

Sin prisas

La revista para los que
se toman la bici con calma

34

Julio
2001

Red Básica de Vías Ciclistas
Vías exclusivas a gran escala

Bicicletas reclinadas
Relájate y viaja

La Vía Verde dels Ports de Beseit
Una ruta para sentir

**IX ENCUENTROS CICLOTURISTAS
Y DE CICLISTAS URBANOS
MADRID 2001**



SINPRISAS es la revista de CONBICI
(Coordinadora de Defensa de la Bici)

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 Bicleta de Castellón Apartado 365 12080 Castellón de la Plana Telf.: 964 26 07 60

Amics 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

Asociación Tonos C/Los Monegros 2, 4º C. 28915 Leganes. Telf. 654 14 60 10.

Asturias en Bici Campo de los Patos 8 33010 Oviedo Telf.: 985 20 13 16 / 985 21 80 00

Biziz Bizí Apartado 10143 48080 Bilbao Telf.: 944 79 01 19

Caminos y Cañadas Apartado 115 13500 Puerto Llanero (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 Interfaztidades Pedro Cerbuna, 12 50009 Zaragoza Telf.: 976 761 000 ext. 3053

Federación 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, 3ºA 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: S/º María 24, bajo)

La Tortuga Perezosa Merced 18, bajo 31001 Pamplona

Pedaladas C/Alvaro Cunqueiro 6, 7º. 36002 Pontevedra. Tf. 986 865 491.

Pedalibre Campomanes 13, 2º izda. 28013 Madrid Telf.: 91 541 10 71

Plataforma Carril-Bici de Córdoba Círculo Cultural Juan XIII La Palma 2 14002 Córdoba Telf.: 957 46 23 20 / 957 20 40 15 / 957 21 49 68

Rebonza Arturo Kampión 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

Valencia en Bici Portal de Valldigna 15, bajo. 46003 Valencia.

Xevale Bici-Ecoloxía Apartado 35 27500 Chantada (Lugo) Telf.: 982 16 25 82

Editorial

Parece extraño volver a anunciar unos Encuentros cuando en el anterior número estábamos comentando los resultados de los anteriores. Pero ConBici ha decidido modificar las fechas, para evitar coincidencias con la celebración bianual del Congreso Ibérico, que lejos de ser un experimento, se ha consagrado ya como un evento de cita ineludible para todo aquel usuario interesado en intercambiar experiencias. Así que este año 2001, de reminiscencia cinematográfica, se convertirá en una ocasión para pedalear juntos por los espacios que nos ofrece el Sistema Central, recorriendo la Sierra de Ayllón, en gran parte una desconocida para todos.

La separata no podía ser otra que la Red Básica de Vías Ciclistas. Este completo documento realizado por la Comisión de Infraestructuras de ConBici está dando mucho que hablar y ya han salido artículos en otras revistas, tanto especializadas en el mundo ciclista deportivo, como en otras de ámbito ecológico, además de varios periódicos. El documento se ha presentado a la clase política teniendo una contundente respuesta positiva, con la presentación por parte de CiU, en el Congreso, de una Proposición no de ley que insta al gobierno a crear una Red Ciclista Estatal. Además, este documento cuenta con el apoyo de un amplio abanico de entidades sociales, sindicales, ecologistas y ciclo-deportistas.

Por último, seguimos con la cubierta a color tras la buena acogida que tuvo el número anterior y esperamos seguir creciendo en calidad y en cantidad para ofreceros, cada vez más, lo que debería ser ya un eslogan del Sin Prisas: «Algo que nadie más puede ofrecer»... eso sí, con tu generosa ayuda y aportación. Muchas gracias.

En las últimas semanas algunos miembros de ConBici han tenido contactos con representantes del ciclismo deportivo, en un intento de colaboración entre estos dos colectivos. Todo ello para aunar fuerzas y colaborar en algunos aspectos que nos son comunes, como puedan ser la legislación o las infraestructuras, y el de apoyarnos los unos a los otros en temas más específicos. De estas reuniones, se han abierto ya unas vías de trabajo que estamos seguros irán fructificando y serán claramente enriquecedoras para unos y para otros.

Han elaborado esta revista:

- ✓ Antonio González (Coordinador)
- ✓ Juan Merallo y Antonio González (Redacción)
- ✓ Pilar Rincón y Vicente Ruiz (Maquetación)
- ✓ Diseño Portada: Juan Merallo Grande
- ✓ Carlos Gamo, Lucía Bisquert y Héctor Hernández (Dibujos)
- ✓ Fernando Domínguez (Publicidad)
- ✓ Paloma Gil (Finanzas)
- ✓ Gonzalo, Isabel, Pilar, Martín, Agustín, Marta y muchos más.

Edita: Pedalibre-ConBici
C/Campomanes 13, 2º Izda.
28013 Madrid. Tf. 91 541 10 71.
Fax 91 551 40 49 (previo aviso)
E-mail: pedalib@teleline.es

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

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

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

Cartas a la redacción



UNDÍAS:

Un día frío y lluvioso te encaminas pronto en tu bicicleta y la aparcas junto a la estación de Renfe de Coslada (Madrid). Nadie hace ese trayecto en bicicleta excepto uno que yo me sé. Todos en su coche, claro, porque se supone que es lo más rápido. Puede, pero al menos se tiran diez minutos buscando para aparcar. Tras una larga jornada laboral y después de ir a clase un par de horas, sólo deseas llegar a casa y prepararte la cena. Pero a algún maldito cabrón no se le ha ocurrido nada mejor que llevarse la tuerca que une la rueda delantera con el cuadro. No pasa nada si solamente son 40 minutos andando con frío y llovizna hasta casita!

Una día más en la vida de un cosladeño que se resiste a pegarse por entrar en el autobús por las mañanas.

Cristóbal

MULTA Y SIN BICICLETA:

El día 23 de enero sufrí un pequeño incidente con dos policías municipales mientras me desplazaba en bicicleta hacia el trabajo por la c/ Cebadería a la altura de la Plaza de la Rinconada (Valladolid). En ese punto sobrepasé conscientemente y sin temeridad un semáforo, que acababa de ponerse en rojo, a unos 8 km/h., de forma que mi prudente alejamiento del maremágnus de vehículos pudiera reducir el alto riesgo de atropello a la salida del semáforo.

Pues bien, el hecho fue presentado por un policía municipal que me hizo parar. Me pidió explicaciones de comportamiento, a lo que respondí que era por seguridad personal y que en ningún momento había puesto en peligro a peatón o vehículo alguno. Me indicó que debía circular por el carril

bici, algo imposible en buena parte de los trayectos urbanos debido a su carencia. Se entró en una discusión, a la que se unió otro policía municipal, en la que defendí la actitud tomada como necesaria y de sentido común, frente al peligro real y constante que supone para un ciclista urbano la densa circulación de coches en unos trayectos con apenas facilidades para las bicicletas. Después de varias réplicas y contraréplicas se me exigió la documentación de la bici, a lo que contesté que no era obligatorio llevarla para circular. No obstante, presenté mi DNI a uno de los agentes, que me anunció una denuncia por infracción de tráfico y me sustrajo la bicicleta, ante mi sorpresa, sin que me dijera la disposición legal por la que se permitía retener mi vehículo, ni la forma de recuperarlo.

Considero injusta, desproporcionada y exagerada la forma de tratar la presunta infracción de tráfico. Además, sospecho que no existe precepto legal alguno para poder retener el vehículo en este tipo de infracciones leves. El incidente no es mas que un reflejo del desinterés del Ayuntamiento por fomentar, facilitar y defender la circulación de la bicicleta por la ciudad, no sólo como deporte o actividad lúdica, sino como verdadera alternativa de transporte rápida, limpia, no contaminante, ni ruidosa y eficaz.

Luis Paúl Tomillo

PEDALEAR Y REMAR INCOMPATIBLES

Soy un pontevedrés que por motivos familiares suelo acudir con cierta frecuencia a Madrid.

Casi siempre me llevo mi bicicleta, como equipaje en el maletero de mi coche, para hacer unos kilómetros lejos del lugar habitual de residencia.

Como todos los amantes de la bici saben sobradamente, la capital de nuestro país, no es por desgracia, uno de los lugares más acondicionados para estos menesteres, pero mi gran afición me hace olvidar a menudo estos inconvenientes.

Como en anteriores ocasiones subo desde el barrio de Usera hasta el parque del Retiro atravesando parques y calles poco concursadas ya que la sensación de disfrute y seguridad es mayor.

Era un viernes por la tarde, meteorológicamente hablando perfecto, y a mi antojadizo esqueleto no se le ocurre un helado, una horchata, un granizado, cosas lógicas después de un esfuerzo físico ¿verdad?. Pues no, ni más ni menos que remar unos largos en el estanque. Al llegar al lugar de alquiler de las embarcaciones me topo con una señal bien visible que prohíbe el paso de bicicletas. La sangre me hiere y el cabreo es monumental, pero si hay sitio de sobre y no molesta a nadie.... ¿será posible?... ¿pero en que país vivimos?.... ¿será posible?. A pesar del veto me acerco al taquillero y me confirma la negativa. ¿Pero cómo puede ser posible esto?, seguidamente el joven dependiente (a buen seguro amante del deporte) me responde sí, sí, como lo oyes, yo tampoco lo entiendo pero éstas son las normas...

Moraleja: si quieras pedalear no puedes remar, al menos en Madrid y en el siglo XXI.

¿Será que mi esqueletoto es demasiado antojadizo?.

José María Solía Casqueiro

EL CABALLO DE ACERO

MBKA

TREK



TU TIENDA DE BICIS
EN MADRID

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

sin prisas

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

Pedalibre

Redacción de Sin Prisas
Cartas a la redacción
c/Campomanes, 13 - 2º Izda
28013 Madrid

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

pedalib@teleline.es

DE TODO UN POCO

CHINA: RETROCESO DE BICIS

A escala mundial el 11% del transporte corresponde a la bicicleta, de los cuales, dos tercios proceden de los países del sur de Asia. En China, se estima que el rápido incremento del transporte motorizado en los últimos diez años ha provocado que desde 1995 se tuviera un retroceso en el uso de la bicicleta, resultando ser las calles menos seguras para los ciclistas y la bicicleta menos atractiva para el status social de las clases medias.

RED DE BIDEGORRIS EN GIPUZKOA

La afición por el cicloturismo en Gipuzkoa va en aumento y esta práctica requiere la habilitación de nuevos bidegorris (carriles bici), máxime ante el riesgo que supone transitar en bicicleta por las carreteras.

La Diputación, consciente de este problema, tiene previsto impulsar la construcción de una red de carriles bici en Gipuzkoa y ha encargado su diseño a una empresa especializada. Responsables forales y miembros de esta empresa se reunieron en el mes de marzo para perfilar el contenido del estudio, cuyo cos-

te ascenderá a 19 millones. La institución foral dispone de un proyecto elaborado en pasadas legislaturas, pero su coste asciende a 5000 millones, cantidad considerada inasumible.

Jon Mikel Murua (EA), diputado foral de Agricultura y Medio Ambiente, señala que el informe «definirá criterios a utilizar a la hora de decidir la construcción de bidegorris y plantear una red básica. A su vez, debemos coordinar esta iniciativa foral con las que lleven a cabo los ayuntamientos».

ARCENES PARA CICLISTAS EN LA COMUNIDAD DE MADRID

Además de los 56,9 km. de arcenes protegidos para ciclistas en servicio en la región, y de los 33,5 en construcción, el gobierno regional tiene actualmente en fase de proyecto para los próximos años otros 124,4 km. En total, 215 km. de carriles bici.

«Son vías para uso exclusivo de bicicletas, totalmente separadas y a salvo de sus principales enemigos, que son los coches, constituyendo, por su longitud, la red más amplia de España», señaló Alberto Ruiz Gallardón, presidente regional.

BICICLETAS AL METRO Y AL TRANVÍA EN VALENCIA

Ferrocarriles de la Generalitat Valenciana (FCV) permite, desde mediados del mes de mayo, una vez modificada la normativa, el acceso gratuito de bicicletas en las unidades de metro y tranvía.

De este modo, se pretende promover el uso de este medio y «potenciar la intermodalidad entre dos medios de transporte, uno colectivo y otro individual, que destacan por su respeto al entorno y el medio ambiente», según informaron fuentes de la Generalitat Valenciana.

Las bicicletas podrán subirse gratuitamente durante los días laborables, aunque no en los tramos subterráneos. No obstante, sí podrán acceder al metro en estaciones subterráneas los domingos y festivos.

El libre acceso de bicicletas, sin embargo, podrá ser limitado por los agentes de la FCV por consideraciones relativas a la seguridad de los viajeros y en función de la ocupación de las unidades.

UN DÍA SIN COCHES EN CÁDIZ

Cádiz es una ciudad sin pendientes y con

Moreno
MORENO

- Bicicletas
- Accesorios
- Componentes
- Aparatos de Gimnasia
- Material de Acampada
- Ropa, calzado
- Servicio Técnico



C/ Huesca, 1

Tel.: 915 794 876

E-mail: bicismoreno@jazzfree.com

PRÓXIMAMENTE: www.biciaventura.com

OFERTAS EN BICICLETAS, ROPA, ALFORJAS, MOCHILAS, ETC.

Suspens



Ciclistas izando sus bici's: ¡no estamos todos....!

distancias ideales para los desplazamientos en bicicleta y los peatonales. Los problemas de espacio de aparcamiento apuntan con lógica al transporte público y la bici. Para fomentar un uso inteligente de los vehículos motorizados, la Facultad de Ciencias del Mar vuelve a realizar unas jornadas de transporte alternativo, el día 29 de mayo, en el Campus de Puerto Real, con la intención de hacer una llamada a la conciencia ecológica de toda la comunidad universitaria como sector representativo de la sociedad.

Este acontecimiento se viene realizando desde 1996, cuando un grupo de alumnos de la Facultad de Ciencias del Mar conscientes de esta realidad, decidió plantear la problemática del transporte y proponer alternativas. Tratando de alcanzar tales metas y respaldados por los programas de la Unión Europea afines a estos objetivos, celebran un año mas UN DÍA SIN COCHE.

MANIFESTACIÓN POR LA SEGURIDAD DE LOS CICLISTAS

El día 24 de febrero se celebraron manifestación en distintas ciudades de la península, protestando por la muerte del ciclista profesional Ricardo Otxoa, además de solicitar mayor seguridad para los usuarios de la bicicleta.

La más numerosa se produjo en Madrid, con más de 10000 personas, procedentes de todos los ámbitos ciclistas: ciclistas profesionales, peñas deportivas, y asociaciones de usuarios.. El recorrido llevó a los ciclistas desde la Castellana hasta el Palacio de la Moncloa, por calles cerradas al tráfico motorizado. Una vez en la sede de la presidencia del Gobierno, se entregó una manifiesto al Secretario de Estado para el Deporte. A pesar de que en este punto la manifestación quedaba finalizada de manera oficial, más de la mitad de los participantes continuaron por las principales vías de la capital, cortando el tráfico en ambos sentidos. Al grito de «No estamos todos, faltan los Otxoa», los miles de manifestantes pararon en los centros neurálgicos de la ciudad, izando sus bicicletas como forma de protesta. A la llegada a la Puerta del Sol, los manifestantes se disolvieron voluntariamente.

DÍA DE LAS VÍAS VERDES

El pasado domingo 13 de mayo se celebró, ya por tercera vez, el Día de las Vías Verdes. Durante este día, y coordinados por la Fundación de los Ferrocarriles Españoles, en 15 vías verdes se convocaron actos para apoyar a la recuperación de antiguos trazados ferroviarios para el ocio en la naturaleza. Los objetivos de la convocatoria eran sencillos pero a la vez ambiciosos. Por un lado, seguir dando a co-

nocer la existencia de las vías verdes a los ciudadanos, pero no sólo por los medios de comunicación, sino también viviéndolos, invitando a éstos a que las disfrutaran “a pie de vía”.

Los actos convocaron a miles de personas, desde niños hasta ancianos, en grupos de amigos, familias, a lo largo y ancho de toda España. Caminantes y ciclistas ocuparon cientos de kilómetros de vías verdes, algunas ya perfectamente acondicionadas y otras que, a pesar de que pueden ser recorridas, están esperando su rehabilitación para facilitar su uso. Fue toda una fiesta en la que algunos empeñaron a montar en bici animados por las facilidades que presentan estos recorridos y la tranquilidad y seguridad que brindan al no tener que compartir camino con el tráfico motorizado.

Este año han sido 15 las rutas participantes (de la Jara, de la Camocha, del Oso, de Fuso de la Reina, de la Sierra, del Tajuña, del Plazaola, de la Loma, del Guadiana, de los Molinos del Agua, de Ojos Negros, del Tarazonica, de la Terra Alta , de los Alcores, y del Vasco-Navarro), pero hay que esperar que el próximo año aumente este número y que las vías verdes sean una fiesta constante, no sólo este día, sino a lo largo de todo el año.

Historias de descuidos, aprecios, robos y olvidos. La relación con nuestra compañera.

