semana académica de Aveiro pelo que a cidade está em festa.



Rincon literario

Manuel Rivas

EL LÁPIZ DEL CARPINTERO

En la habitación que su hermana le había dado, había una bicicleta colgada de la pared. Era una bicicleta que nadie usaba, con el neumático de las ruedas tan limpio que parecía que nunca se había posado en el suelo, y los guardabarros de lata tan brillantes como láminas de alpaca. Antes de irse a dormir, se sentaba en la cama ante la bicicleta. De niño había soñado algo así. O no. Quizá era un sueño que soñaba haber soñado. De repente, se sintió estafado. Todo lo que recordaba haber soñado, el sueño que desplazaba todo lo soñado, era aquella niña, muchacha, mujer llamada Marisa Mallo. Estaba allí, en la pared, como una Inmaculada en el altar.

(...)

Herbal descuelga la bicicleta de la pared. El manillar y el guardabarros brillan como alpaca. Debajo de la cama tiene la caja de herramientas de Nan y la amarra al asiento trasero. Prepara un café en el puchero, como infusión, tal y como hacía Nan. Está amaneciendo y se echa a pedalear por el camino que discurre paralelo al río, orlado de abedules. De frente se acerca una

EN LA CÁRCEL DE SANTIAGO DE COMPOSTELA, EN EL VERANO DE 1936, UN PINTOR DIBUJA EL PÓRTICO DE LA GLORIA CON UN LÁPIZ DE CARPINTERO. LOS ROSTROS DE LOS PROFETAS Y DE LOS ANCIANOS DE LA ORQUESTA DEL APOCALIPSIS SON LOS DE SUS COMPAÑEROS REPUBLICANOS DE PRESIDIO. UN GUARDIÁN, SU FUTURO ASESINO, LO OBSERVA FASCINADO....LA HISTORIA DE ESE LÁPIZ, CONDUCTOR DE MEMORIAS, PORTADOR DE ALMAS, CONTINUARÁ HASTA NUESTROS DÍAS.

figura extraña. Lleva túnica y va tan maquillada que parece una máscara. Le hace una señal para que se detenga. Herbal intenta pedalear con fuerza pero la cadena se sale del piñón.

Hola, Herbal, querido. Soy la Muerte. ¿Sabes por dónde andan el joven acordeonista y la puta Vida?

Pero entonces Herbal, que busca un arma, algo con que defenderse, recurre al lápiz de la oreja. Se alarga como una lanza roja. El grafito de la punta espejea como un metal bruñido. La Muerte abre los ojos con espanto. Desaparece. Sólo queda una mancha de gasóleo en el charco del camino. Y Herbal arregla la bicicleta y pedalea silbando feliz un pasodoble de jilguero, con su lápiz rojo en la oreja. Y llega al

pazo de Marisa Mallo y saluda cantarín mirando al cielo. ¡Bonito día! Precioso, asiente ella. Bien, dice él frotándose las manos, ¿qué es lo que quiere que haga hoy? Una artesa, Herbal. Un arca para el pan.

Se la haré de nogal, mi señora. Y con patas torneadas. Y escudete en el cierre.

Y un chinero, Herbal. ¿Me harás también un chinero?

Con balaustre de volutas.

Despertó con las órdenes del Hombre de Hierro. Se había quedado dormido encima de la cama, sin desvestirse. Desde la cocina llegaban también los lamentos dólicos de su hermana.

Para seguir recibiendo *Sin prisas*

* SI QUERÉIS RECIBIR LOS PRÓXIMOS NÚMEROS DE LA REVISTA SIN PRISAS, DEBÉIS RENOVAR VUESTRA SUSCRIPCIÓN. OS RECORDAMOS QUE CON LAS 1.000 PTAS.. QUE OS SOLICITAMOS COMO APORTACIÓN, CONTRIBUÍS A LA FINANCIACIÓN DE LA REVISTA Y COLABORÁIS CON LA LABOR DE CON BICI (COORDINADORA EN DEFENSA DE LA BICI). ADEMÁS OS PEDIMOS QUE DIFUNDÁIS NUESTRA EXISTENCIA, QUE BUSQUÉIS NUEVOS SUSCRITORES O COLABORADORES PARA LA REVISTA Y QUE PARTICIPEIS EN SU ELABORACIÓN DE MIL FORMAS: ENVIÁNDONOS NOTICIAS DE VUESTRA ZONA, DIBUJOS, OPINIONES, ETC.

LOS INGRESOS DEBÉIS REALIZARLOS, MEDIANTE INGRASO O TRANSFERENCIA BANCARIA A LA CUENTA DE CON BICI, CAJAMADRID (CÓDIGO DE LA ENTIDAD: 2038), SUSURSAL 1079, C/C Nº 6000434439. C/ MARÍA AUXILIADORA, 1. 28040 MADRID (SI EN VUESTRA LOCALIDAD HAY OFICINA DE CAJAMADRID, HACEDLO ALLÍ, PUES ASÍ NO OS COBRARÁN COMISIÓN, POR FAVOR, NO ENVIÉIS GIROS POSTALES NI TALONES