Unos opinan que la distancia es el olvido, otros en cambio que esa distancia nos da la medida del amor verdadero y a quien ésto escribe cuando escucha esas cosas, siempre la da la sensación o el "tufillo" de que la gente habla de oídas; quiero decir que intentar explicar las sensaciones que uno tiene cuando le levantan a su querida es tan difícil como explicar por qué narices los pinchazos siempre son al sol que más caliente, o en medio de la mayor de las tormentas. Tan sólo el desamparo absoluto mostrado en "Ladrón de bicicletas" puede darle pistas a quién no halla sufrido tamaño desespero.

Como con las mujeres (que no se moleste ninguna, quiero a la mayoría y respeto a todas), con las bicicletas uno tiene una relación muy especial, me enamoro de la que menos me conviene, con la que estoy no acabo de estar bien, me gustan las otras... y cuando lo consigo me harto enseguida, veo la luz e intento echar marcha atrás cuando ella se ha hecho a otro. A veces vuelvo a verla en diapos, la memoria duele y la entrepierna recuerda los buenos tiempos que pasamos juntos y me pregunto si su nuevo compañero la tratará mejor que yo: si la engrasará antes de que se niegue a moverse, si la sacará a ver mundo con más frecuencia, etc...; a lo peor sigue durmiendo en la calle esos fríos días de invierno y todavía no tiene esas zapatas nuevas que sin duda yo le hubiera comprado próximamente.

Después de esta larga separata sentimental, lo que uno pretende es contar historias verídicas a propósito de apropiaciones indebidas de bicicletas que uno ha sufrido o conocido desde que se mueve por ahí a pedales. Lo que me gustaría es que los robados como yo contasen sus peripecias para que sirvan de consejo a otros, aun sabiendo que en cuerpo y bolso ajeno siempre se aprende menos.

En todo caso, al menos una sana sonrisa a propósito de las desgracias ajenas tampoco puede hacer mucho mal.

CAPÍTULO I

Lo que a continuación relato es completamente verídico y sucedió en la ciudad de Burgos hará ya unos catorce años, en pleno boom inicial de las bics de montaña.

Primavera, día soleado, un coleguita se da un garbeo en bicicleta por los alrededores de su ciudad y a la vuelta del mismo, antes de volver a casa, para en un parquecito con fuentes de esas de chorritos para refrescarse, pensando sobre el gran invento que son esas nuevas bics que le pueden facilitar los viajes que ya tiene en la cabeza, sobre su manifiestamente mejorable estado de forma y así su cabeza se evade entre lo maravilloso de la vida y lo afortunado que se siente.

En esto abre los ojos.... y se encuentra su bicicleta nueva mirándole de frente ¡Qué guapa eres! Por detrás, un perro llama su atención y al volverse, se encuentra con su supuesto dueño. Entablan conversación animada, aunque cauteloso mira a su bici de soslayo. Así hasta que una de las veces, ya no la vio.... angustia momentánea del reciente propietario, las tripas se le revuelven, se levanta sobresaltado bajo la mirada estupefacto de su "compañero" y... allí está su bicicleta caída en la hierba. Risa nerviosa, cómo soy tan payaso de pensar que me pueden levantar la bici en mi presencia, etc....

La charla se anima, hablan de mujeres, de bares, de libros y de bics, bajo el plácido solete. ¿Qué tal van estas nuevas? Un hijoputa me robó la mía la semana pasada y estoy pensando en comprarme una, no muy cara, yo la quiero para moverme por la ciudad y poco más. El otro día vi esta tuya en un catálogo, pero me da mal rollito comprarla sin probarla. ¿Me dejas una vuelta? Sólo un momento, el perro se pone

muy nervioso si tardeo más de un minuto. Si hombre, pero no tardes que tengo hambre y quiero ir a comer. ¡Dont worry, será visto y no visto!

Y así fue: vista y no vista, mi amiguete se quedó esperando, (joder lo que tarda éste) y desesperando (hace ya una hora), hasta asumir que hacía ya dos horas que le habían cambiado una bici nueva por un perro no demasiado viejo. A casa se fue con la cara degilipollas puesta para la ocasión y el can mirándole sin entender el trajín de dueños que llevaba ese día.

Fin: por la tarde fue a la perrera ha hacer entrega del sustituto de bicicleta y allí el perro se puso a ladrar de alegría al reencontrarse con la persona que había sido su dueño cuando salió de casa por la mañana. El robo matutino del perro tan sólo es una historia paralela que no aporta elementos de ayuda para propietarios de bicicletas, queda por tanto fuera de los objetivos de la sección.



ESTUDIO SOBRE ACCIDENTES DE CICLISTAS EN CARRETERA

Hildegard Resinger

Se ha hecho público un documento de 32 páginas cuyo contenido merece ser difundido lo más ampliamente posible (se puede encontrar en www.elistas.net/lista/sf-ciclotimes/ficheros/1/verFichero/5). Procede de un organismo que no es sospechoso de ser favorable a los ciclistas: la Dirección General de Tráfico. Estudia en profundidad - incluida una entrevista y la visita al lugar de accidente - un 20 o 25 % de los accidentes ciclistas habidos en carretera en 1996. Desmonta con sus datos toda una serie de creencias arraigadas sobre ciclistas, y de haberse tenido en cuenta este informe, no habría ley anti-ciclistas.

Espero que esta información contribuya a que en la reforma de la ley de tráfico que se está tramitando en el Parlamento, así como en el debate social, la bicicleta y sus conductores/as dejen de ser tratados/as como un colectivo de irresponsables que estorban, no pagan impuestos y además quieren todos los derechos.

4. CONCLUSIONES

4.1. TEMPORALIDAD Y TIPOS DE ACCIDENTES

- Generalmente los accidentes de ciclistas se producen en los meses de primavera y verano y durante tramos horarios donde existe suficiente luz.
- Cuatro de cada diez accidentes (43%) se produjeron en sábados, domingos o días festivos.

4.2. VÍAS DONDE SE PRODUIJERON Y TIPOS DE ACCIDENTES

- Las vías donde más se producen son en carreteras convencionales y con calzadas cuya anchura es igual o superior a 7 metros.
- En consonancia con el tipo de vía, lo más frecuente fueron colisiones fronto-laterales (29%) y laterales (25%). Las colisiones por alcance, más propias de autovías o vías con carriles de incorporación o ramales de enlace, supusieron un porcentaje algo menor (24%).
- Las vías donde el arcén no existía supusieron un 46% del total. En éstas es donde más accidentes se registraron en general y en concreto las colisiones frontales.
- En tramos donde la calzada es inferior a 6 metros el punto crítico son los tra-

mos con curvas, frente a aquellas donde la anchura es superior donde el punto crítico se traslada a las intersecciones.

- Lo más frecuente es que la titularidad de la vía fuera la autonómica (39%), seguido de las estatales (30%) y de las provinciales (26%).

4.3. CARACTERÍSTICAS DEL CICLISTA

- El ciclista utiliza la bicicleta fundamentalmente por razones deportivas (35%) y por razones de paseo u ocio (24% y 20%). Lo hace de modo habitual (76%).
- Casi siempre es un varón (algo más de nueve de cada diez accidentes estudiados).
- Casi en la misma proporción circula por la calzada o por el arcén siguiendo la marcha de los demás vehículos (38% y 31%) cuando sufrió el accidente. Apenas cuando realiza un giro (4%) y algo más cruzando una intersección (20%).
- La mayoría de los ciclistas conocen las normas de circulación (59% poseen permiso de conducción) y tienen suficiente experiencia como ciclistas. Recorren una media anual entre 3.000 y 4.000 kilómetros.
- La media de edad es de 37 años y circulan generalmente bajo circunstancias psicofísicas normales (87%).
- El número de ciclistas que utilizan el casco ha aumentado en los últimos años, siendo tras el presente estudio tres de cada diez los que lo llevaban. Este dato da cuenta del perfil del ciclista en el sentido de que es una persona que no asume riesgos, y adopta medidas de seguridad pasiva aún cuando no esté obligado por ley. Casi la mitad de ellos están casados y éstos utilizan más el casco que los solteros siendo esta diferencia significativa estadísticamente hablando.
- Algo más de cinco de cada diez ciclistas (54%) resultaron heridos graves, el resto en su mayoría resultaron leves (43%) y apenas un 3% resultó ilesos.
- Las lesiones sufridas más frecuentes fueron las craneales (24%), de ellas algo más de seis de cada diez fueron traumatismos y casi cuatro fracturas. Casi en la misma medida sufrieron lesiones en las extremidades superiores e inferiores que, agrupadas, suponen la mayoría (46%). La columna vertebral fue aunque en menor medida otra

zona del cuerpo que sufrió lesión (15%).

- No se pudo establecer la relación existente entre el uso del casco y el tipo de lesión sufrida nivel craneal. Las diferencias encontradas pueden haberse debido al azar. Tampoco se pudo establecer, a partir de los datos de que se dispone en este estudio, las ventajas del uso del casco frente al tipo de lesión craneal sufrida (traumatismo frente a fractura).
- Como secuelas psíquicas a consecuencia del accidente lo más frecuente fueron alteraciones del sueño (41%) seguido de sueños con el accidente (26%), de la memoria (25%) y del interés por la vida (21%).

4.4. VEHÍCULO CON EL QUE COLISIONA

- Casi todos los vehículos con el que colisiona el ciclista es uno de cuatro ruedas, salvo un porcentaje muy pequeño de motocicletas (4,5%).
- El conductor del vehículo contrario es experto. La media de edad era de 40 años y de antigüedad del permiso de conducción de 15 años. En su mayoría era el titular del vehículo que conducía el día del accidente y que colisiona con el ciclista.
- En un 1,7% el ciclista colisiona con un objeto o animal.

4.5. PESO DE CADA FACTOR EN LA PRODUCCIÓN DE ESTE TIPO DE ACCIDENTES

- La mayor contribución de los diferentes elementos analizados en los accidentes de ciclistas, le corresponde al conductor del vehículo contrario a él: en casi siete de cada diez accidentes.
- El ciclista contribuyó en algo más de cuatro de cada diez accidentes.
- La vía en dos de cada diez accidentes y el medio en uno de cada diez.
- Como nota final decir que probablemente es la dinámica creada entre dos magnitudes tan dispares cual es una bicicleta y un vehículo de cuatro ruedas, la mayor responsable de este tipo de accidente, vistas las características de los conductores implicados en los mismos. Dicha dinámica sólo se podría analizar mediante simuladores o sistemas similares que dieran cuenta de esta interacción.

PEDALEANDO EN LA CAPITAL DE LA BICICLETA DE EE.UU.

Angel "Llonatan" Fernández

EN UNA RECENTE OCASIÓN HEMOS VISITADO Y COMENTADO VARIAS PÁGINAS AMERICANAS. UNA DE LAS PÁGINAS MÁS BUSCADAS FUE LA QUE SE DESCRIBE MÁS AMPLIAMENTE HOY, <HTTP://WWW.TAPS.UCDAVIS.EDU/BICYCLES.HTM>, WEB QUE HACÍA REFERENCIA AL CAMPUS DE LA UNIVERSIDAD DE CALIFORNIA EN DAVIS, PECULIAR CIUDAD QUE SE HA GANADO LA DENOMINACIÓN DE "CAPITAL DE LA BICICLETA DE EE.UU." DEBIDO A SU ALTÍSIMO VOLUMEN DE USUARIOS DE BICICLETAS (EL MAYOR ÍNDICE PERCÁPITA DE USUARIOS DE LA BICICLETA DE TODO EEUU), SU RENOMBRADO SISTEMA DE CARRILES-BICI, Y SU INTENTO DE ARMONIZAR BICICLETA Y URBANISMO. TODO ELLA, DESDE HACE MÁS DE 30 AÑOS, AYUDADOS POR UN CLIMA APACIBLE, UNAS CALLES ANCHAS Y UN TERRENO NIVELADO, FACTORES UNIDOS A LA PRESENCIA DE LA UNIVERSIDAD Y CONSTITUIR CASI TODOS LOS DESPLAZAMIENTOS TRAYECTOS CORTOS.

En primer lugar, se nos hace apología del casco, afirmando que el 75% de las muertes en accidentes de bicicleta cada año es debido a las lesiones de cabeza. Otros datos afirman que el 88% de lesiones del ciclista pudieron ser prevenidas por el uso del casco. Se han realizado programas –todos o casi todos patrocinados- para la emisión de cupones-descuento para la adquisición de cascos y se recuerda su disposición en la misma oficina de TAPS (Servicios de Transporte y Aparcamiento). No escatiman en argumentos a favor del casco, desde luego. Describen tres tipos de ellos según la dureza de su estructura y remiten siempre a otros sitios donde encontrar información más técnica o cualificada.

No solo hay que comprarse el casco, especifican como comprarlo, como encajarlo en la cabeza, como ajustar las correas, volviendo a citar otras fuentes de ayuda por si fuera necesario y aún no estuviéramos seguros de cómo ponérnoslo. Asimismo, aconsejan su reemplazo en caso de accidente o desgaste por el uso, y su alejamiento de fuentes de luz o calor. Y si no lo compramos, lo podemos alquilar, no será porque no relacionan sitios donde podamos hacer una cosa u otra.

Aún cuando no se sea un entusiasta de la bicicleta no dejan de ofrecer oportunidades para depender exclusivamente de la bicicleta en los desplazamientos por Davis. Todos (ciudadanos de Davis o estudiantes del campus) intentan ayudar en el esfuerzo de las autoridades locales en reducir polución ambiental, congestión del tráfico y espacio físico para aparcamiento de automóviles.

Todas las bicicletas deben tener una licencia actual, es obligatorio. Una nueva licencia cuesta \$8 y una renovación \$4, caducando a los tres años. Estas licencias están disponibles en las oficinas de TAPS. Todo son facilidades para la concesión y renovación de dichas licencias.

Cada año, sin embargo, cientos de bicicletas son robadas en el campus y en la ciudad. Se recomienda una mayor prevención, describiendo todos los métodos posibles, desde la cadena más básica al candado electrónico, para intentar eludir el hurto de nuestra amiga. Otro consejo importante, dado que las bicicletas más robadas son buenas, caras y de montaña. ¿por qué comprarla? Se insiste en el importante hecho de que no se deben cubrir grandes distancias en cada desplazamiento y, sobre todo, que toda la comarca es llana como la palma de la mano, por lo que podemos adquirir cualquier tipo de bicicleta y no precisamente nuevas. Eso sí, deberán ser perfectamente mantenidas. La adquisición y mantenimiento son también objeto de una exhaustiva descripción, ya que la oferta y la demanda están aseguradas. Todo, desde subastas municipales (vehículos abandonados, multados, recuperados y no reclamados), mantenimiento o talleres de diversas actividades son citados en esta sección. Mención aparte reciben las clases de conducción. Se enseña absolutamente todo, ya sea bicicleta "recreativa", de competición, de montaña, no solo se enseña, además se recicla acerca de educación vial, ya sea desde la misma Policía o desde la Universidad. La Policía llega a sustituir la asistencia a estas clases por las condenas o multas por sanciones relacionadas con la conducción y circulación.

Casi todas las residencias del campus poseen ganchos en los vestíbulos que permiten colgar las bicicletas y el personal de la facultad puede dejar la bici en la misma oficina. Además, se intenta concienciar de los problemas de unos aparcamientos sin control. Y si no nos concienciamos lo suficiente y dejamos la bici donde nos dé la gana, no hay problema, puesto que seremos desposeídos de la bicicleta por la policía y multados por ello. Hay que recordar que la Ley del Estado prohíbe su estacionamiento en la acera.

Obedecer todas las leyes del tráfico es otro consejo importante y puntual, junto con el casco, porque el casco, según ellos, no elude el accidente de todo. Conforme al Código de Circulación californiano, cada ciclista en una calle o carretera tiene todos los derechos y responsabilidades que cualquier conductor de vehículo de motor. Es importante pues, el conocimiento y la aplicación de las normas que regulan la seguridad vial. Se nos puede multar por ir a velocidad excesiva o llevar las ruedas gastadas, o no llevar por la noche luces blancas o reflectores rojos traseros, pedal y reflectores laterales. Existe limitación de velocidad: 15 millas por hora en ciudad y carretera y 10 millas en zona de aparcamiento. Se recomiendan los leds destellosantes, como buena forma de anunciar nuestra presencia. La ordenanza municipal establece asimismo la prohibición de circular por la acera, con la sola excepción de la no existencia de carretera o carril-bici. También podemos acabar con una multa o en las instalaciones de la policía por circular con nuestra bicicleta bajo los efectos de alcohol o drogas. Y por llevar auriculares en ambas orejas.

Hay un total de once intersecciones alrededor del campus, algunas con carreteras, otras con carriles-bici. Dos reglas de oro: Siempre montar en sentido contrario a las agujas del reloj a través del "círculo", y siempre respetar la preferencia del vehículo que ya se encuentra en el "círculo". Clases, información y jornadas intensivas para mejorar nuestra conducción también en las oficinas del TAPS. Ante todo, conducción "defensiva".

No debemos olvidar las facilidades introducidas por la misma Universidad para promover el uso de la bicicleta en el campus. Tanto el personal como los estudiantes pueden obtener una serie de tarjetas que permiten el uso de una ducha, taquilla y toalla en la llegada al trabajo o a las clases.

Hoy en día, una vez que se tiene una perspectiva de más de treinta años, la ciudad continúa creciendo, intentando retener la "andadura" en bicicleta. Es cierto que a pesar de los beneficios, el crecimiento de la población, y los factores asociados amenazan transformar «la Ciudad del Ciclismo más Buena de América» en otra ciudad más dependiente del vehículo a motor. Allá por los años 60, Davis es un isla urbana puesta en un "mar" agrícola separado de las ciudades circundantes y pueblos por lo menos en una docena de millas. Cada estudiante, trabajador o miembro de la Facultad vivían alejados de la Universidad entre una y tres millas, distancia al alcance de casi cualquiera en una bicicleta. Se motivaron estudiantes, personal y Facultad para andar en bicicleta en el mismo campus donde las distancias entre los centros de actividad eran a menudo demasiado grandes para cruzar a pie durante los "recreos" entre las clases.

Según llegaban los años 70, el volumen de bicicletas crece y se impone un plan para mantener a los ciclistas adecuadamente, ya que coches y bicicletas en la misma carretera demuestran una realidad dramática. Es en abril del 66, el Concilio de la ciudad crea la alternativa a la calle, el carril-bici, que se expande rápidamente.

La Universidad prohíbe todo uso de vehículo de motor en el campus. Una se-



rie de carriles-bici se construyeron en el perímetro del campus a modo de columna vertebral,uniendo éste a la ciudad, por lo que era ocasional llegar a compartir calle o carretera con tráfico motorizado. El ciclismo fue animado todavía más por la amplia provisión de bicicletas y la profusión de estacionamientos en cada edificio.

Todos estos factores, condiciones y circunstancias históricas se combinaron para dar lugar a una ciudad con una proporción de uso de la bicicleta en torno al 20–25% de todos los trayectos realizados en bicicleta.

No cabe duda que el crecimiento de la población venía motivado en su mayoría por la atmósfera del pequeño-pueblo, beneficios culturales y sociales proporcionados por la Universidad, un clima político generalmente progresivo, una proporción del crimen muy baja, e incluso su ambiente ciclista-amistoso.

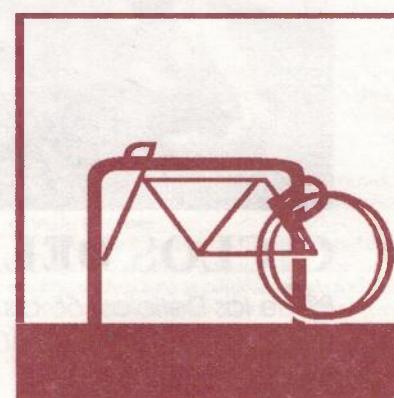
Como es lógico suponer con este crecimiento, los extremos occidentales y orientales de pueblo han albergado nuevas construcciones y nueva población, lo que ha producido distancias de viaje mayores a la Universidad y al centro de la ciudad. Davis Sur, conectado por la autopista Interestatal 80, ha absorbido mucho del crecimiento de la ciudad. El eslabón mayor entre Davis sur y el resto de pueblo es un paso elevado de autopista de cuatro-carriles. A pesar de diseñarse con atención cuidadosa a las necesidades de los ciclistas, este paso elevado es percibido por muchos residentes como un obstáculo significativo para andar en bicicleta entre Davis sur y el resto de pueblo.

Davis abrió brecha con los medios de la bicicleta en este país, constituyendo caldo de cultivo de todo tipo de pruebas y

experimentos, desde la separación de los carriles de la carretera a los carriles bidireccionales adyacentes a la carretera y localizados solo a un lado de ésta. Igualmente se han instalado semáforos en los carriles bici y en las intersecciones con carretera, lo que contribuyó decisivamente a reducir las cifras de colisiones y accidentes.

Reconociendo el aumento importante de la población y su creciente diversidad se ha intentado concienciar a las nuevas incorporaciones a la comunidad de la necesidad de conservar, proteger y promover la bicicleta y sus beneficios. Recientemente, se ha contratado municipalmente la figura de un coordinador de este tráfico, y a nivel de campus existen comités asesores.

Según palabras del creador y mantenedor de esta página, David Takemoto-Weerts, que nos ofreció todos los datos y ayuda posible, Davis "puede continuar sirviendo como un ejemplo brillante de lo que puede hacerse cuando los residentes están de acuerdo en una visión común de lo que hace un lugar verdaderamente habitable".



VEGETACIÓN IBÉRICA



EL MADROÑO
(ARBUTUS UNEDO)

Cuando estás en la selva a veces te alcanza lo trascendente: no en vano éste fue el primer templo

El Madroño es un arbusto o arbollito que comúnmente alcanza 2 ó 3 metros de talla, pudiendo llegar a 5 e incluso 8 metros cuando crece en buenos suelos. Tiene un tronco de corteza pardo rojiza, delgada, agrietada, escamosa y caediza en los ejemplares de alguna edad; tiene ramas gruesas y ramitas jóvenes de color rojizo. Las raíces forman un sistema radical potente y fuerte.

Las hojas, que son persistentes, alternas, recuerdan a las del laurel, lanceoladas, dentadas o aserradas en los márgenes, resplandientes y algo coriáceas, sostenidas por un corto rabillo, de forma que pronto quedan éstos desnudos.

Las flores se agrupan en ramilletes terminales más o menos colgantes; cada flor tiene la forma de una pequeña ollita de color blanco tirando a verdoso, nacarado o algo sonrosado. Dentro de la flor y ocultos se encuentran diez estambres que lleva cada uno dos cuernecitos púrpureos. El fruto es una baya de 20 a 25 milímetros de diámetro, verdoso, para pasar a ser rojizo cuando está bien maduro, y su superficie está cubierta de verrugillas o púas que lo hacen parecido a las fresas; tiene una carne amarillenta y contiene varias semillas pequeñas. Este fruto tiene un sabor farináceo, bastante soso. Florecen a finales del verano o principios de otoño, con las primeras lluvias y los frutos maduran al año siguiente, cuando la planta vuelve a florecer, pues precisan de casi doce meses para su maduración.

Carlos Gamo

En la selva a veces te alcanza lo trascendente: no en vano éste fue el primer templo

El Madroño es un arbusto o arbollito que comúnmente alcanza 2 ó 3 metros de talla, pudiendo llegar a 5 e incluso 8 metros cuando crece en buenos suelos. Tiene un tronco de corteza pardo rojiza, delgada, agrietada, escamosa y caediza en los ejemplares de alguna edad; tiene ramas gruesas y ramitas jóvenes de color rojizo. Las raíces forman un sistema radical potente y fuerte.

Las hojas, que son persistentes, alternas, recuerdan a las del laurel, lanceoladas, dentadas o aserradas en los márgenes, resplandientes y algo coriáceas, sostenidas por un corto rabillo, de forma que pronto quedan éstos desnudos.

Las flores se agrupan en ramilletes terminales más o menos colgantes; cada flor tiene la forma de una pequeña ollita de color blanco tirando a verdoso, nacarado o algo sonrosado. Dentro de la flor y ocultos se encuentran diez estambres que lleva cada uno dos cuernecitos púrpureos. El fruto es una baya de 20 a 25 milímetros de diámetro, verdoso, para pasar a ser rojizo cuando está bien maduro, y su superficie está cubierta de verrugillas o púas que lo hacen parecido a las fresas; tiene una carne amarillenta y contiene varias semillas pequeñas. Este fruto tiene un sabor farináceo, bastante soso. Florecen a finales del verano o principios de otoño, con las primeras lluvias y los frutos maduran al año siguiente, cuando la planta vuelve a florecer, pues precisan de casi doce meses para su maduración.

El madroño se reproduce por semilla y por brotes de cepa, pudiendo obtenerse por estaquillas mediante tratamiento hormonal. Habita alrededor de la región mediterránea. Se cría en los montes de encinas y alcornoques.

En Madrid, este árbol debió abundar en niveles bajos y medios de la sierra. Quedan con relativa abundancia en los bosques de La Pedriza y alto Manzanares. Otros lugares donde se encuentran pies aislados, son Valdemanco, sierra de La Cabrera, montes de El Pardo, peña de Cadalso de los Vidrios, y peñas de Cenicientos.

El madroño se reproduce por semilla y por brotes de cepa, pudiendo obtenerse por estaquillas mediante tratamiento hormonal. Habita alrededor de la región mediterránea. Se cría en los montes de encinas y alcornoques.

En Madrid, este árbol debió abundar en niveles bajos y medios de la sierra. Quedan con relativa abundancia en los bosques de La Pedriza y alto Manzanares. Otros lugares donde se encuentran pies aislados, son Valdemanco, sierra de La Cabrera, montes de El Pardo, peña de Cadalso de los Vidrios, y peñas de Cenicientos.

El madroño se reproduce por semilla y por brotes de cepa, pudiendo obtenerse por estaquillas mediante tratamiento hormonal. Habita alrededor de la región mediterránea. Se cría en los montes de encinas y alcornoques.

En Madrid, este árbol debió abundar en niveles bajos y medios de la sierra. Quedan con relativa abundancia en los bosques de La Pedriza y alto Manzanares. Otros lugares donde se encuentran pies aislados, son Valdemanco, sierra de La Cabrera, montes de El Pardo, peña de Cadalso de los Vidrios, y peñas de Cenicientos.

El madroño se reproduce por semilla y por brotes de cepa, pudiendo obtenerse por estaquillas mediante tratamiento hormonal. Habita alrededor de la región mediterránea. Se cría en los montes de encinas y alcornoques.

En Madrid, este árbol debió abundar en niveles bajos y medios de la sierra. Quedan con relativa abundancia en los bosques de La Pedriza y alto Manzanares. Otros lugares donde se encuentran pies aislados, son Valdemanco, sierra de La Cabrera, montes de El Pardo, peña de Cadalso de los Vidrios, y peñas de Cenicientos.

El madroño se reproduce por semilla y por brotes de cepa, pudiendo obtenerse por estaquillas mediante tratamiento hormonal. Habita alrededor de la región mediterránea. Se cría en los montes de encinas y alcornoques.

En Madrid, este árbol debió abundar en niveles bajos y medios de la sierra. Quedan con relativa abundancia en los bosques de La Pedriza y alto Manzanares. Otros lugares donde se encuentran pies aislados, son Valdemanco, sierra de La Cabrera, montes de El Pardo, peña de Cadalso de los Vidrios, y peñas de Cenicientos.

El madroño se reproduce por semilla y por brotes de cepa, pudiendo obtenerse por estaquillas mediante tratamiento hormonal. Habita alrededor de la región mediterránea. Se cría en los montes de encinas y alcornoques.

En Madrid, este árbol debió abundar en niveles bajos y medios de la sierra. Quedan con relativa abundancia en los bosques de La Pedriza y alto Manzanares. Otros lugares donde se encuentran pies aislados, son Valdemanco, sierra de La Cabrera, montes de El Pardo, peña de Cadalso de los Vidrios, y peñas de Cenicientos.

El madroño se reproduce por semilla y por brotes de cepa, pudiendo obtenerse por estaquillas mediante tratamiento hormonal. Habita alrededor de la región mediterránea. Se cría en los montes de encinas y alcornoques.

En Madrid, este árbol debió abundar en niveles bajos y medios de la sierra. Quedan con relativa abundancia en los bosques de La Pedriza y alto Manzanares. Otros lugares donde se encuentran pies aislados, son Valdemanco, sierra de La Cabrera, montes de El Pardo, peña de Cadalso de los Vidrios, y peñas de Cenicientos.

El madroño se reproduce por semilla y por brotes de cepa, pudiendo obtenerse por estaquillas mediante tratamiento hormonal. Habita alrededor de la región mediterránea. Se cría en los montes de encinas y alcornoques.

En Madrid, este árbol debió abundar en niveles bajos y medios de la sierra. Quedan con relativa abundancia en los bosques de La Pedriza y alto Manzanares. Otros lugares donde se encuentran pies aislados, son Valdemanco, sierra de La Cabrera, montes de El Pardo, peña de Cadalso de los Vidrios, y peñas de Cenicientos.

El madroño se reproduce por semilla y por brotes de cepa, pudiendo obtenerse por estaquillas mediante tratamiento hormonal. Habita alrededor de la región mediterránea. Se cría en los montes de encinas y alcornoques.

En Madrid, este árbol debió abundar en niveles bajos y medios de la sierra. Quedan con relativa abundancia en los bosques de La Pedriza y alto Manzanares. Otros lugares donde se encuentran pies aislados, son Valdemanco, sierra de La Cabrera, montes de El Pardo, peña de Cadalso de los Vidrios, y peñas de Cenicientos.

El madroño se reproduce por semilla y por brotes de cepa, pudiendo obtenerse por estaquillas mediante tratamiento hormonal. Habita alrededor de la región mediterránea. Se cría en los montes de encinas y alcornoques.

En Madrid, este árbol debió abundar en niveles bajos y medios de la sierra. Quedan con relativa abundancia en los bosques de La Pedriza y alto Manzanares. Otros lugares donde se encuentran pies aislados, son Valdemanco, sierra de La Cabrera, montes de El Pardo, peña de Cadalso de los Vidrios, y peñas de Cenicientos.

El madroño se reproduce por semilla y por brotes de cepa, pudiendo obtenerse por estaquillas mediante tratamiento hormonal. Habita alrededor de la región mediterránea. Se cría en los montes de encinas y alcornoques.

En Madrid, este árbol debió abundar en niveles bajos y medios de la sierra. Quedan con relativa abundancia en los bosques de La Pedriza y alto Manzanares. Otros lugares donde se encuentran pies aislados, son Valdemanco, sierra de La Cabrera, montes de El Pardo, peña de Cadalso de los Vidrios, y peñas de Cenicientos.

El madroño se reproduce por semilla y por brotes de cepa, pudiendo obtenerse por estaquillas mediante tratamiento hormonal. Habita alrededor de la región mediterránea. Se cría en los montes de encinas y alcornoques.

En Madrid, este árbol debió abundar en niveles bajos y medios de la sierra. Quedan con relativa abundancia en los bosques de La Pedriza y alto Manzanares. Otros lugares donde se encuentran pies aislados, son Valdemanco, sierra de La Cabrera, montes de El Pardo, peña de Cadalso de los Vidrios, y peñas de Cenicientos.

El madroño se reproduce por semilla y por brotes de cepa, pudiendo obtenerse por estaquillas mediante tratamiento hormonal. Habita alrededor de la región mediterránea. Se cría en los montes de encinas y alcornoques.

En Madrid, este árbol debió abundar en niveles bajos y medios de la sierra. Quedan con relativa abundancia en los bosques de La Pedriza y alto Manzanares. Otros lugares donde se encuentran pies aislados, son Valdemanco, sierra de La Cabrera, montes de El Pardo, peña de Cadalso de los Vidrios, y peñas de Cenicientos.

El madroño se reproduce por semilla y por brotes de cepa, pudiendo obtenerse por estaquillas mediante tratamiento hormonal. Habita alrededor de la región mediterránea. Se cría en los montes de encinas y alcornoques.

En Madrid, este árbol debió abundar en niveles bajos y medios de la sierra. Quedan con relativa abundancia en los bosques de La Pedriza y alto Manzanares. Otros lugares donde se encuentran pies aislados, son Valdemanco, sierra de La Cabrera, montes de El Pardo, peña de Cadalso de los Vidrios, y peñas de Cenicientos.

El madroño se reproduce por semilla y por brotes de cepa, pudiendo obtenerse por estaquillas mediante tratamiento hormonal. Habita alrededor de la región mediterránea. Se cría en los montes de encinas y alcornoques.

En Madrid, este árbol debió abundar en niveles bajos y medios de la sierra. Quedan con relativa abundancia en los bosques de La Pedriza y alto Manzanares. Otros lugares donde se encuentran pies aislados, son Valdemanco, sierra de La Cabrera, montes de El Pardo, peña de Cadalso de los Vidrios, y peñas de Cenicientos.

El madroño se reproduce por semilla y por brotes de cepa, pudiendo obtenerse por estaquillas mediante tratamiento hormonal. Habita alrededor de la región mediterránea. Se cría en los montes de encinas y alcornoques.

En Madrid, este árbol debió abundar en niveles bajos y medios de la sierra. Quedan con relativa abundancia en los bosques de La Pedriza y alto Manzanares. Otros lugares donde se encuentran pies aislados, son Valdemanco, sierra de La Cabrera, montes de El Pardo, peña de Cadalso de los Vidrios, y peñas de Cenicientos.

El madroño se reproduce por semilla y por brotes de cepa, pudiendo obtenerse por estaquillas mediante tratamiento hormonal. Habita alrededor de la región mediterránea. Se cría en los montes de encinas y alcornoques.