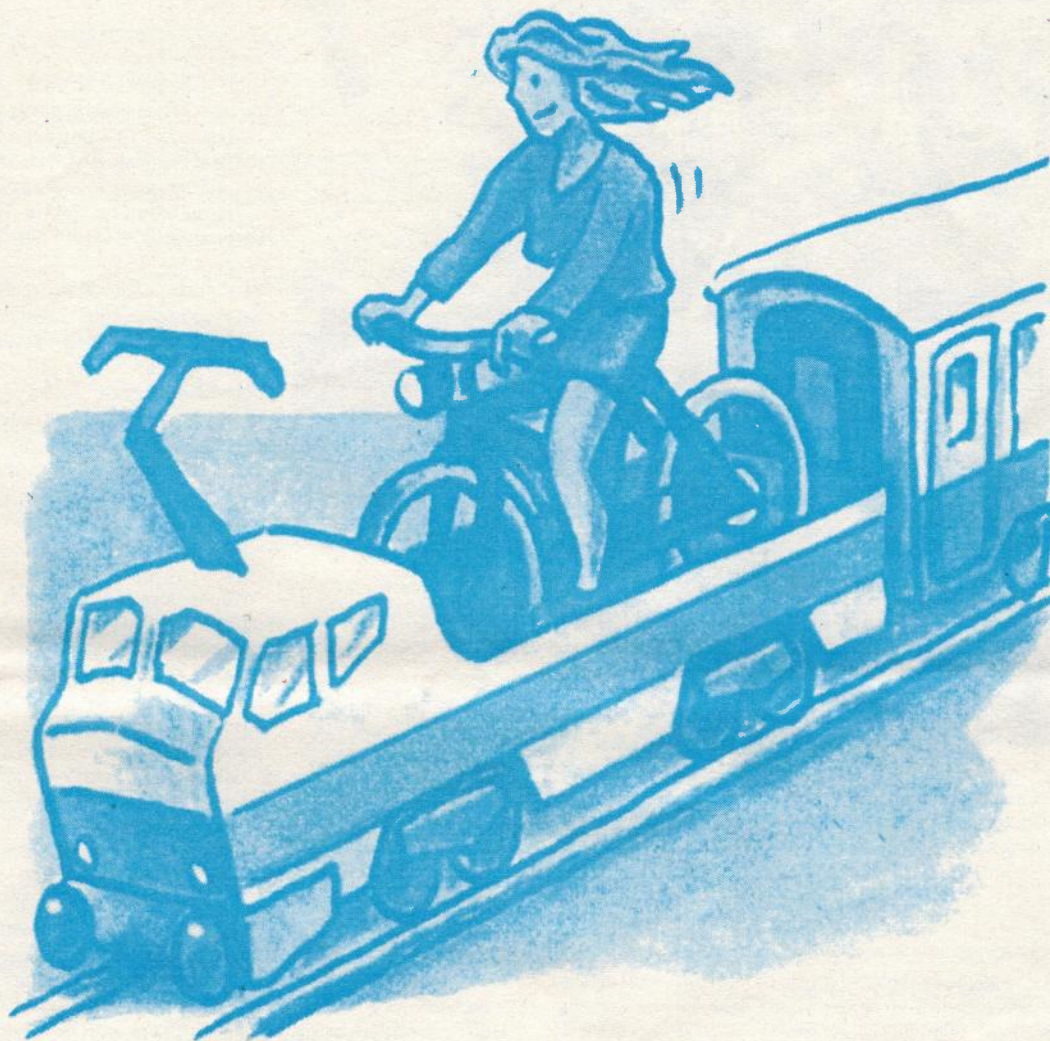
NOMBRE Y APELLIDOS
DOMICILIO
LOCALIDAD
PROVINCIA C.P.
TELÉFONO

SOCIO COLABORADOR (1.000 PTS. AÑO NATURAL)

Enviar a Pedalibre, c/Campanianes 13, 2º Izda. 28013 Madrid
Enviad junto a fotocopia del resguardo bancario

GUÍA TEÓRICO-PRÁCTICA DEL BICI+TREN

Antonio Llópez.



Muchos ciclistas y ciclistas lectores del Sin Prisas sólo conocen el mundo ferroviario en la medida en que de vez en cuando o a menudo, utilizan el tren para transportarse y transportar sus bicis. Con estas páginas intentaré aclarar algunas cosas que os pueden servir no sólo para controlar mejor normas y trenes en los que llevar la bici, sino también para poder entender lo que nos quiere decir el compañero Fede de Pedalibre cuando nos habla de las últimas negociaciones con RENFE. Lo primero que hay que conocer son las normativas existentes, normativas ya divulgadas anteriormente desde las páginas del Sin Prisas, aunque no por ello dejaré de recordar sus aspectos más interesantes. Normativas que junto con algunos artículos publicados en estas páginas hacen mención a tipos de trenes o de servicios ferroviarios que mucho me temo quedan lejos de ser conocidos y claramente identificados por vosotros y vosotras. Creo pues, que es interesante aportar un poco de claridad a tanta UT 440, automotor 593, tren Cívico etc., etc. y a la mejor manera práctica de transportar las bicis en ellos. Por el momento nos conformaremos con lo que

acontece en RENFE y dejaremos el resto de compañías ferroviarias para otra ocasión. Empecemos pues.

Circulares: Son las normas internas de cada compañía ferroviaria donde se reflejan las posibilidades de la combinación bici+tren. Las de RENFE son las más conocidas por todos y afectan a tres Unidades de Negocio de la compañía: Grandes Líneas, Regionales y Cercanías.