En Madrid, este árbol debió abundar en niveles bajos y medios de la sierra. Quedan con relativa abundancia en los bosques de La Pedriza y alto Manzanares. Otros lugares donde se encuentran pies aislados, son Valdemanco, sierra de La Cabrera, montes de El Pardo, peña de Cadalso de los Vidrios, y peñas de Cenicientos.

El madroño se reproduce por semilla y por brotes de cepa, pudiendo obtenerse por estaquillas mediante tratamiento hormonal. Habita alrededor de la región mediterránea. Se cría en los montes de encinas y alcornoques.



CICLOS DELICIAS

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

CICLOTURISMO

BTT

CARRETERA



**CICLOS
DELICIAS**

Sa písas

2º CONCURSO DE FOTOGRAFIA MEMORIAL VICENÇ BAGAN

"LA BICICLETA, UN TRANSPORTE EN LA CIUDAD"

ORGANIZAN

AMICS DE LA BICI y MISSATGERS TRÈVOL SCCL

COLABORAN

CICLO-TURISME, FOTO CASANOVA, BICICLOT, y el AYUNTAMIENTO DE BARCELONA

Después del éxito conseguido en la primera edición del Concurso de Fotografía Vicenç Bagan, se convoca por segunda vez este certamen que pretende ser **una herramienta para favorecer el conocimiento, la aceptación y la utilización de la bicicleta como medio de transporte válido y efectivo en la ciudad**, así como estimular el intercambio de experiencias entre los ciclistas urbanos. Asimismo, pretende ser un homenaje a un compañero que combinaba el gusto por la fotografía con su militancia a favor de la bicicleta.

PREMIOS

El primer premio consiste en una bicicleta híbrida modelo Trek 7.300. El segundo es una cámara fotográfica reflex Canon EOS 300 i el tercero un portaequipajes con alforjas de bicicleta y material fotográfico.

Como novedad, este año se convoca un premio especial Vicenç Bagan para la foto-denuncia que mejor refleje la problemática cotidiana del/la ciclista en la ciudad. El ganador o la ganadora de esta categoría recibirá una bicicleta urbana modelo Conor con cuadro de aluminio AF 88 totalmente equipada.

Para los diez finalistas habrá suscripciones gratuitas durante un año a las revistas de Foto Casanova y de Amics de la Bici.

EXPOSICIÓN Y ENTREGA DE PREMIOS

La exposición de las fotografías del concurso, de acceso gratuito, tendrá lugar en una carpa situada en la Plaza de Catalunya de Barcelona, será inaugurada el 22 de septiembre, Día Europeo Sin Coches, y permanecerá abierta durante las Fiestas de la Mercè. La entrega de premios se hará en la misma exposición el día 22 de septiembre de 2001.

Para más información, contactar con:

Fotobici@hotmail.com o con los organizadores:

Trèvol Cooperativa.

C/ Antonio Ricardos 14 Bajos. 08027 Barcelona

Tlf. 93 498 80 70.

trevol@trevol.com.

<http://www.trevol.com>

AMICS DE LA BICI.

C/Demòstenes 19. 08028 Barcelona.

Tlf. 99 339 40 60.

info@amicsdelabici.org.

<http://www.amicsdelabici.org>



MBK

TREK

PINARELLO

**TIOGA
FACTORY**

Calmera

BICICLETAS

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

c/ATOCHA, 98

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

San pascual

BICICLETAS GLOBALIZADAS

Agustín Ortega

UN EDITOR DEL «SIN PRISAS», HACE POCAS FECHAS ME PASÓ UN TEXTO TITULADO «TRANSPORTE VERSUS SOSTENIBILIDAD»¹ DE RAMÓN FERNÁNDEZ DURÁN, MIEMBRO DE ECOLOGISTAS EN ACCIÓN. EL OBJETO ERA HACER UNA ESPECIE DE SELECCIÓN, CRÍTICA O RESUMEN PARA INCLUIR EN LA REVISTA. HEMOS CONSIDERADO QUE HAY MUCHAS IDEAS INTERESANTES PARA EXPONERLAS, AÚN TENIENDO CONCIENCIA, DE QUE DE UN TEXTO DE UNAS 30 PÁGINAS, A CUAL MÁS INTERESANTE, NO PODEMOS HACER OTRA COSA QUE DAR UNAS SENCILLAS PINCELADAS.

Al resumen del texto, le hemos añadido unos pocos contenidos de nuestra cosecha, para recuperar la coherencia que se pierde en toda reestructuración, y porque nos apetece. No queremos escondernos, nuestro objetivo es lograr que después de pasar 5 minutos leyendo este articulillo, consigas el texto de Ramón, lo leas, y pongas tu granito de arena en todo esto.

Una de las ideas principales del escrito, es que la situación de gran impulso y desarrollo de la movilidad motorizada (coches, aviones, AVEs), y la consiguiente marginación de otras formas de moverse (como la de los ciclistas), es una consecuencia y a la vez un motor, de la lógica económica histórica reciente. Y es motor y consecuencia, en especial, del último capítulo, el de la globalización o mundialización de la economía. Veamos los hechos, los efectos secundarios del embolao, las protestas, y las propuestas y sus argumentos.

1. LOS HECHOS.

1.1. Desde hace unas cuantas décadas, de forma acelerada en nuestros días, y en prácticamente en todo el mundo, la mecanización y la especialización de la producción agraria, necesarias para competir en una economía globalizada, des-truyen el tejido productivo y comercial tradicional (lo mismo que en otros sectores no agrarios), genera los consiguientes movimientos migratorios a la ciudad, se produce un gran crecimiento de las metrópolis, y el consiguiente despoblamiento de las zonas rurales. Estos movimientos también se ven impulsados por la marginación social de las zonas rurales, que origina la falta de servicios sanitarios y educativos, el desmantelamiento del transporte ferroviario, etc. En España hemos asistido a un proceso de este tipo.

1.2. En el Norte se están creando nuevos hábitos culturales, que generan una oferta (el capital no puede estar quieto) y una demanda de nuevas formas urbanísticas, que se concretan en la proliferación

de viviendas unifamiliares, chalés adosados, ciudades y barrios dormitorio, megacentros comerciales y de ocio, etc... y las correspondientes autopistas, autovías, circunvalaciones... Esta razón unida a la del anterior párrafo da lugar a la expansión de las ciudades, y se puede decir a una expansión en forma de «mancha de aceite» (ocupación exhaustiva del territorio).

Así mismo la inmersión en la «Sociedad del Espectáculo», conjunto ciertos hábitos hedonistas (que más de uno/a coincidirá con nosotros en que no tienen por qué ser nocivos en sí mismos) está imponiendo como incuestionable el valor de «contra más lejos y más deprisa mejor». En este sentido cada vez se valoran más los viajes de corta duración (una semana, un mes, un año...) de placer, estudios, o trabajo a lugares lejanos. Es como si lo próximo ya no tuviera nada que enseñarnos u ofrecernos, como si estuviera agotado...

1.3. Al mismo tiempo, una economía globalizada para funcionar, necesita el transporte de grandes cantidades de mercancías. La causa es que para producir algo de forma competitiva, la producción necesita especializarse. Cada país le toca producir lo suyo y luego hay que llevarlo allí donde se pueda vender, o traer a las personas para que lo compren, como es el caso de España y el turismo.

Con lo que has leído, podrás entender la magna proliferación y fomento de los medios de transporte motorizados que se está produciendo. En este sentido el tratado de Maastrich recoge la creación de las TEN's (Trans European Networks). Estas son un conjunto de infraestructuras comunitarias de transporte, energéticas y de telecomunicaciones. Entre las infraestructuras de transporte podemos citar las autopistas, el AVE, los aeropuertos, unión por carretera de España y Francia por el valle de Aspé, etc. También es fácil explicarse la voluntad política de fomentar el uso del transporte en coche privado (planes «Renove», por ejemplo), el desmantelamiento de la red

de ferrocarril tradicional, etc. Igualmente, La forma de urbanizar las ciudades y su entorno se plantea bajo el supuesto de un sistema de movilidad, basado en el automóvil privado.

2. LOS EFECTOS SECUNDARIOS DEL EMBOLAO.

2.1. Al escribir sobre los efectos secundarios de la globalización, Ramón explica los efectos devastadores para el empleo y las condiciones laborales tanto en el Norte como en el Sur. De hecho mientras se está destruyendo la pequeña actividad productiva tradicional, intensiva en puestos de trabajo, resulta que las 500 mayores empresas transnacionales son responsables del 25% del Producto Mundial Bruto y del 70% del comercio mundial pero tan sólo emplean al 1,25% de la población activa global». Se puede añadir el tema de las sucesivas reformas laborales reincidentes en el abaratamiento del despido, jornadas laborales desreguladas en la práctica, eliminación práctica y sibilina de la actividad sindical en el sector privado, etc. Las cosas están claras; si se considera el trabajo como algo sometido a las leyes del mercado (según el modelo globalizador y neoliberal), y hay poco trabajo, se sigue, lógicamente, el empeoramiento de las condiciones laborales. Si llueve las calles se mojan.

2.2. Ramón también señala, la quiebra que se puede producir en el sistema de transporte que se está implantando, y la quiebra económica general, si el petróleo sigue subiendo de precio, como parece probable, por el sólo hecho de su escasez y sin contar elementos de otro tipo. ¿Qué haremos entonces con los coches de gasolina?, ¿y con los de gasoil? El chatarrerooooo... El problema económico puede agravarse con el creciente endeudamiento de los estados por la construcción y mantenimiento de las TEN's, endeudamiento que al final recae sobre los ciudadanos. Por otra parte, la creación de puestos de trabajo que puede suponer

la construcción de las TEN's, enseguida se puede ver compensada por la destrucción de las economías locales, así que estamos como estábamos, o peor.

2.3. En el texto original se señalan los datos de las bajas en combate, oy perdón, queremos decir en carretera, que suelen ser (según el año), en España, de unos 5.000 muertos y 50.000 heridos graves anuales, de ellos unos 1.400 muertos y 16.000 heridos corresponden a ciclistas y peatones. En ocasiones se nos intenta vender nuevos proyectos de ingeniería punta, para reducir las cifras. Generalmente estos proyectos acaban en fracaso porque existe el fenómeno de que las personas solemos tener un nivel de riesgo asumido, y si aumenta la seguridad en unas determinadas condiciones, se tiende a variar las condiciones, para llegar al anterior nivel de riesgo para obtener un determinado beneficio (real o imaginario). De igual forma cuando hay un ligero éxito de uno de estos proyectos que disminuye las cifras de los automovilistas, suele ser a costa de limitar los derechos o de aumentar el número de víctimas, de otros usuarios de la vía pública.

2.4. Los daños del modelo de transporte al medio ambiente, con el consiguiente empeoramiento de la salud, que la globalización generará y está generando son públicos y notorios. Estos daños son «los de siempre», cambio climático, lluvias ácidas, pérdida de biodiversidad por fragmentación e invasión del territorio...

2.5. También el modelo de transporte genera marginación y así lo señala Ramón. Se margina a las personas que libremente deciden, o no tiene más remedio que viajar andando o en bicicleta. Ni las ciudades ni las carreteras se hacen pensando en los derechos de estas personas. En realidad sabemos muy bien que ciclistas y peatones somos estorbos dentro de un orden de cosas muy encaminado, o más bien, encarrillado.

Con las TEN's se crearán ciudades de primera categoría y de segunda. Las que estén bien comunicadas prosperarán, mientras que las que no, y habrá muchas, no lo harán. Esto supone una marginación para los ciudadanos de muchas ciudades, teniendo en cuenta que los impuestos, se pagan en todos lados igual.

Tampoco se nos debe escapar que un modelo que prima la utilización del automóvil privado, produce marginación, puesto que no todo el mundo puede acceder a él. Está la alternativa del transporte público, pero en ciudad no se le cuida lo suficiente como para que alcance altas cotas de calidad, (8:30 h. a.m., Madrid, línea 1 de metro, ¿borregos en lata?, no, personas en transporte público) y menos en carretera al sustituir los trenes por autobuses. La mayoría de las inversiones se van a las TEN's.

Al destruir la red de ferrocarril tradicional se fuerza a determinadas personas a viajar por carretera o no viajar. Se argumenta que el ferrocarril tradicional no es rentable económicamente. A esto se podría contestar que ni la política de servicios, ni la de precios, ni la comercial en



general ayudan a la promoción de este medio de transporte. Está claro que se le quiere hundir. Ramón señala que la elevada conflictividad laboral de los trabajadores del ferrocarril, entre otras causas, está retrasando los planes de desmantelación.

Tampoco nos pueden vender que de lo que se trata es de universalizar el modelo de transporte basado en la motorización. Todos sabemos que es imposible. Un sistema cerrado o semicerrado, de las dimensiones de nuestro planeta, y con todos los que somos, no lo puede aguantar.

3. LAS PROTESTAS, Y LAS PROPUESTAS Y SUS ARGUMENTOS.

Ante este estado de cosas, crece la contestación social. Se señala en el texto original los movimientos del Reino Unido (*Reclaims the Streets, Earth First, Alarm UK*), el rechazo de importantes sectores de la población austriaca a nuevas conexiones viarias de gran capacidad Este-Oeste que atraviesan su territorio, los movimientos en defensa de la bicicleta y del peatón en muchas ciudades europeas, los movimientos de protesta al Scanlink (unión de Dinamarca y Suecia por carretera), los movimientos de protesta a la nueva unión entre España y Francia a través del valle de Aspe y Somport, etc.

Contra la muchos de estos movimientos la represión policial ha sido brutal. En esta línea la policía británica está presionando al gobierno para conseguir una nueva legislación que permita calificar como «actividades terroristas» las acciones directas no violentas contra la construcción de infraestructuras. Esta preocupación en las instituciones políticas y represivas del poder da la idea de que, como señala Ramón «estamos tocando hueso, (...), un cambio de modelo de sociedad pasa indefectiblemente por

intentar quebrar la lógica del crecimiento del transporte motorizado».

Ante la inviable sostenibilidad del «invento», por mucho que salgan nuevas pseudosoluciones tecnológicas, cabe el redirigir la evolución de las cosas hacia estructuras que generen «cercanía» en vez de «lejanías». Se trata de funcionar de una manera más coherente con la lógica de la naturaleza, que prima el transporte vertical (las raíces, los árboles,...) frente al transporte horizontal masivo, el cual es excepcional en el mundo natural.

En definitiva, se trata de reducir la movilidad motorizada y sus inevitables efectos secundarios, y eso no se puede conseguir en el ámbito de una economía globalizada que casi por definición, necesita de este tipo de movilidad. Se puede conseguir «impulsando modelos económicos más autocentrados, reconstruyendo las economías locales y regionales». Esta idea es básica e importante.

EPÍLOGO, PERDÓN, MORALINA.

Después de resumir, reestructurar y aportar alguna idea al texto original de Ramón, nos queda un amargo sabor de boca, al saber que todo esto, lo estamos montando entre todos/as y que es muy difícil no contribuir de alguna forma a la globalización. Los gobiernos, el poder económico, los medios de comunicación de masas, pueden poner las bases para generar y alimentar el tinglado, pero sin nosotros/as la cosa no funcionaría, y sin embargo la hacemos funcionar. Seguimos montando en aviones haga o no haga falta; seguimos utilizando el automóvil en muchas ocasiones innecesariamente, aunque se tarde más, haya que pagarla, o sea peligroso; no compramos nada o compramos poco en el pequeño comercio y nos gastamos los sueldo en las grandes superficies; valoramos mucho lo de fuera y en ocasiones demasiado poco lo cercano...

La cosa no es una cuestión de todo o nada, sino de más o menos. Cada uno/a debe juzgar.

Es evidente que el capital no va a dar marcha atrás. Si no somos nosotros/as, la gente de la calle, los que demos la vuelta al proceso, nadie lo va hacer. Hay distintos ámbitos de acción, cada uno/a que busque el suyo, si es que está convencido, lo cual entendemos que no tiene por qué ser evidente. Y puesto que esta revista es el «SIN PRISAS» diremos que una primera acción no violenta (?)(pero cuidado no vaya a ser que te terroricen), puede ser, sencillamente, montar en bicicleta un poquito más...?No?

'Gran parte de este texto saldrá publicado próximamente en el libro colectivo: »La Ciencia al Alcance de la Mano: Ciencia para Todos» en Espasa Calpe. Puedes visitar <http://www.nodo50.org/maast/> a ver que encuentras. En el texto original también hay muchas y valiosas referencias bibliográficas.'

IX Encuentros Cicloturistas Madrid 2001



De nuevo, un año más, tenemos la ocasión de disfrutar de unos encuentros cicloturistas, de un momento básico de convergencia y compañía entre aquellos que tenemos en común el ciclismo urbano y el cicloturismo de alforjas.

Este año, y después de nueve ediciones de encuentros, Pedalibre organiza un recorrido por la Comunidad de Madrid y alrededores, una de las zonas más sorprendentes en cuanto a su diversidad medioambiental y cultural; después de aquellos inicios en el año '85, en las lagunas de Ruidera, en donde surgió ese nuevo concepto de viajar y de conocer gente, al ritmo de la vida,al ritmo del pedal.

ITINERARIO

1ª ETAPA: MADRID – TRES CANTOS – SOTO DEL REAL

Llegada a Madrid de los participantes a los Encuentros.

La primera cita tendrá lugar en la localidad de Tres Cantos, donde se procederá a la inscripción de aquellos que no se hayan inscrito previamente. Para ello, es necesario coger el tren de cercanías con destino Tres Cantos: estos salen de Atocha o Chamartín (se facilitarán los horarios habituales de los trenes, aunque se pedirán más unidades). Una vez hayan llegado todos los participantes saldremos de la joven y moderna localidad de Tres Cantos, por el arcén-bici camino de la localidad de Soto del Real. A nuestra izquierda se irá dejando el Monte de El Pardo, emblemático paraje que junto al Soto de Viñuelas conforman la cuña sur del Parque Regional de la cuenca alta del río Manzanares. Estos ecosistemas son representativos de la vegetación autóctona en estas latitudes desde tiempos remotos, conformando las dehesas mediterráneas.

Pasada la localidad de Colmenar Viejo, el arcén-bici se transforma en carril de doble sentido exclusivo para bicicletas, separado por un murete de hormigón, por el que iremos llegando a la localidad de Soto del Real: a nuestra izquierda podremos ir deleitando nuestra vista con el paisaje de la cada vez más cercana sierra de Madrid y en concreto en primer plano, la Pedriza, con el pico del Yelmo protagonizándola.

Por este día ya habremos pedalado bastante, y daremos con nuestros frescos y lozanos cuerpos en un polideportivo de la localidad.

2ª ETAPA: SOTO DEL REAL – RASCAFÍA

Empezaremos este día con los primeros repechos que nos llevarán a la localidad de Miraflores de la Sierra: podremos distinguir perfectamente las zonas de pre-sierra y sierra gracias a la vegetación que encontraremos en nuestro camino. Pasada esta localidad seguiremos por la carretera que nos conducirá al puerto de Canencia. La subida de este puerto se hace agradable por la constante vegetación de la que estaremos rodeados, en un principio por bosque caducifolio y en cotas ya más elevadas de coníferas.

Al poco de coronar el puerto nos encontraremos a nuestra izquierda con una pista que sale al lado de una fuente. Tomaremos dicha pista que nos conducirá al puerto de la Morcuera. Esta pista es de perfil suave y siguiéndola podremos, si queremos, visitar una senda botánica que sale desde un centro de Educación Ambiental que la Comunidad de Madrid tiene en esta zona, denominado "El Hornillo". Merece la pena, puesto que se podrán apreciar especies muy variadas como tejos, serbales, acebos y abedules entre otros. Desde aquí ya podremos apreciar el valle del Lozoya a nuestra derecha.

Seguiremos y así poco a poco iremos llegando a la altura del refugio de Morcuera, deleitándonos con las vistas del macizo de Peñalara. Desde el refugio sale una pista que nos conducirá en una rápida bajada, al valle del Lozoya y al Monasterio del Paular. En este punto nos encontraremos de nuevo un centro de Educación Ambiental denominado "El Puente del

Perdón". Aquí podremos conocer más profundamente la formación del valle y de sus entornos, especies vegetales y faunísticas.

Anteriormente existen unas zonas de baños conocidas por "las presillas", piscinas naturales que deleitarán con sus aguas los rigores del verano.

No estaría de más una visita al Monasterio barroco de El Paular, para "purificar" nuestros ajetreados cuerpos.

Desde El Paular, ya nos queda muy poco para llegar al final de nuestra etapa: llegaremos a Rascafría siguiendo una especie de carril-bici que sale a la derecha de la carretera, a la altura del monasterio y del puente del perdón. Y allí dormiremos en un polideportivo habilitado para nosotros.

3ª ETAPA: RASCAFÍA – BERZOSA DEL LOZOYA

Esta etapa es cortita, para dar descanso a nuestras piernas y gozo a nuestra vista, pues nos sumergiremos en el valle completamente. Circularémos por una buena carretera que nos conducirá entre fresnos y especies de ribera por las localidades de Pinilla del Valle y Lozoya, para poco a poco llegar a la localidad de Buitrago del Lozoya, villa ésta que se ve rodeada por unas murallas que datan del S. XI. Esta localidad tiene como lugares de interés, el castillo, la iglesia de Santa María, y las murallas.

Después de recorrer tranquilamente sus pequeñas callejuelas, pondremos nuestras manetas en dirección a Berzosa del Lozoya, pasando por lugares de baño. En Berzosa esperamos dormir en una campa.

4ª ETAPA: BERZOSA DEL LOZOYA – MONTEJO DE LA SIERRA

El recorrido se va poco a poco acercando a las estribaciones de la sierra de Ayllón y a partir de aquí circularémos por carreteras con poca densidad de tráfico, en comparación con los pasados días. La ruta de hoy quizás se haga dura en algún tramo pero merece la pena, pues el entorno lo compensa con creces.

Así llegaremos a la localidad de Puebla de la Sierra, pueblo encallado en un auténtico hoyo entre montañas, de alturas que rondan los 1800 mts.

A partir de esta etapa es conveniente abastecerse de comida pues salvo en Montejo de la Sierra, donde podremos comprar sin problemas, las siguientes localidades carecen de tiendas.

IX Encuentros de cicloturistas y ciclistas urbanos
2001
MADRID

IX Encuentros Cicloturistas Madrid 2001



Seguiremos ruta lentamente hacia la localidad de Montejo de la Sierra, entre robledales y encinas. Aquí se encuentra una de las joyas botánicas más importantes del sur de Europa "el hayedo más meridional del continente europeo" que está encabezado en la sierra del Rincón.

Se encuentra en la cuenca del río Jarama, a pocos kilómetros de su nacimiento. Podremos visitarlo: "El Hayedo de Montejo" es uno de los ecosistemas más singulares que encontramos en la Comunidad de Madrid, y por eso, por ser el pequeño reducto botánico que es, es frágil y merece la pena conservarlo".

Dormiremos en el Camping de Montejo de la Sierra.

5^a ETAPA: MONTEJO - MAJAELOYO

En este día recorreremos una de las zonas más ricas y bellas de los Encuentros. Saldremos de Montejo en dirección del pueblo de El Cardoso de la Sierra; la orografía se hará más agreste y percibiremos la belleza que nos rodea, los silencios del bosque y los bellos sonidos que de ellos surgen. Así, poco a poco iremos llegando cerca de las aguas del río Jaramilla donde podremos degustar de sus aguas, en algunas de sus pozas. Iremos llegando a la localidad de Roblelaca, pequeña aldea, con un encanto especial.

Ya tarde, iremos lentamente llegando al pueblo de Majaelrayo, donde haremos noche donde se pueda. En este pueblo no

hay tiendas, si un mesón donde se puede cenar contundentemente.

6^a ETAPA: MAJAELOYO - CANTALOJAS

El recorrido de hoy nos llevará por una pista que asciende paulatinamente dejando el valle y el pico del Ocejón (2048 m) a nuestras espaldas. Esta pista está bastante bien para rodar tranquilamente; la vegetación veremos que va cambiando del robledal para adentrarnos en zona de pinares, hasta llegar al pueblo de Cantalojas. Aquí se encuentra el Hayedo de Tejera Negra. En el pueblo hay tienda, y en el camping (a un kilómetro de distancia) donde dormiremos hay bar, con menús y platos combinados.

7^a ETAPA: CANTALOJAS - CANTALOJAS

Etapas de descanso en el que podemos disfrutar de las amistades y de los contactos hechos en los días anteriores, tirarnos todo el día sin hacer nada o disfrutar del entorno dándonos una vuelta por el hayedo. Por la noche se intentará hacer algo especial.

8^a ETAPA: CANTALOJAS - TAMAJÓN

Etapas con una orografía algo más abrupta, con constantes subidas y bajas, no muy duras pero sí rompepiernas, que no ayudan a llevar un ritmo constante; además estamos en cotas donde la vegetación existe, pero predominan

las jaras y los brezos: esto quiere decir que sombras, pocas, salvo en los robledales que se encuentran en las laderas y cercanos a las localidades. El primer pueblo por el que pasaremos es Galve de Sorbe, con su castillo del siglo XV en lontananza, entre pinares y cultivos, dando entrada a la zona de la arquitectura negra de Guadalajara. Llegaremos entre melojares y cantuesos a la localidad de Valverde de los Arroyos, con sus casas típicas de madera y pizarra, intentando rehabilitar una zona que se había sumido en el olvido, recuperando un modelo de hábitat serrano único en la zona. Podremos hacer una excursión hacia el nacimiento del río Sorbe y después acercarnos, ya por la tarde a Tamajón, en donde haremos noche en el camping.

9^a ETAPA: TAMAJÓN - GUADALAJARA

Es la última etapa de los Encuentros y tendremos que bajar de forma escalonada hacia la capital alcarreña de Guadalajara, dejando a nuestras espaldas la sierra de Ayllón, los robledales y las serranías; Pasando por Puebla del Vallés y bajando hacia las lagunas de Beleña, en las cercanías de Puebla de Beleña. Nos encaminamos entre cultivos y campos cada vez más llanos hacia Yunquera de Henares y la ciudad de Guadalajara, donde tomaremos trenes que nos lleven a Madrid.

Carlos Camo-Javier Pou

BOLETÍN DE INSCRIPCIÓN

Nombre: _____ Apellidos: _____
Dirección: _____
Municipio: _____
Teléfono: _____ Fax: _____
Grupo: _____ Localidad: _____ C.P.: _____

Participaré en los encuentros: 21 22 23 24 25 26 27 28 29

Llegaré a Madrid en: tren / bici / coche / autobús / otros Día:

Ingres 6.000 en el caso de realización de todo el recorrido o 1.000 pesetas por día en el caso de que te apuntes días sueltos.

La cuenta es la de Conbici, CAJA DE MADRID. Entidad-2038 Sucursal-1929 DC-74 Código de cuenta nº-3000175510. Dirección- C/ Velázquez, 96 28006 Madrid.



¡¡BICIMANÍA!!

¡hasta que conocí el taller mecánico de Bicimánía!
y además... ¡tengo tiempo para pintarme las uñas!

siempre tuve problemas con mis mecánicos
que si no cambia bien...
que no frena...
una biela que se afloja...

ahora desde ese momento mi vida cambió
ahora frena a las mil maravillas
tengo un cambio de precisión suiza



Taller

al mejor



Aparaguado de una rueda o centrado tangencial del buje trasero

alculo y comprobación de la **Línea de la cadena**

escariado y serrado 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** 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

el mimo que le dedicamos a tu bici. Porque nuestra ilusión,

al igual que la tuya; es montar, y montar con ilusión. Esto nos

move a estudiar hasta el último detalle de la bici: desde cómo

montar correctamente unas zapatillas 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

Bicimánia y su taller han sido
seleccionados por SHIMANO
como:

SHIMANO
SERVICE CENTER



Rincón literario

UN MUNDO FELIZ

Aldous Huxley

Las enfermeras obedecieron; pero ante la proximidad de las rosas, a la sola vista de las alegres y coloreadas imágenes de los gatitos, los gallos y las ovejas, los niños se apartaron con horror, y el volumen de su llanto aumentó súbitamente.

(...)

-Crecerán con lo que los psicólogos solían llamar un odio "instintivo" hacia los libros y las flores. Reflejos condicionados definitivamente. Estarán a salvo de los libros y de la botánica para toda su vida. -El director se volvió hacia las enfermeras-. Llévenselos.

Llorando todavía, los niños vestidos de caqui fueron cargados de nuevo en los carritos y retirados de la sala, dejando tras de sí un olor a leche agria y un agradable silencio.

Uno de los estudiantes levantó la mano; aunque comprendía perfectamente que no podía permitirse que los miembros de una casta baja perdieran el tiempo de la comunidad en libros, y que siempre existía el riesgo de que leyeren algo que pudiera, por desdicha, destruir uno de sus reflejos condicionados, sin embargo..., bueno, no podía comprender lo de las flores ¿Por qué tomarse la molestia de hacer psicológicamente imposible para los Deltas el amor a las flores?

Pacientemente, el Director de Incubación y Condicionamiento se explicó. Si se inducía a los niños a chillar a la vista de una rosa, ello obedecía a una alta política económica. No mucho tiempo atrás (aproximadamente un siglo), los Gammas, los Deltas y hasta los Epsilones habían sido condicionados de modo que les gustaban las flores; las flores en particular, y la naturaleza salvaje en general. El propósito, entonces, estribaba en inducirles a salir al campo en toda oportunidad, con el fin de que consumieran transporte.

- ¿Y no consumían transporte?- preguntó el estudiante.
- Mucho -contestó el DIC-. Pero sólo transporte.

Las primulas y los paisajes, explicó, tienen un grave defecto: son gratuitos. El amor a la Naturaleza no da que hacer a las fábricas. Se decidió abolir el amor a la Naturaleza, al menos entre las castas más bajas; abolir el amor a la Naturaleza, pero no la tendencia a consumir transporte. Porque, desde luego, era esencial que siguieran deseando ir al campo, aunque lo odiaran. El problema residía en hallar una razón económica más poderosa para consumir transporte que la mera afición a las primulas y los paisajes. Y lo encontraron.

- Condicionamos a las masas de modo que odien el campo -concluyó el director-. Pero simultáneamente las condicionamos para que adoren los deportes campestres. Al mismo tiempo, velamos para que todos los deportes al aire libre entrañen el uso de aparatos complicados. Así, además de transporte, consumen artículos manufacturados. De ahí estas descargas eléctricas.

- Comprendo -dijo el estudiante.

Y presa de admiración, guardó silencio.

CICLOTURISMO CON BICIS RECLINADAS

Hermanos Pérez

LA PRIMERA VEZ QUE TUVIMOS NOTICIAS DE LAS BICIS RECLINADAS FUE HACE QUINCE AÑOS EN UN ARTÍCULO DE LA REVISTA AMÉRICA CIENTÍFICA SOBRE LOS VEHÍCULOS DE TRACCIÓN HUMANA, Y NOS QUEDAMOS SORPRENDIDOS. NUNCA HABÍAMOS IMAGINADO QUE PUDIERE EXISTIR UN DISEÑO DE BICICLETA TAN DIFERENTE DEL CONVENCIONAL.

Nosotros somos cicloturistas de alforjas, y habiendo realizado infinidad de viajes en bicicletas de carreras y de montaña, rápidamente pensamos si este nuevo tipo de bicis —en realidad no tan nuevo— sería adecuado para nuestra actividad ciclista. Según el artículo, estas bicis superaban a las convencionales en muchos aspectos (la comodidad, la aerodinámica, el rendimiento, la seguridad). Si esto era así, no comprendíamos por qué se tenía tan poco conocimiento sobre ellas y por qué no se veían en las carreteras, ni había tiendas donde adquirirlas —por lo menos en España—. Ante las dudas y las dificultades dejamos de darle vueltas al asunto, aunque ya

nunca pudimos olvidarnos de la existencia de estas bicis.

Pero hace tres años cayó en nuestras manos una fotografía de una revista francesa donde se veía a un cicloturista, ya entrado en años, que estaba recorriendo Estados Unidos de costa a costa con una bicicleta reclinada. Daba tal sensación de desahogo, de comodidad, que nos pusimos a indagar, esta vez en firme.

Para el que no las conozca sólo diremos (al final del artículo se reseña donde encontrar más información) que estas bicis persiguen y logran, por el procedimiento de modificar la postura del ciclista, fundamentalmente dos objetivos: una mejor

aerodinámica que permite un alto rendimiento del pedaleo (más velocidad con menos esfuerzo) y una ergonomía que confiere a estas bicicletas una comodidad increíblemente superior a la de las bicis convencionales.

Nuestro primer objetivo fue indagar a través de Internet. Allí encontramos varias páginas en castellano —algunas excelentes— que nos informaron sobre los diferentes tipos de bicis reclinadas que existen y, lo que era mucho mejor, donde podíamos comprar en España este tipo de bicicletas. La única tienda que las vende —que nosotros sepamos— se encuentra en Valencia, su nombre es Ergobike y está regentada por Guido Lindener, (un alemán aclimatado a la paella; no en vano lleva en España quince años).