Las de Grandes líneas (antes Largo Recorrido) son verdaderamente restrictivas y se reducen al transporte de bicicletas desmontadas y ensacadas en los trenes nocturnos con literas. Ello responde únicamente al interés de Renfe por sacar partido de este tipo de trenes que tienen menor cuota de mercado que los diurnos. Para nosotros es, sin embargo, un engorro, pues el espacio disponible en los compartimentos de literas no es adecuado (en un viaje Valencia-Málaga hube de dejar la bicicleta atada con una cadena a la barra de apoyo que hay en el pasillo



Una puerta que se sabe no se abrirá en todo el recorrido, permite colocar un buen número de bicicletas sin tapar el pasillo. Pero una vez más se utiliza un espacio que debería estar contemplado en las normativas de Renfe, para evitar incidentes.

del coche litera pues no cupo debajo de mi litera, la cual estaba absolutamente atestada con los equipajes de los otros compañeros de viaje).

En el resto de trenes de Grandes Líneas el transporte de bicicletas no está permitido. Sin embargo nos consta que se han llevado bicicletas en el furgón de algunos trenes de la serie 448 que prestan servicios intercity previo recargo de 500 pesetas. También se han llevado bicis enfundadas en los casilleros de equipaje de los trenes AVE que prestan el servicio Euromed Valencia-Barcelona y vv o en los trenes de coches convencionales utilizados para hacer el tren Diurno "García Lorca" Barcelona-Andalucía-Badajoz y vv. Iniciativa particular y lógica de algunos ciclistas valencianos que por entonces no sabían que en trenes parecidos del país vecino más allá de los Pirineos, en los TGV y los trenes "corail" es totalmente normal. De otros trenes como los Talgos, mejor ni hablar ya que el transporte de bicicletas es casi imposible por la falta de espacio para equipaje.

Las de Regionales y Cercanías (circular nº 5, viajeros, párrafo 5º) fueron un gran logro de Con Bici y la anterior presidenta de RENFE Mercé Sala. Consisten básicamente en que fuera de horarios establecidos (en el caso de los diferentes núcleos de cercanías) y siempre en los trenes Regionales, se permitirá su

transporte (el de bicis) "cuando la ocupación del tren lo permita y siempre", y esto es lo que evita el abuso de poder por parte de algunos interventores, "haciendo prevalecer el criterio de atención al cliente".

Sin embargo, una reciente circular ha empañado los logros de la de 1993. Esta prohíbe el transporte de bicis en los nuevos trenes de regionales: los TRD. Un paso atrás desde el momento en que los TRD están sustituyendo paulatinamente a los automotores 593 y 592 donde solemos llevar las bicicletas.

Al respecto de esto último algunos datos concretos: Entre Salamanca y Madrid donde se han llevado importantes obras de acondicionamiento de vía, han empezado a circular estos nuevos trenes TRD con lo que se ha disminuido en una hora el tiempo de viaje. Ahora bien, los automotores 592 aptos para el transporte de bicicletas sólo circulan ya entre Salamanca y Avila, es decir que para llevar la bici entre Madrid y Salamanca hay que hacer transbordo de trenes en Avila.

Otros datos que supongo irán aumentando la lista con el tiempo: "Los nuevos TRD permiten sustituir un automotor 593 entre Ourense y Santiago y otro tiene previsto hacerlo entre Algeciras y Bobadilla" (en líneas del tren nº 194). De hecho entre Sevilla y Málaga o Sevilla y Granada, es imposible llevar bicicletas en trenes

regionales, pues todos los servicios se cubren actualmente con trenes TRD. Esta circular y otras normas de menor rango como la que aconsejaba a los interventores de los cercanías de Valencia, para que no dejaran transportar bicis en los servicios tipos CIVIS, obedecen a una estrategia de RENFE que concibe estos servicios y trenes como de "calidad". Es decir, servicios con pocas paradas, rápidos y destinados según sus criterios de calidad a un determinado tipo de usuario (ejecutivos o viajeros de alto poder adquisitivo en el caso de Grandes Líneas, y gente que de ingresos y pocos problemas en el caso de Cercanías y Regionales). Como en nuestro país el uso de la bicicleta no está extendido, RENFE entiende que los ciclistas del tren son una minoría que debe agradecer que haya algunos trenes que les den servicio. Ahora bien, a este paso ¿Qué servicio?

El material rodante:

Tras este eufemismo se esconde nada más y nada menos que la palabra tren. Diferenciaremos entre los trenes autopropulsados (los que tienen incorporada la fuerza tractora en uno o dos de sus coches) y los convencionales formados por una serie de coches y una o varias locomotoras.

Los principales trenes que utiliza RENFE:

MATERIAL MOTOR DE CERCANÍAS Y REGIONALES

UNIDADES DE TREN (UT) ELÉCTRICAS.