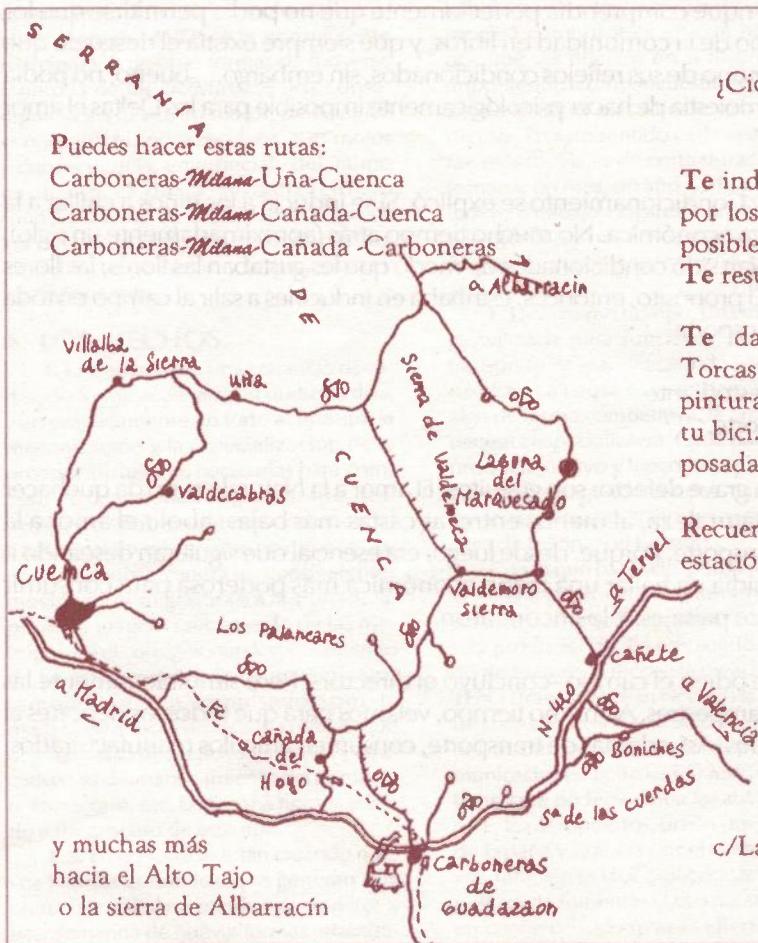
Decidimos ir a Valencia, porque para nosotros, a pesar de la buena información que habíamos obtenido en Internet, era fundamental probarlas antes de una posible compra. Allí estuvimos montando en distintos modelos. Sin extendernos demasiado diremos que existen fundamentalmente dos

Puedes hacer estas rutas:

Carboneras-Milana-Uña-Cuenca

Carboneras-Milana-Cañada-Cuenca

Carboneras-Milana-Cañada-Carboneras



tipos de reclinadas: las cortas y las largas. Las cortas tienen el eje pedalier más adelantado que el eje de la rueda delantera, la batalla –distancia entre ejes– es menor que en las largas y el ciclista va más recostado que en estas, estando indicadas para un ciclismo deportivo, en donde prima más la velocidad y el rendimiento que la comodidad. Las reclinadas largas tienen el eje de la rueda delantera más adelantado que el eje pedalier, y están pensadas más para el paseo o el cicloturismo de alforjas; no dan el alto rendimiento de las cortas, pero, sin embargo, la comodidad en ellas es insuperable.

Por el tipo de ciclismo que nosotros practicamos decidimos comprar un par de flamantes reclinadas largas fabricadas en Alemania (FLUX V-200).

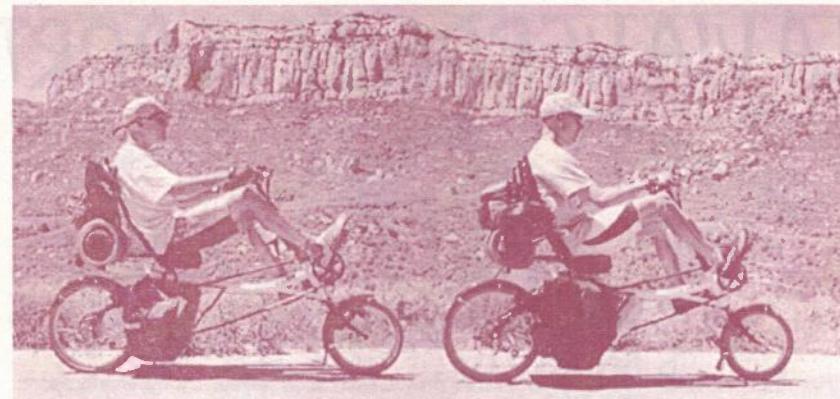
Después de unas cuantas decenas de kilómetros de práctica y aclimatación decidimos hacer un viaje por Los Arcos y Muniellos. Este fue nuestro primer viaje, al que sucedieron, hasta la fecha, cuatro más, todos ellos con bastante dificultad montañosa.

Con la experiencia adquirida durante los casi 3.000 Km recorridos desde que las compramos, creemos que podría ser útil exponer nuestra opinión sobre las **reclinadas largas** aplicadas al cicloturismo de alforjas, sus inconvenientes y sus ventajas.

En primer lugar hay que aclimatarse a la nueva postura. Nada más subirte a una reclinada puedes perfectamente salir circulando. Sin embargo, para un correcto dominio de estas bicis se necesita de un periodo de prácticas que, en nuestro caso, duró alrededor del centenar de kilómetros.

Respecto a la pregunta que todo el mundo se hace, incluidos nosotros antes de probarlas, sobre si en estas bicis cuesta más pedalear que en las convencionales, tiene una respuesta rápida: en llano o bajada, y a alta velocidad, las reclinadas son mucho más veloces debido a la postura aerodinámica del ciclista (estas bicicletas tienen el récord de la hora en velódromo). En subida, las reclinadas dan un rendimiento exactamente igual al de las bicis convencionales. Es evidente que en estas bicis es imposible ponerse de pie sobre los pedales, por lo que no se puede obtener la potencia puntual adicional que esto supone. Este "inconveniente" queda atenuado por la ventaja que significa tener un punto de apoyo fijo para la espalda (ver foto). Por si quedara alguna duda baste decir que nosotros hemos subido puentes durísimos (Arcos, Rañadoiro, La Morena del Montsant, El Conio, etc.) algunos con pendientes de hasta el 20%, cargados con 15 Kg de equipaje, y que ni estamos en la flor de la juventud ni somos atletas excepcionales.

En el apartado de ventajas hay que hablar de la comodidad de estas bicis, y de la ausencia de los inconvenientes que para la salud tienen las bicis convencionales. Y aquí



Los Hermanos Pérez en el Montsant (Tarragona)

todo lo que se diga es poco. En primer lugar hay que decir adiós para siempre al peor tormento de los ciclistas, (y muy especialmente de las chicas): el dolor de culo. Se acabaron los dolores, las rozaduras, los forúnculos, las cremas, y el suplicio de sentarse en el sillín por las mañanas, en frío, después de varias jornadas pedaleando. Cualquiera que haya hecho viajes en bici sabe de qué estamos hablando. Las manos, las muñecas y sobre todo la espalda y las cervicales, otro de los puntos negros del ciclismo tradicional, no sufren en absoluto. Todo ello redundaba en una sensación tan sumamente placentera al pedalear que podemos asegurar que el que prueba una bici de este tipo empieza a considerar a las bicis tradicionales como un potro de tortura. Cuando acabas una larga jornada de pedaleo es maravilloso que el único cansancio sea el de las piernas.

Otro punto muy importante es la seguridad de conducción. En estas bicis es imposible salir despedido hacia delante en las frenadas bruscas, siendo estas, además, muy seguras por estar el centro de gravedad muy bajo. Cuando frenas notas que la bici se pega al suelo manteniendo una perfecta estabilidad, y el control que se tiene al apoyar los pies en el suelo es perfecto. Por otra parte, en caso de caída el cuerpo está mucho más cerca del suelo y en una postura que propicia que los riesgos de daños sean menores.

En cuanto a la seguridad vial, estas bicis no sólo no tienen problemas sino que, en todo caso, son más seguras que las convencionales, ya que a pesar de que el ciclista va un poco más bajo, los conductores te aprecian como un vehículo más grande, habiendo comprobado que al adelantarnos se separan apreciablemente más que cuando íbamos con nuestras antiguas bicis.

¿Y los inconvenientes? También los tienen, aunque hay que decir que poco importantes comparados con las ventajas. Las reclinadas vienen a pesar, a igualdad de materiales, unos cinco kilos más, y aquí hay que hacer una reflexión que pocas veces se hace al considerar los pesos de las bicicletas, a los que, desde nuestro punto de vista, se da demasiada importancia. Si tenemos en cuenta que el peso total que un cicloturista tiene que desplazar (bici, equipaje y ciclista) es aproximadamente de 95 Kg, el sumar 5 Kg más supone un incremento de tan sólo un 5% sobre el peso total; bien poco si tenemos en cuenta que la fuerza del pedaleo no sirve sólo para desplazar el peso, sino también para vencer el rozamiento de las ruedas y la resistencia del aire, aspectos estos dos últimos sobre los que el peso no tiene incidencia alguna. Otro inconveniente es la menor estabilidad a baja velocidad (por debajo de 6 Km/h) de las reclinadas largas. A menos de esta velocidad la bicicleta tiende a culebrear. Esto es debido a la batalla larga de estas bicis y en parte se solventa con

kilómetros de práctica. La mayor batalla también hace que tengan una conducción menos ágil. Las reclinadas son más aparatosas de tamaño y, aunque nuestras bicis sólo tienen 9 cm más de longitud que una bici de montaña, debido a las dimensiones del asiento es más difícil introducirlas en trenes y autobuses; pero se puede, y así lo hemos hecho. Por último, las reclinadas, al ser bicicletas fabricadas en Europa y en mucha menor cantidad que las tradicionales, tienen un precio bastante superior a igualdad de componentes (nuestras bicis han costado 180.000 ptas. cada una).

Las reclinadas pueden ir por caminos en buen estado (tienen una estupenda suspensión) pero su uso no está indicado para caminos malos y campo a través. Para la ciudad, si no se conduce de forma agresiva, sirven perfectamente.

Os estaré preguntando por qué no se ven estas bicis si, como decímos, tienen ventajas decisivas. Hay varias razones. Aunque las primeras bicis reclinadas se fabricaron en 1933, después de batir varios récords la UCI (Unión Ciclista Internacional) decidió, en 1938, prohibirlas en sus carreras. Esto llevó a un estancamiento en la investigación y en el uso, y se dejaron de construir. Fue en 1978 cuando de nuevo se empezaron a fabricar en Estados Unidos, fundándose a la Asociación Internacional de Vehículos de Tracción Humana (en inglés IHPVA) que se ha encargado desde entonces de promocionarlas, organizando competiciones y reuniones. Pero estas bicis se encuentran con un grave escollo para su rápida difusión: la fuerza de la costumbre. Estamos tan hechos a las bicis convencionales y las reclinadas son tan radicalmente distintas que, sin proponérnoslo, sentimos ante ellas una inexplicable desconfianza, cuando no un abierto rechazo. No obstante, las estadísticas indican que en los países europeos de mayor tradición cicloturista (Inglaterra, Holanda, Francia y Alemania) el número de estas bicicletas está en aumento, habiendo varias empresas que se dedican a su fabricación.

Para terminar, una advertencia: si eres tímido y no te gusta llamar la atención está claro que las reclinadas no son tus bicis. A nosotros, entre infinidad de anécdotas, una vez hasta nos llegó a parar una pareja de la Guardia Civil con la única intención de ver si les dejábamos –nos lo pidieron muy cortésmente– subirse en ellas.

Para más información sobre el mundo de las reclinadas podéis entrar en la dirección de Internet

www.readysoft/home/mxicola/hpv.html
donde también encontraréis numerosos enganches a otras páginas (sobre todo es muy buena la de Javier Manchón). Y si queréis contactar con nosotros para cualquier pregunta, podéis llamar al teléfono: 949 82 33 52 o escribir a la dirección de correo acharli@eresmas.com



Suspensión

LA VIA VERDE DELS PORTS DE BESEIT

Lluís Andrés

ESTA PRIMAVERA HEMOS CRUZADO EN BICICLETA EL LLAMADO "DESIER-TO DE CALANDA". ES UNA EXTENSIÓN DE UNOS 60 KILÓMETROS CUADRADOS, DONDE TODO Y NADA PUEDE SUCEDER. EN ESTA INMENSA LLANURA SE ENCUENTRAN VARIAS VÍAS DE TREN, LA MAYORÍA DE ELLAS EN DESUSO. NO-SOTROS ESCOGIMOS PARA NUESTRO VIAJE LA QUE UNÍA LAS TIERRAS DEL BAJO ARAGÓN CON LA TERRA ALTA DE CATALUNYA: EL ANTIGUO "FERROCA-RRIL DEL VALLE DE ZAFÁN".

Abandonado desde los años sesenta, recorrió en toda su amplitud la base del macizo dels Ports de Beseit antes de unirse a las aguas del Ebro, en un trazado de unos 150 kilómetros que ahora se encuentra en fase de restauración para uso de cicloturistas y agricultores.

Se trata de una de las llamadas Vías Verdes, las cuales aprovechan instalaciones que ya no se utilizan de las vías de tren para convertirse en carriles de gran recorrido cómodos y seguros para el tránsito de bicis, en zonas donde el turismo rural y la Naturaleza ofrecen sus atractivos.

Todo empezó de la manera más simple, viendo una fotografía que invitaba a la contemplación. El titular TERUEL EXISTE acompaña una imagen llena de inmensidades desérticas, inacabables planicies fundiéndose con el horizonte y en primer plano una estación ferroviaria en ruinas, al lado de una inexistente vía de un inexistente tren. Jamás hubo pasajeros en estas estaciones, ni prisas. Ni siquiera

se llegó a instalar ningún raíl: tan sólo el silencio que trae el viento, cuando no choca con nada ni con nadie. Luis Buñuel se inspiró en estos paisajes, en su atmósfera y en sus gentes para crear ese ambiente propicio, onírico del surrealismo. Y es que ese mirar a todas direcciones, al infinito, recrea la mente hacia la imaginación y el espejismo.

Así, llegamos en tren a La Puebla de Hijar, y nos deslizamos con nuestras bicis entre el gentío que se preparaba ese Jueves Santo para hacer sonar los tambores durante toda la noche; costumbre ancestral que se pierde en la oscuridad de los tiempos. La luna llena veló nuestros sueños en la ermita que se eleva en una colina a la salida del pueblo, y desde allí nos llegaba lejano el sordo retumbar de los tambores.

Despertamos al amanecer y nos pusimos en marcha, rumbo al siguiente pueblo llamado Urrea, una pequeña localidad donde nos abastecimos de agua en su fuente, ya que el sol empezaba a calentar la

mañana, y proseguimos pasando ante figuras petrificadas de tamborileros hasta Albalate del Arzobispo, donde sí pudimos ver de cerca y oír la "tamborrada". Todo el pueblo, los niños, los vecinos, todos al mismo compás y en el estómago, golpeando, la vibración de la vida misma.

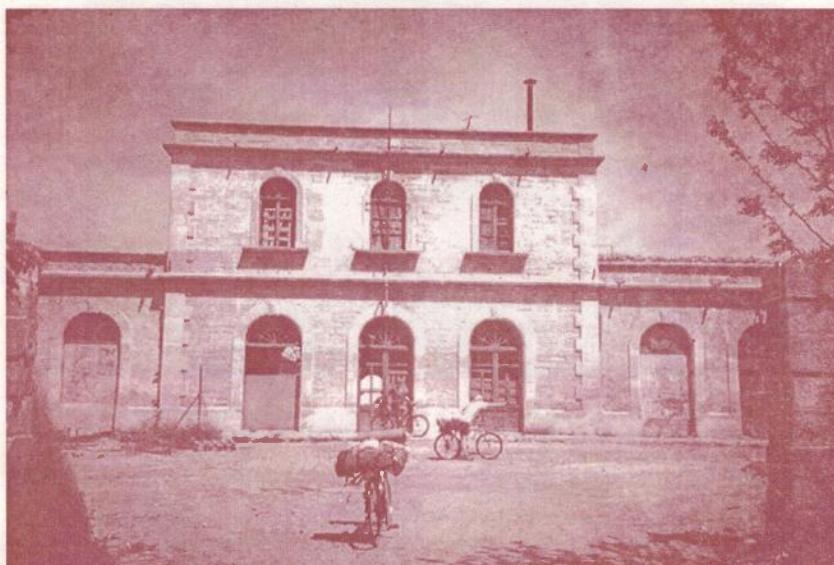
Continuamos con nuestro pedaleo y pasamos por "El Bentorillo", un villorrio de cuatro casas antaño prósperas venidas a menos situado prácticamente en el centro de esta extensión atravesada por la carretera. A lo lejos, como único punto de referencia conocido para nuestros ojos, la chimenea de la central térmica de Andorra. Hacemos una parada para recuperar fuerzas y redefinir la ruta. La carretera no deja de subir alejándonos de nuestro objetivo, por lo que tomamos pista a partir de ahora para trazar una tangente imaginaria a este círculo de casonas en ruinas, soledad, viento, barrancos y sed. Finalmente un pastor con sus ovejas nos orienta y conseguimos llegar a las lindes de la central. Curiosa imagen de un complejo casi lunar con voces megafónicas sonando en medio de la nada junto a las "masadas" abandonadas; de corrales o "parideras" hundidos frente a la altura de la joven chimenea.

De nuevo sobre el asfalto, dos motoristas surgen de repente de esa nada a toda velocidad y nos sobrepasan de repente sin avisar . . . Esta es tierra de contrastes, y su estela de humo pronto deja paso a otro olor más agradable: el aroma de los melocotoneros en flor.

Huele a Calanda, es media tarde y aquí han estado toda la noche sin dormir. Es Viernes Santo y el pueblo está abarrotado de gente cansada, pero la comida-cena nos repone, y apetece pasear ahora por sus calles . . . hay una que se llama Luis Buñuel . . . comprar algún recuerdo . . . un tambor más grande que una persona . . . otra estación en ruinas . . .

No es temporada de melocotones, pero sí que los conseguimos confitados en un frasco, y los tomamos como cena junto a nuestra tienda de campaña plantada al abrigo de los tambores en la distancia, su sabor es almibarado, dulce, delicioso.

Despertamos bajo los árboles: Hoy nos queda un buen trecho y tenemos ganas de ver la antigua vía. Pasamos por Castelserás, por su puente de piedra, y al cabo de unos kilómetros de pequeños caminos y huertos para evitar carreteras, divisamos Alcañiz sobre una colina. Ci-



Sanpiscos

dad grande e importante fundada alrededor de otra alta torre, con sus casas color ocre-tierra rodeándola.

Aquí el Sol nos quema, pero también nos reconfortará la visión de la vía. La tomamos sin parar, y nos lanzamos a descubrirla sorprendidos por su buen estado para el tránsito y por la longitud de alguno de sus túneles: el más largo nos deja helados tanto por la temperatura como por la sensación de inacabable que provoca el ver la salida desde el principio hasta el final:

¡Por fin la luz! En la estación abandonada de Valdealgorfa una agradable brisa nos refresca la piel al tiempo que tomamos algo de alimento para seguir, tras estos veinte kilómetros de Sol abrasador y de algún que otro coche.

Seguimos con otro túnel siniuso y volvemos a ver otra estación, la de Valjunquera; aunque el pueblo no es visible porque se encuentra al otro lado de una colina, a unos tres kilómetros. A partir de aquí las cosas se complican: la vía se estrecha y las cañas comienzan a aparecer en los márgenes. También el ruido de la "civilización" se hace evidente, pues la carretera está próxima a la vía en este tramo. El recorrido es ahora descendente, pero la dificultad del empedrado impide que podamos avanzar con la velocidad que deseáramos. Tras una curva aparece otra estación, y entonces lo vemos: hasta aquí hemos llegado. La siguiente parada sería Torre del Compte, pero a pesar de no encontrarse demasiado lejos (como máximo unos cinco kilómetros por la vía) el estado de la plataforma nos hace desistir de continuar por ella: Han quitado los raíles y el resto no lo han tocado. Valdeltormo se encuentra a unos tres kilómetros por buena carretera, de manera que aprovechamos la bajada para huir de la tormenta que se avecina relampagueando entre las montañas.

Empieza a tronar, y la noche se nos viene encima. ¡Que suerte! Un corral nos cobija justo cuando empieza a llover, estamos hambrientos y preparamos una cena caliente junto al río Matarraña. Mañana... ¡Catalunya!

Tras una reconfortante noche nos ponemos en marcha de nuevo. Hemos descansado y hoy Sábado vamos a remontar la carretera hasta Torre del Compte, donde volveremos a comprobar que la vía no está arreglada y contemplamos su majestuoso puente sobre el Matarraña por donde antes pasaba el tren. Paramos en este bonito rincón y en su bar, disfrutamos del almuerzo y charlamos con su al-

calde, quien nos explica los proyectos que tienen respecto a la vía. Le hacemos ver lo importante que es como nexo de unión entre comarcas, y él está de acuerdo. Se trata del tramo más salvaje de todo el recorrido, con los desniveles más acusados y tal vez por ello, el que todavía no se ha restaurado. Tras estos contactos, continuamos la ruta diciendo adiós a Teruel, la parte más difícil pero más prometedora del viaje.

de sus celdas, donde por fin conseguimos ducharnos y refrescarnos una vez que ya tenemos claro el resto del recorrido.

Concluimos entre nosotros que en este tramo de vía arreglado faltan de medios de seguridad, sobre todo cuando se cruzan puentes o se recorren curvas suspendidas sobre el río, ya que han dejado las antiguas barandas del tren, las cuales podrían tragarse a una persona circulando a velocidad al borde de los barrancos. Pero



Seguimos ahora una pista que nos han indicado en el bar, la cual tras pasar por la ermita de los Santos nos sitúa en terreno conocido. Estamos frente a la Penyagaleria, y la visión de los Ports de Beseit en toda su amplitud nos reconforta.

Bajamos a comer a Arnes, y una vez allí empezamos a encontrarnos ya con situaciones familiares. El refugio está a tope de gente y desecharmos la idea de dormir en él. Comiendo aparece nuestro amigo local y rápidamente nos pone al día del tramo de vía que ahora recorreremos, ya arreglado y señalizado. También nos ilumina el tramo final del recorrido, gracias a sus conocimientos del río Ebro. Intercambiamos impresiones y paseamos por Arnes, antes de volver a subir a nuestras bicis para recorrer ahora un agradable tramo asfaltado y cerrado a los coches. También han arreglado los túneles para que se puedan alumbrar gracias a la Energía Solar. Y así, antes de que se haga de noche, nos encontramos en un agradable apartamento tras haberlos dejado caer apoltronados sobre nuestras bicis durante un par de horas, sólo parando en Bot para abastecernos.

Estamos en La Fontcalda, antiguo balneario, polvorín durante la Guerra Civil, y actual ermita de culto al descontrol muy parecido a Montserrat. Sólo faltan las tiendas de "souvenirs". Disfrutamos de una

todo llegará, en general lo que se está haciendo es muy positivo, se nota una gran voluntad de promoción de esta vía verde comparándola con su estado hace tres años, cuando la recorrimos por primera vez.

Ahora las estaciones abandonadas se suceden sin pausa, y además están más limpias. Pinell de Brai, Benifallet y por fin llegamos al Río Ebro, donde la barca que nos había mencionado nuestro amigo nos recoge y navegando por sus aguas podemos relajarnos tras tres días de ruta sin descanso. Navegamos a favor de corriente, y ante nosotros se abren nuevos paisajes a cada recodo del río. Xerta, con su impresionante azul, construido por los árabes originalmente; su canal que permite la navegación atravesándolo, Tivenys donde una paella nos restablece de todo, Bitem con su apacible aspecto imperturbable de siglos de aromas a naranjo en flor, Tortosa tan próxima al delta donde la amplitud del mar se hace más que evidente... Han sido 150 kilómetros de pedaleo sin desperdicio, donde la belleza se siente más que verse, una caricia para los sentidos acostumbrados a otra realidad...

Ahora sí, una estación de tren llena de vida nos devuelve a la "civilización". Siempre será un hasta luego y nunca un adiós a estas tierras.

10.000 ARTÍCULOS, 200 BICICLETAS

BICICLETAS CARRETERA

CANNONDALE 2000
*+100 CAD4 Ultegra T-56
329.900.- 259.000.-
CAD4 Ultegra Mix K-Syrium
339.900.- 299.000.-
CAD3 105 Mix K-Syrium
219.900.- 249.000.-
*# 4000 SL Cad 5 Duroc
359.900.- 359.900.-
*# 3000 SL Cad 5 Duroc
309.900.- 359.900.-
Cycling Gong (Réplica)
339.900.- 349.900.-
COLNAGO
*Dream Plus SH/105 Mix H. Carbono
399.900.- 299.000.-
BIANCHI
*XL Chorus 10V Mix. H. Full Carbono
359.900.- 349.000.-
*M Velox 9V Mix. H. Carbono
279.900.- 169.900.-
MMR
-DACHAI 7000 Ultegra Grupa + Ruedas
329.900.- 259.900.-
-DACHAI 7003 Ultegra R. K-Syrium H. Carbono
309.900.- 299.900.-
-ALTEC 2 Aero 105 H. Carbono
289.900.- 199.900.-
BH
*Corona réplica dur-o-ace K-Syrium
369.900.- 349.000.-
Aprilia Ultegra, Mavic Cosmo H. Carbono
289.900.- 209.900.-
Ventus Ultegra 105 MX, Mavic H. Carbono
209.900.- 169.900.-
Oxyline Ultegra Mix 107 H. Carbono
149.900.-
ROTOR
Vea a probar la Revolución en Discos.
TREK
*5200 OCLV/ULTEGRA
339.900.- 389.900.-
*2200 ALU 105/ULTEGRA
269.900.- 239.900.-

CUADROS CARRETERA

CANNONDALE
*CAD3 (99) Hor. Sílico Carbono
289.900.- 130.000.-
*CAD4 (99) Hor. Sílico
299.900.- 160.000.-
BIANCHI
*Cuadro M 7005 (1,7 kg) H. Carbono
109.900.-
*Cuadro L 7005 (1,4 kg) D.B. H. Carbono
159.900.-
*Cuadro XI (99) <1,1 kg) H. Full Car
189.900.-
LOOK
*KG 281 c/barrilla Hsc2
259.900.- 219.900.-
*KG 261 c/barrilla Hsc3
219.900.- 185.000.-
*KG 231 c/barrilla aluminio
269.900.- 79.900.-
*KG 281 (99) c/barrilla Hsc2
259.900.- 199.900.-
*KG 251 (99) c/barrilla Lds negro
229.900.- 150.000.-
GT
*Cuadro Cromoly
38.900.- 19.990.-
COINAGA 2000
*DREAM PLUS ALU. H. FLASH
199.000.-
*STAR ALU. H./TIME
135.000.-
*VIP 2000 H/FLASH
169.000.-
*ALTAIN (Acero)
100.900.-
*MEGAMASTER (Alu.)
109.900.-
*DREAM (ALTEC 2) T-56
109.900.- 139.900.-
*OVAL MASTER
109.900.- 239.900.-
*MASTER EXTRALIGHT
109.900.- 139.900.-
MUR
*DECHAT 7000 1,4 kg
600.000.-
*DECHAT 7003 1,3 kg
599.900.-
*DECHAT 7005 1,5 kg
599.900.- 39.900.-
Colores a elegir
KARACOL
*Aluminio 7005 Megatubo, spaguety 1,7 kg
29.900.-
*Columbus Solle
29.900.- 14.900.-
HORQUILLAS CARBONO
LOOK
*LOS AERO 2 AHEAD 500 gr
24.900.-
*HSC 2 RECTA AHEAD 550 gr
33.990.-
*HSC 1 CURVA AHEAD 350 gr
33.990.-
*HSC 3 curva AHEAD
39.990.-
TIME
*CLUB RECTA C/tubo negro
29.990.-
*ESTILO CURVA C/tubo negro
29.990.-
*FORUM PRO CURVA C/tubo negro
34.990.-
*MILLENIUM Tubo negro
34.990.-
PEDALES AUTOMÁTICOS
RITCHIEY
*Lagix WCS solo SPD 280 Gr.
11.990.-
LOOK
*394 Nuevo 2001 (negro, negro y amarillo)
19.990.-
*121 247 neg. 340 Gr. (plateado)
11.990.-
*121 257 neg. Carbón 340 Gr. (gris)
11.990.-
*123 236 neg. (gris)
8.990.-
*126 320 neg. (gris)
8.490.-
*137 neg. 320 Gr. (gris)
7.990.-
*136 neg. 380 Gr. (gris)
6.990.-
WELLCO
*Regulable, aluminio, red. Sellada 380 Gr.
7.990.-
RUEDAS
Llanta OPEN PRO plata, SUP, mecanizada, perfil bajo
Open/Duro
Del/17.990.- Ira/28.990.-
*Open/Ultegra
Del/13.990.- Ira/17.990.-
*Open/U15
Del/11.990.- Ira/15.990.-
*Cassette/carril
Del/15.990.- Ira/19.990.-
*Cassette Elite II 9010v
Del/23.990.- Ira/28.990.-
*Cassette Elite
Juego 39.900.-
*Ksyrium
Del/29.990.- Ira/40.990.-
84.990.-

CAMPAGNOLO

*NUCLEON (24R)
Del/59.900.- Ira/57.990.-
*ELECTRON
Del/35.990.- Ira/36.990.-
*PROTON
Del/24.990.- Ira/30.990.-
*SHAMAL
Del/42.990.- Ira/55.990.-
ROLF 99
Vector Pro Juego
89.990.-
*Vector Camp Juego
64.990.-
CUBIERTAS CARRETERA

MICHELIN

*Ajal pro
3.990.-
*Ajal super comp
2.990.-
*Ajal Bitspot
1.990.-
*Ajal performance
2.990.-
*Ajal Pro Light
4.990.-
VITTORIA
*Action Pro pleg. (azul, rojo)
2.990.-
*Techno Pro pleg. (azul, rojo)
2.990.-
*Crono CX pleg. (azul, rojo)
2.990.-
*Action Kevlar (azul, amarillo, rojo)
2.990.-
*Action Kevlar pleg. (azul, amarillo, rojo)
1.990.-
HUTCHINSON
*Excel Kevlar
1.990.-
MANILLARES

ANTES

*ITM Millennium (230 grs.)
12.990.-
*Deda Newton (C/Potencia Newton)
20.990.-
*Deda 215 (215 grs.)
8.990.-
*Deda 250 (250 grs.)
6.490.-
*Deda 285 (285 grs.)
3.990.-
*3TTT Prime 199 (199 grs.)
10.990.-
*3TTT Prime 220 Forma
8.990.-
*3TTT Prime SL Ergopower
6.990.-
*Ritchey WCS (210 grs.)
10.990.-
*ITM 330 Negro
4.990.-
POTENCIA AHEAD (Todos los Modelos)

DESPRES

*ITM Millennium (144 grs.)
12.990.-
*Klops (130 grs.)
9.990.-
*FRM (135 grs.)
10.990.-
*Ritchey WCS (146 grs.)
8.990.-
*Ritchey (166 grs.)
4.490.-
*Code (170 grs.)
4.490.-
*3 T10 The 196 (grs.)
2.990.-
*3 T11 Forja (220 grs.)
6.990.-
*ITM Big One (194 grs.)
7.990.-
*Cinelli Solido
14.900.-
*Cinelli Solido Magno
16.990.-
TIJAS

ANTES

*ITM Millennium (205 grs.)
12.990.-
*Klops (216 grs.)
8.990.-
*Ritchey WCS (237 grs.)
10.990.-
*Kalex Carbono (215 grs.)
6.990.-
*Socia (T100) (242 grs.)
14.990.-
*Usa (T10) (209 grs.)
2.590.-
*Ritchey (310 grs.)
15.990.-
*EDR Titánio
9.490.-
*EDR Easton
9.490.-
PULSOMETROS

NO TE PASES DE VUELTAS
SIGMA PC 3 (3fun.)
6.490.-
*SIGMA PC 6 (6fun.)
7.990.-
*SIGMA PC 7 (7fun.)
9.490.-
*SIGMA PC 14 (14fun.)
14.990.-
*Phase 4 12 fun.
12.990.-
*Phase 3 10 fun.
12.990.-
BOLSAS

DESPRES

*Mobile Agua Caneelback
4.990.-
*Mobile Agua Zefal
3.990.-
*Modula Agua Karacol C/Bolsa
4.590.-
*Bolsa neopreno 1mid/400 Zmid/750 Zmid/1000
4.590.-
*Bolsa termico 1Z/L
8.90.-
ZAPATILLAS

SIDI

*DYNAMIC
9.990.-
*IRON
12.990.-
*COMET
16.990.-
*SHADOW
17.990.-
*Energy 2 zapatillas micrométricas
15.990.-
*Energy 2 zapatillas micrométricas
9.990.-
JOHN LUCK

*Master 2 zapatillas
5.990.-
*Master 25 zapatillas
8.990.-
HERRAMIENTAS

*Maletín (25 llaves)
8.990.-
*Ksyrium
84.990.-
CAMPAGNOLO

CORTACABEZAS

*Multihueso (9 ton.)
3.990.-
*Topes Aluminio
7.000.-
*Topes Aluminio
3.990.-
CAMPO

SOFTLINE

*Banco trabajo de plástico BIKE PLANET PROFESIONAL
10.490.-
*Banco trabajo de plástico KSYRIUM
5.990.-
*Soporte bidón de pared (paralelo)
1.690.-
CAMPO

ADIDAS

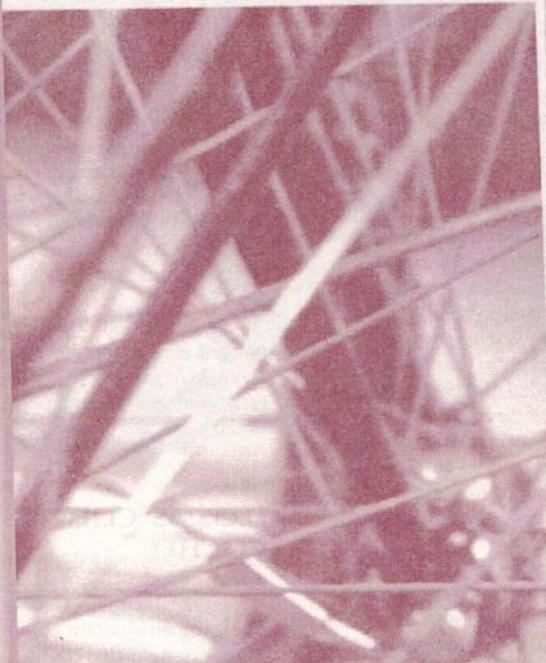
*ADISTAR
2.490.-
*CAMPHOL
3.990.-
CAMPOL

EXTRAM

||
||
||

¿Qué es ConBici?