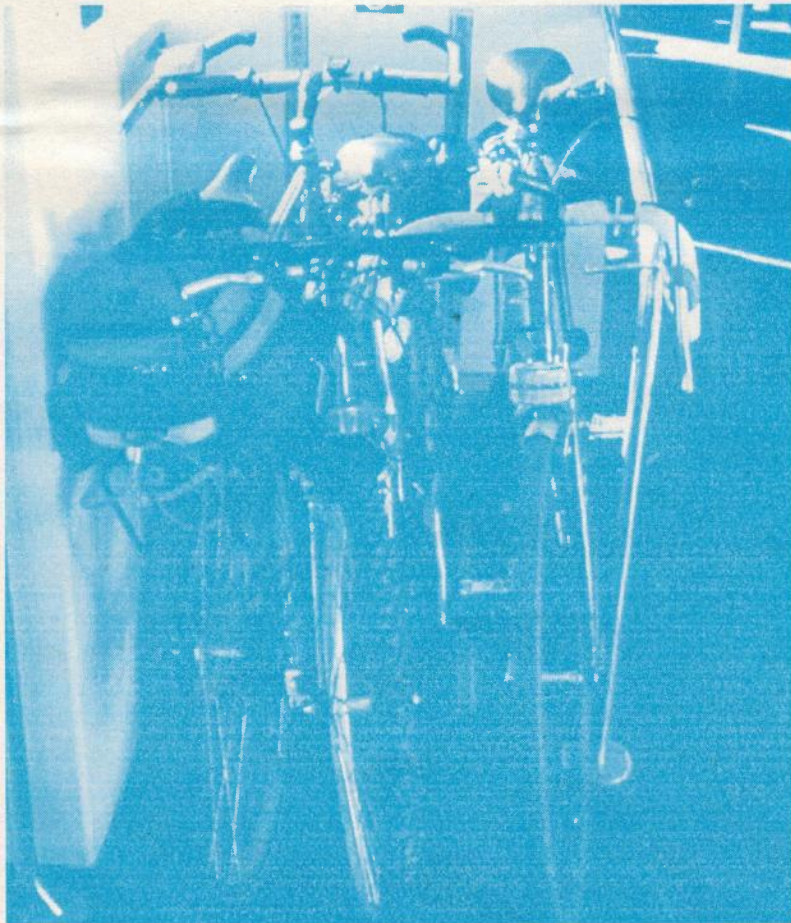
Las UT 440. En vías de desaparición. Asientos grandes de skay. En sus amplias plataformas llevan dos barras verticales donde se pueden amarrar las bicis, pero a mi entender son un incordio a la hora de mover las bicicletas en el interior de la plataforma.

Las UT 440 reformadas. Son los trenes más abundantes del parque móvil de RENFE. La mayoría pertenecen a Cercanías aunque algunas han pasado a Regionales con la denominación de 470. Las 440 reformadas disponen de un interiorismo semejante al de los últimos trenes de Cercanías y en ellas se han aumentado el número de plazas sentadas. Cuenta a nuestro favor el que, tienen amplias plataformas y un espacio en el coche central para personas de movilidad reducida. En las plataformas se pueden dejar las bicis apoyadas en las puertas pero ello obliga a estar atentos en las líneas donde el acceso al tren se produce alternativamente a un lado y otro. Con el fin de evitar ese incordio y si no hay personas discapacitadas en el tren, se puede utilizar el espacio destinado a los PMR, verdadero salvoconducto ya que en ellos caben dos o tres bicis. Las 470 son sin duda lo que todos los ciclistas deseáramos. Circulan

sólo en algunas regiones (Andalucía, Madrid, Castilla-León, Castilla la Mancha, Aragón y recientemente Catalunya, y de rebote Valencia...). Su interiorismo es similar a las 440 reformadas de Cercanías pero con asientos más confortables acordes con trayectos de tipo regional. Además, en uno de los coches motores disponen de un amplio espacio con asientos abatibles dotado de puntos de anclaje para las bicis y señalizado convenientemente con el pictograma de una bici.

Las UT 446 y 447 son casi idénticas entre sí y están todavía en expansión, ya que sustituyen poco a poco a las 440. Circulan en los núcleos de Cercanías de Madrid, Barcelona y Valencia. La mayor parte de ellas tienen menor número de asientos que las 440 reformadas, presentando a cada lado de las plataformas de acceso una hilera de tres asientos abatibles. En las plataformas existe un escalón que permite la fácil colocación de las bicicletas, sobre todo si estas tienen "pata de cabra" trasera. A cada lado de las puertas hay una barra vertical que también ayuda a sujetar con un "pulpo" la bicicleta. En los trenes con baja ocupación se pueden utilizar las series de tres asientos abatibles para apoyar las bicicletas (hasta dos por serie).

Las UT 450 y 451 de dos pisos. Circulan por los núcleos de Madrid y Barcelona. Sólo disponen de las plataformas para llevar las bicicletas. No me parecen muy cómodas para el bici+tren.



Las zonas para minueválidos en los UT440 reformados, son muy útiles para las bicis, pero no hay normativa específica que haga estos espacios polivalentes

Los electrotrenes 432, 444 y 448. Estas tres series de electrotrenes han sido utilizados tradicionalmente para cubrir los servicios Intercity. Tanto los 432 como los 444 fueron traspasados por Largo Recorrido (la medida que recibía la última serie de los 448) a la UN de Regionales. Los 432 prestan o prestaban servicio en la zona centro haciendo servicios radiales desde Madrid y en las líneas electrificadas de Aragón, y los 444 realizan los servicios Catalunya Exprés. Estos trenes al pasar a realizar servicios regionales liberaron sus amplios furgones de las ocupaciones a los que los tenía destinado Largo Recorrido. Por lo tanto Regionales los decidió reconvertir para el transporte de bicicletas. Fueron los primeros furgones convenientemente señalizados por la UN de Regionales. Los 448 van a tener parecido destino, pues los electrotrenes sustituidos por los trenes Alaris que circulan entre Valencia y Madrid han pasado ya a sustituir a los 444 de los servicios Catalunya Exprés.

UNIDADES DE TREN (UT) DIESEL.

Los automotores 592 y 593 son casi idénticos aunque los segundos son de menor potencia. La mayor parte pertenecen a la UN de Regionales. Son incómodos de abordar pues tienen las plataformas muy altas. Además son estrechas para colocar la bici



(excepto una en el coche central un poco más ancha). Disponen sin embargo, de dos furgones en los dos coches motores. La mayor parte de estos furgones son pequeños, con lo que sólo se pueden llevar cómodamente entre cuatro y seis bicicletas por furgón. Algunos trenes mantienen los antiguos furgones correo donde caben por lo menos dos docenas de bicicletas (algunos se acordarán de los encuentros Aragón-Valencia y del tren donde transportamos alrededor de 100 bicicletas). Algunos de estos trenes han sido hace poco señalizados con el pictograma de la bicicleta e incluso dotados de dos anclajes por furgón. En algunos núcleos de Cercanías donde hay líneas sin electrificar como es el caso del de Valencia, se han remodelado algunos automotores de la serie 592. Estos, se han dotado de un diseño interior semejante a los de las UT 440 remodeladas, por lo que las plataformas se han hecho más asequibles (aunque incorporan barra vertical en el medio como las antiguas 440), hay lugar destinado a PMR y además conservan los furgones (en fin, que espacios no faltan en esta versión de los 592).

Los automotores 596 TL o trenes ligeros. Son el último invento de RENFE, y son el producto de la reconversión de algunos automotores 593 en dos trenes. El objetivo de estos trenes es reducir los costes de explotación en líneas de muy débil tráfico. Constan de un sólo coche con espacio interior diáfano (tipo trenes de cercanías) y espacio para bicicletas (aunque reducido). Desde Valencia en Bici se le hizo llegar a RENFE cuando se estaba en proceso de creación de este tren una carta donde manifestábamos nuestro temor a que al reducirse a un tercio el espacio de los trenes no hubiese cabida para las bicicletas. Por suerte así no a sido, aunque la capacidad de transporte de viajeros y bicicletas se ha reducido en mucho. De momento circulan entre Madrid y Soria, Valladolid y la puebla de Sanabria, Granada y Guadix, Granada y Almería, Granada y San Francisco de Loja, Granada y Linares y pronto lo harán entre Zaragoza y Huesca y Zaragoza y Teruel, donde los maños los han bautizado con el nombre de "tamagochis". Recientemente están sufriendo una remodelación exterior que los diferenciará más claramente de los 593 de los que proceden.

Los automotores 594 TRD o trenes regionales diesel.

Son el tren estrella de Regionales, esos que salen en los anuncios de televisión, en revistas y paneles de paradas de autobús. Llegan a circular a velocidades de 160 km/h y prestan servicios de "calidad" en Galicia, Andalucía y entre Salamanca y Madrid. Los billetes se adquieren como en Grandes Líneas con reserva y carecen a pesar de la insistencia de Con Bici de espacio para portar bicicletas.

MATERIAL RODANTE DE GRANDES LÍNEAS

Aquí me voy a extender menos y tocaré someramente algunas novedades.

Trenes AVE. Son trenes autopropulsados que llevan incorporados dos coches motores en cada extremo del tren. Los fabricados con ancho de vía normal circulan en la línea de alta velocidad Madrid-Sevilla y los de ancho de vía español realizan los servicios Euromed en el corredor mediterráneo a velocidades que no superan los 220 km/hora (velocidad alta). Los Euromed, inspirados en los TGV franceses disponen en las plataformas de acceso de amplios casilleros donde se pueden transportar las bicicletas enfundadas aunque RENFE no lo permita expresamente.

Trenes Alaris. Electrotrenes 490. Alaris es el nombre comercial de lo que iba a ser el Intercity 200 concebido para realizar servicios de velocidad alta entre Madrid y Valencia. Cuando el IC-200 sólo era un proyecto, Con Bici pidió infructuosamente a Largo Recorrido que se tuviesen en cuenta espacios para transportar bicicletas. Disponen eso sí de un espacio para PMR ¿Se podría aprovechar en ausencia de sus legítimos ocupantes para nuestros fines? A falta de una visión directa de su interior, el autor de estas páginas no sabría decirnos cuales son las posibilidades de sus casilleros para equipajes. El que haya viajado en ellos que lo haga saber.

Trenes Talgo. Como todos y todas sabréis, los Talgo se componen de locomotora eléctrica o diesel y una serie de coches fabricados por la mundialmente conocida empresa española.

Los Talgo II y III (esos rojos y metalizados) están a punto de desaparecer del mapa ferroviario español ya que los que todavía no han sido sustituidos por los Talgo pendular (azules y blancos) lo serán en poco tiempo por los Talgo XXI. Por ello me centraré en los Talgo pendular y los Talgo XXI. Los pendulares, como sus antecesores, son cómodos pero con plataformas de acceso estrechas y casilleros para equipajes más que estrechos. Los Talgo XXI tienen la virtud de estar formados por primera vez por dos coches motores en ambos extremos. Son trenes que permiten como primicia mundial el cambio de ancho de vía ya que máquinas y vagones tienen ejes de rodadura desplazable. Ahora ya no será necesario cambiar de locomotoras en los intercambiadores de la frontera con Francia o en la Línea AVE para realizar los servicios Talgo entre Madrid y Málaga, Huelva o Cádiz. Sin embargo, parece que su interiorismo seguirá las pautas de sus predecesores. Como buen tren español que es, el espacio para bicicletas o equipajes voluminosos parece que brilla por su ausencia.

Trenes Diurnos y Trenes Estrella. Están formados por locomotora y coches convencionales. Últimamente se están adaptando algunos de estos coches para rodar hasta velocidades de 200 km/h con el fin de formar los trenes Arco que circularán por líneas de velocidad alta (en estos momentos entre Alicante y Barcelona). Los Diurnos llevan unos amplios casilleros en las entradas de las salas de viajeros que como ya comentamos se han usado y se pueden utilizar para llevar las bicicletas enfundadas o simplemente (y si la autoridad no dice nada) semidesmontadas. Los Estrella hacen servicios nocturnos por lo que llevan literas. Como ya sabéis, son los únicos trenes de Grandes Líneas autorizados para llevar bicicletas. Trenes por cierto cada vez más escasos o sustituidos por Trenes-Hotel Talgo pendular. Aparte de que las bicis deben estar desmontadas y enfundadas, el espacio en los pasillos y en los compartimentos de literas donde deben guardarse deja bastante que desear por lo que en mi modesta

opinión se podrían haber ahorrado la circular que en su momento sacaron.

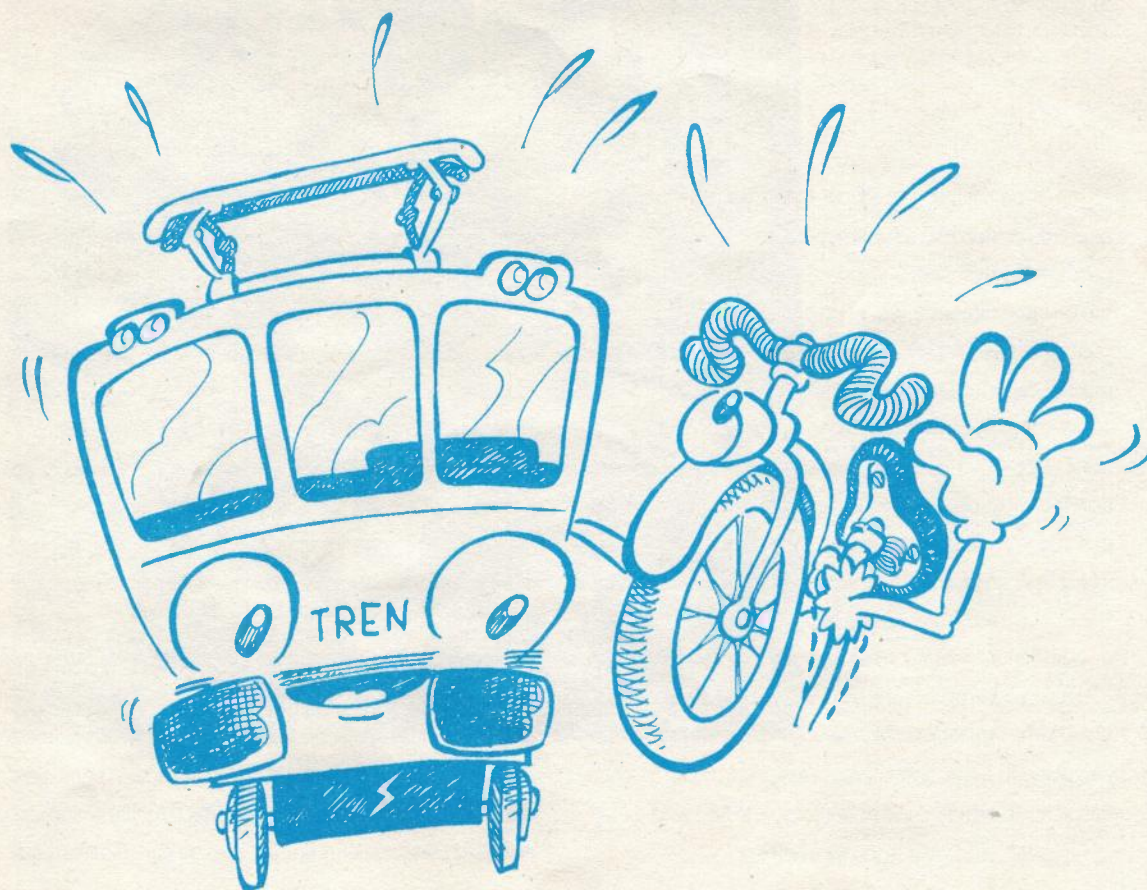
Así pues, después de echar un vistazo a circulares y material motor, y como ya se comentó en el anterior número de Sin Prisas, los logros bicitren estancados estos últimos cinco años parece que pueden comenzar a retroceder. Tal vez ha llegado el momento de que Con Bici le dé un cambio de rumbo.

En el momento de redactar estas líneas soy desconocedor de la normativa que rige en FEVE pero si que puedo dar a conocer la de los Ferrocarriles de la Generalitat Valenciana, los del metro de Barcelona y ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya.

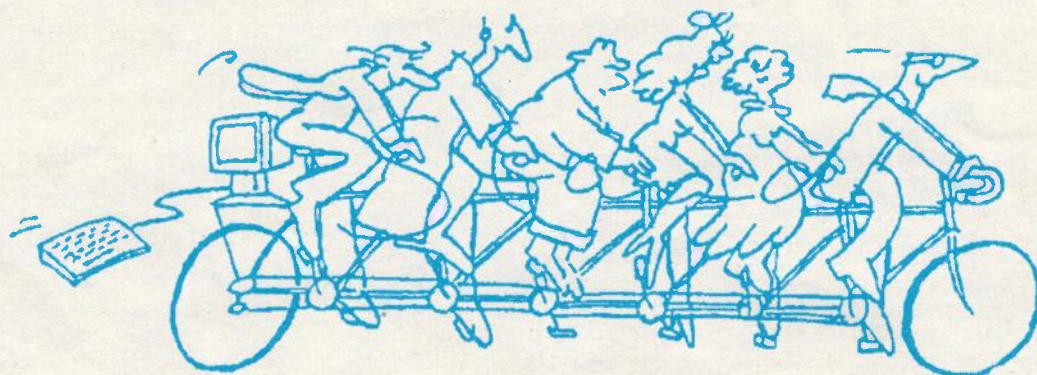
FGV establecieron una normativa algo ampliada después tras las presiones del Colectivo Valencia en Bici a partir de 1991. Son a nuestro entender francamente insuficientes por lo que estamos con otros colectivos llevando a cabo una campaña para mejorarla. Hasta el momento se concibe la bicicleta como un objeto de lujo propio sólo para el recreo de fin de semana. Por ello sólo se permite su transporte los sábados hasta las 14 horas y los domingos y festivos a lo largo de todo el día previo pago de un billete especial que en la actualidad es de 50 pesetas.

TMB, Transportes metropolitanos de Barcelona y con ocasión de la celebración del velocity de septiembre de 1997 permite el transporte de bicicletas en horas no punta los días laborables y todo el día los días festivos.

FGC disponen de un material rodante con espacio multiuso señalizado para el transporte de bicicletas, carritos de niño, etc. Próximamente dispondrán de un nuevo material muy bien señalizado con ganchos para el transporte de bicicletas separado de los espacios multiuso que seguirán existiendo.



B I C I - N E T



LA BICI SE SUBE AL TREN EN EUROPA

Angel «Llonatan» Fernández

Como titular, no está mal. Como realidad es algo que se puede contemplar desde muy diversas formas. Trenes y países muy distintos en Europa, pese a la convergencia europea tan en boga últimamente. Si un país europeo se permite promulgar leyes anti-ciclistas, no cabe pensar que se le den muchas facilidades a la bici en otros terrenos. Es lógico.

Cabe resaltar la preocupación, eso sí, de toda Europa por el efecto 2000. Pese a la escasísima información y detalles acerca de subir nuestra bici a los ferrocarriles europeos (con la excepción de Alemania y Suiza), casi todas las compañías incluyen en su página su estrategia contra el mal del 2000.

La misma desidia que hizo nacer el dichoso efecto, es la que limita la información de la bici en estas páginas de grandes compañías o la que mantiene la antigua página de la asociación Pedalibre <http://socios.ciberteca.es/~faco/pedalibre/> (referencia absoluta en estos temas) en muchos buscadores, sin referencia ninguna a su «nueva» página <http://teleline/personal/pedalib.es>

Otra referencia importante es la de «Amics de la bici». En su página, detallan concienzudamente horarios, condiciones y lugares donde transportar la bici, ya sea en metro, avión o barco, pasando por Renfe (cercanías, regional, largo recorrido) o funiculares o ferrocarriles de la Generalitat. La facturación ha desaparecido. Las ferroviarias europeas suelen dar ciertas facilidades, sobretudo para los trenes regionales. Si llevas la bicicleta en una bolsa las restricciones suelen ser menores.

Si necesitamos información, desde luego hay que centrarse en estas páginas. Sin ir más lejos, RENFE no reseña ninguna información en su página acerca del transporte de la bici en sus trenes. Sin embargo, en su apartado ecológico sí hay 3 excursiones (Andalucía, Extremadura y Aragón), en las que se maneja la bici con el tren. Y en su FAQ, la primera pregunta es acerca de llevar la bici en trayectos largos. Sólo se permitirá el acceso de bicicletas perfectamente embaladas en bolsas portabicicletas en los trenes de grandes líneas que

B I C I - N E T

tengan oferta de plazas acostadas (litera y/o coche cama). En coche cama cuando se adquiera el departamento en la modalidad familiar. Si transporta su bicicleta desde Galicia, como curiosidad, un convenio de colaboración con la empresa Pergemon, S.A., permite el transporte de la bici por carretera. Las ciudades que ofrecen este servicio son: Santiago de Compostela, La Coruña, Vigo, Lugo, Orense y Monforte de Lemos.

HOLANDA, BÉLGICA Y FRANCIA.

En casi todas las estaciones de Holanda y Bélgica puedes alquilar bicis, y además, hay tiendas por todas partes. En Francia, no se permite el acceso de las bicis al metro.

El pasado 28 de noviembre, una veintena de ciclistas belgas se manifestaba pacíficamente ante la imposibilidad de transportar su bici en los trenes de alta velocidad (TGV, Thalys), entre Bruselas y París.

En varias páginas francófonas destacan que el transporte es una miseria, especialmente el que tiene como destino Francia y Gran Bretaña. Recuerdan que la facturación ha sido suprimida. Solo un tren de noche Bruselas-París acepta las bicis. En otros destinos no hay lugar para la bici. Ya han contactado varias veces con la ferroviaria francesa SNCF y belga SNCB, para aclarar alguna posibilidad teórica que no se plasma en la práctica.

Además, la SNCF ha subcontratado el transporte de equipajes grandes a otra empresa SERNAM. La bicicleta viaja por la noche en camión y luego hay que recuperarla en el centro SERNAM más cerca de nuestro destino. Poco práctico, según comentan los mismos franceses. Para más inri, los centros SERNAM solo abren de lunes a viernes.....

La SNCF publica una «guía del viajero» y una «guía del tren y la bicicleta». En esta última se relaciona una serie de trenes que llevan un distintivo (un cuadro de una bicicleta) y que posibilitan mediante ganchos en el vagón de equipaje el transporte gratuito de la bici.

La guía relata que se puede viajar con la bici empaquetada en unas bolsas especiales, a la venta en tiendas deportivas, 120 x 90 cms., máximo. Los ciclistas tienen 140 cms., una vez desmontadas las ruedas...

Parece ser, sin embargo, que los empleados de la

SNCF no tienen las cosas tan claras como reflejan las mencionadas guías.

AUSTRIA:

La Austrian Federal Railways ofrece, según ellos mismos, diversos servicios de consideración. Prácticamente, todos los trenes locales admiten bicicletas en el coche de equipajes. Para las grandes distancias, se compra un billete para la bicicleta y se lleva al coche de equipajes, asegurando que la bicicleta así «facturada», viaja en nuestro mismo tren.

REPÚBLICA CHECA.

El tren local ofrece buena posibilidad de acceso a la bici. En grandes líneas, el transporte de la bicicleta es posible en el 50% de los trenes, siendo recomendable el viaje de ciclista y bici en el mismo tren.

ALBANIA:

Pocos trenes en Albania. Pintorescos, admiten la bici en todos ellos, pero has de comprar un billete para ella.

FINLANDIA:

Pueden llevarse bicicletas como equipaje en casi todos trenes en Finlandia, con la excepción del Pendolino. Se recomiendan grupos para reservar de antemano. Hay cuartos especiales que albergan sitio para 3 bicicletas.

Pueden llevarse en trenes locales que operan dentro del área de la capital. Todo esto cuesta, ninguno de estos servicios es gratuito. Las bicicletas no se permiten en un determinado horario.

En el metro de Helsinki, si es posible llevar la bici gratis. No así en los tranvías ni autobuses.

En autobuses de larga distancia, pueden llevarse bicicletas como equipaje por una cuota pequeña. Los precios varían dependiendo de la compañía que fleta el vehículo.

ITALIA:

Lo primero, desarmar la bici, luego no exceder el paquete 110cm x 80cm x 30cm y no causar inconveniente o

B I C I - N E T

daño a otro pasajero. Estas son las condiciones del transporte en un Intercity. Siempre que no esté el vagón completo.

Hay tres niveles, «R» («Regionale»), «IR» («Interregionale») and «D» («Diretto»), La corta y la media distancia permite a los trenes que lleves la bicicleta contigo, pero en compartimentos especiales, marcados para llevar bicis.

Todo lo que hay que hacer para llevar la bici es comprar un billete especial, además del regular para usted.

Las Vías férreas italianas, junto con FIAB, (asociación de la ECF) tienen un billete anual que permite transporte libre de una bicicleta al portador en todos los trenes locales (como se definió anteriormente) durante un año. Estos billetes anuales están disponibles a través de la FIAB.

Aunque todo parece indicar claramente que el boleto para la bici es válido para un número ilimitado de viajes durante 24 horas, a veces el personal del tren insiste en que el billete sólo sea válido para el viaje que sale, no el entrante.

NORUEGA:

Si llegas desde Europa central, hay uno o dos trenes cada día entre Hamburgo-Altona y Frederikshavn, en Dinamarca.

Este tren tiene espacio suficiente para las bicicletas. Se saca un billete para la bicicleta Internacional.

PORTUGAL:

Los precios del ferrocarril son bastante bajos en Portugal, y no es ningún problema poner las bicicletas en los

trenes regionales. Sin embargo, es bastante difícil su transporte en trenes de larga distancia..

ALEMANIA

Desde la página de Bahn (ferrocarril alemán), se pueden conseguir los trenes que pueden acoger bicicletas como equipaje (es decir, sin embalar)no embaló). Desde esta estupenda página se listan trenes también para Francia, Inglaterra, Holanda, España y otros pero esa información hay que contrastarla con las líneas nacionales implicadas.

SUIZA

Página de los ferrocarriles suizos estupenda, con gran detalle de cada cosa que se menciona. Para el transporte en bicicleta existe casi una página aparte con trenes, horarios, condiciones, etc. El horario de los trenes que pueden llevar bicis, está disponible en todas las estaciones, gratuitamente.

ESLOVENIA:

A finales de julio de 1998 la asociación eslovena integrada en la ECF firmó un memorándum con el ferrocarril esloveno, para el co-funcionamiento de la bici el tren. En el memorandum se señala que el ferrocarril esloveno proporcionará una bicicleta de transporte gratuito para todos los miembros de la ECF.