ConBici



Coordinadora ibérica

para la promoción de la bicicleta
y la defensa de los intereses de los y las ciclistas

A ConBici, nuestra querida coordinadora de usuarias y usuarios de la bicicleta, le faltaba algo para darse a conocer mejor: un folleto que entregar a las personas con las que nos relacionamos en ámbitos políticos, sociales, periodísticos, etc.: un folleto que dijera en pocas palabras y mostrara en unas pocas imágenes qué es, qué hace y cómo funciona ConBici. Para ello se ha hecho un sugerente tríptico a dos colores que nos ayuda en esta tarea.

Se entregarán ejemplares del tríptico a todos los grupos de la coordinadora, acorde a su número de socios y necesidades.

Para ir abriendo boca, ahí van algunos textos del folleto, que pueden ayudar a com-

prender mejor que es ConBici, a quiénes no la integran.

¿QUÉ HACE CONBICI?

- ConBici, Coordinadora en Defensa de la Bici, reúne a 32 asociaciones de ciclistas en España y Portugal.
- Practica, defiende y promueve el uso habitual de la bicicleta como medio de locomoción y transporte.
- Es miembro del Consejo Superior de Trafico y Seguridad de la Circulación Vial, en representación del colectivo de ciclistas en la vía pública.
- Con periodicidad bianual desde 1996, organiza el Congreso Ibérico «La Bici-

leta y la Ciudad», alternándose la ubicación entre España y Portugal.

Trabaja para que se cree una legislación de tráfico que proteja el derecho a circular en condiciones de seguridad para todas las personas, incluyendo peatones y ciclistas.

Crea y difunde información nacional e internacional sobre ejemplos de política favorable al uso de la bicicleta y a la sostenibilidad.

Reivindica el derecho y la idoneidad de combinar el uso de la bicicleta con el transporte público.- Defiende el modelo europeo de cicloturismo, o ciclismo de alforjas, por su alto beneficio para el bienestar de las personas, la economía local y el medio ambiente.

Edita la revista «Sin Prisas».

Reúne a expertos en diversos ámbitos (urbanismo, infraestructuras, economía, turismo, legislación, salud, educación etc.), conscientes de la utilidad de la bicicleta para aliviar los problemas de transporte, medio ambiente y salud.

Tiene grupos de trabajo sobre temas tales como transporte público, legislación, infraestructuras...- Algunos de los miembros de ConBici se implican a fondo en su ciudad en los temas del ciclismo urbano (política, infraestructuras, promoción,...).

Otros desarrollan el cicloturismo al estilo europeo, es decir, utilizar la bicicleta para viajar y descubrir nuevos paisajes por rutas tranquilas.

Desde 1985, organiza bianualmente los Encuentros de cicloturistas y ciclistas urbanos en alguna zona de España y Portugal.

¿CÓMO FUNCIONA CONBICI?

ConBici se constituyó formalmente en 1992. Es una coordinadora cuyos miembros tienen plena autonomía para desarrollar sus actividades. Se reúne dos veces al año en Asamblea General, para tomar por consenso las decisiones necesarias en los temas que le afectan. Como órganos ejecutivos y de gestión, existen un Secretariado y una Oficina Permanente, ambos con carácter rotativo.

Se edita un boletín interno de información y comunicación entre los miembros. El trabajo realizado para la Coordinadora es voluntario y nunca con ánimo de lucro.

Sin prisas

MOVILIDAD SOSTENIBLE Y C O M E R C I O

Edorta Bergua (miembro de KALAPIE.)

El pequeño comercio (o si se quiere, comercio de cercanía, o de barrio) ha sido uno de los sectores sociales que tradicionalmente ha mostrado una mayor oposición a todo tipo de actuaciones favorables a los desplazamientos peatonales, en bicicleta y en transporte público (peatonalizaciones, habilitación de vías ciclistas, carriles-bus, etc.).

En el caso de las operaciones de peatonalización ha sido habitual que la inicial postura de oposición de este sector se haya transformado en un apoyo a las mismas (en ocasiones, incluso entusiasta), una vez que perciben palpablemente los beneficios que les reporta (aumento de las ventas y del volumen de clientes, mejora de la calidad ambiental, revalorización del suelo comercial, etc.).

Sin embargo, estamos acostumbrados a ver como los pequeños comerciantes vienen a ser los máximos paladines de actuaciones de creación de nuevas plazas de aparcamiento en rotación en zonas urbanas centrales, que inciden negativamente, y de manera casi irreversible, en las condiciones de acceso y de estancia de la mayor parte de los ciudadanos.

Estas reticencias ante actuaciones novedosas y de las que se desconocen sus eventuales consecuencias en el sector comercial, son comprensibles (y más aún ante la gran competencia que suponen las grandes superficies comerciales), y exigen que afinemos nuestra estrategia y talante por parte de quienes apostamos por modelos de movilidad sostenibles.

La importancia de este sector, como es obvio, viene dada, por la fuerte presión que ejerce ante el nivel político, dado su peso en la vida social y económica de nuestras localidades. Sin embargo, la experiencia acumulada de distintas localidades en las que se han ido implantando actuaciones favorables a los medios de transporte sostenibles muestran que es necesario y posible establecer alianzas entre el pequeño comercio y la mayoría de sus clientes, los peatones, ciclistas y usuarios/as de los transportes colectivos.

Asumiendo esta perspectiva, este artículo pretende rebatir algunos de los estereotipos más extendidos en el sector comercial, y dejar en evidencia que la ciudad

sostenible por la que trabajamos es una ciudad que indudablemente favorece también a nuestros/as comerciantes.

¿MÁS COCHES = MÁS VENTAS?

Los niveles de saturación del tráfico en la ciudad constituyen un elemento que contribuye a que ésta pierda atractivo comercial. Hay pruebas de que un aumento de la movilidad urbana en automóviles particulares no dará lugar a una mayor actividad económica o de otro tipo. Es más, hay constatación empírica que demuestra que existe una relación directa entre los mejores resultados económicos en el ámbito local y la calidad del medio ambiente ligada a intervenciones que favorecen los desplazamientos peatonales, en bicicleta y en transporte público.

Así, un estudio realizado en 37 ciudades alemanas por el organismo de investigación de la Unión de Ciudades Alemanas (*Deutsches Institut für Urbanistik*)¹ demostró que la vitalidad del entramado comercial de las zonas céntricas urbanas no era dependiente de la oferta de aparcamientos para automóviles, y que la prosperidad comercial era mayor en aquellas ciudades en las que predominaban los desplazamientos peatonales, en bicicleta y en transporte público.

¿LIMITACIONES A LOS COCHES = MENOR MOVILIDAD = MENOS COMPRAS?

Es habitual entre los/as comerciantes la opinión de que este tipo de medidas traen consigo una reducción de la movilidad general y, en consecuencia, un descenso del volumen de ventas. Pues bien, distintas investigaciones realizadas reflejan unos resultados totalmente opuestos a esta idea.

Así, en Berlín se ha constatado que los desplazamientos de peatones y ciclistas dentro de los barrios aumentaron considerablemente tras establecer una limitación general de velocidad a 30 km/h fuera de los grandes ejes de circulación. Por lo que se refiere a los desplazamientos entre el domicilio y los co-

mercios, el aumento llegó a alcanzar en ocasiones el 40%².

Otra investigación llevada a cabo en Lucerna (Suiza) en 1996 mostraba que la puesta en vigor de restricciones de acceso al centro urbano en automóvil se tradujo en un aumento de los desplazamientos del 9%, y que podía aumentar al 16% si aquéllas fueran acompañadas de mejoras en la oferta de transporte público y en la movilidad peatonal y ciclista³.

En Estrasburgo (Francia), después de la entrada en funcionamiento del tranvía en 1994, la frecuentación del centro urbano, peatonalizado en gran parte, aumentó en un 20%.

¿LOS/AS CLIENTES VAN EN COCHE?

Frente a la imagen estereotipada y muy arraigada en el sector comercial de que la mayor parte de los clientes del comercio acuden a realizar sus compras en coche, los estudios empíricos realizados indican que en muchas ocasiones ocurre justamente lo contrario.

En Nantes (Francia), los comerciantes estimaban en un 70% la proporción de clientes motorizados. Sin embargo, un estudio realizado por la Cámara de Comercio y de Industria de esta ciudad reveló que un 70% de la clientela estaba formada por peatones⁴. Tras conocer estos resultados los comerciantes decidieron participar en las reflexiones para la realización de una tercera línea de tranvía conectada a aparcamientos de disuasión. Este tipo de colaboración ha permitido poner en marcha actuaciones publicitarias y de animación comercial, así como adaptar los horarios de los autobuses a los de los comercios.

El más reciente estudio sobre el comercio en Donostia⁵ (Gipuzkoa) mostraba claramente que en todas las zonas de la ciudad analizadas es el coche el modo de desplazamiento que menos utilizan los clientes del comercio tradicional donostiarra. Incluso en la zona centro, que es la que tiene un porcentaje mayor (44%) de clientela procedente de fuera de la ciudad, tan sólo un 28,3% de los clientes del comercio tradicional acude en automóvil.

Un estudio sobre la movilidad en Gipuzkoa realizado en 1998 por el Gobierno Vasco⁶, indica que de todos los desplazamientos generados en Gipuzkoa que tienen como destino el centro de Donostia, tan sólo un 20,1% se realizan en automóvil, y no sólo eso, sino que de los desplazamientos por motivo de compras un escaso 14,1% se hacen en coche.

¿AUTOMOVILISTA = BUEN CLIENTE?

Está también muy extendida entre los comerciantes la imagen que asocia al automovilista con un cliente que efectúa un gran gasto, frente a peatones, ciclistas y usuarios/as del transporte público que se identifican como personas de menor poder adquisitivo. De esta idea estereotipada los comerciantes deducen que les conviene apoyar a sus clientes automovilistas, sin prestar ninguna atención a quienes consideran ser sus peores clientes.

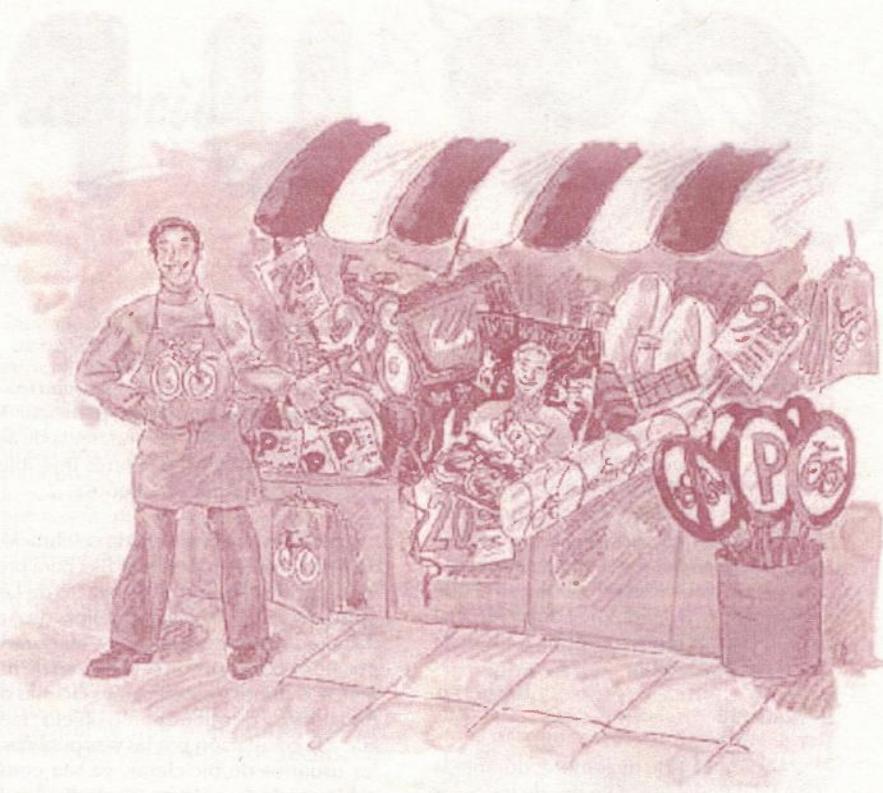
Pues bien, existe base empírica para poner en cuestión esta percepción de la realidad:

- Así, un estudio realizado en Munster (Alemania) demostró que los automovilistas son, por término medio, peores clientes que los peatones, ciclistas o usuarios de los transportes públicos, y que $\frac{3}{4}$ partes de aquéllos realizan compras que no les impediría poder utilizar otro medio de transporte⁷.
 - Una encuesta llevada a cabo en Berna (Suiza) demostró que la mejor relación entre el valor de las compras y la superficie de aparcamiento utilizada por cada cliente era en el caso de los ciclistas de 7.500 euros/m² al año, siendo la de los automovilistas de 6.625 euros/m² al año⁸.

COMERCIANTES, PEATONES Y CICLISTAS, A FAVOR DE UNA ACCESIBILIDAD SOSTE- NIBLE

A la luz de todos estos datos los comerciantes deberían tener claro que sus mejores clientes son quienes se desplazan a pie, en bicicleta y en transporte público, y, por lo tanto, deberían de plantear acciones para incentivar el acceso cómodo y agradable de los mismos a sus comercios, en lugar de promover estacionamientos para automóviles que inciden negativamente en las condiciones de acceso y de estancia de la mayor parte de su clientela.

Los modos no motorizados (a pie y en bicicleta) y los transportes públicos permiten un acceso fácil y directo al centro urbano, moverse rápidamente de un punto a otro, y transportar cómodamente pequeños paquetes.



Más concretamente, la bicicleta tiene una capacidad de carga considerable. En trayectos cortos, una carga de 8 kilogramos de peso puede ser transportada con facilidad. Esta potencialidad encuentra su máximo exponente en ciudades como Houten (Holanda), en donde los viajes por motivo de compras se realizan en un 52% en bicicleta, frente al 29% a pie y el 19% en automóvil¹⁹.

Optar por favorecer al peatón, al ciclista y al usuario de los transportes públicos significa asimismo revitalizar el pequeño comercio. Cuanto menos se utilice el coche más compras se realizarán en los comercios de los barrios, y los ciudadanos dispondrán de más capacidad de gasto o de ahorro.

Por último, hay que resaltar una opción estratégica que también han comprendido en otros muchos países europeos: potenciar aún más el uso del automóvil en el centro significa perjudicar la baza de calidad urbana que puede ofrecer frente a las grandes superficies de la periferia urbana. Ese lamento que escuchamos frecuentemente acerca de la difícil supervivencia del comercio tradicional tiene sus raíces en las decisiones sobre la movilidad que han apoyado los propios comerciantes durante años lanzando literalmente piedras contra su propio tejado. Aún están, y estamos, a tiempo de reducir los daños a la calidad de vida, a la economía y al medio ambiente de nuestras ciudades si conseguimos reconducir nuestras pautas de desplazamiento hacia un modelo menos dependiente del automóvil.

1 Deutsches Institut für Urbanistik (Difu), "Stadtverträgliche Verkehrsplanung. Chancen zur Steuerung des Autoverkehrs durch Parkraumkonzepte und -bewirtschaftung", Berlin, 1990.

2 Comisión Europea, "En bici, hacia ciudades sin malos humos". pág. 21. Oficina de Publicaciones Oficiales de las Comunidades Europeas. Luxemburgo, 2000.

3 Journal de l'Association de Transport Écologique de Suisse Romande ATE 9/97 pag 4

ATE 9/97, pag.4.
4 Frédéric Danjon, en Vélo-Cité,
nº54. Marzo de 2000.

5 UPV-EHU, "El comercio en San Sebastián y zona de influencia: impacto económico y urbanístico, previsiones, orientaciones y propuestas de política comercial". volumen II, pág. 17. Ayuntamiento de Donostia, Cámara de Gipuzkoa, Federación Mercantil de Gipuzkoa y Fomento de San Sebastián. Donostia, julio de 1998.

6 Gobierno Vasco, *"Estudio de movilidad en Gipuzkoa"*. Departamento de Transportes y Obras Públicas. Gobierno Vasco. Gasteiz, 1999.

⁷ Comisión Europea, op. cit. pág. 20.
⁸ Ibid. pág. 21.

9 Fietsersbond, "Cycling in dutch cities". ENFB. Woerden (Holanda), 1993. Citado en Alfonso Sanz, "La bicicleta en la ciudad. Manual de Políticas y diseño para favorecer el uso de la bicicleta como medio de transporte". Ministerio de Fomento. Madrid, 1996.

GRUPOS

ASOCIACIÓN TONOS DE LEGANÉS

Nuevo grupo que se une a ConBici, llamado *Asociación Tonos, animación y cultura*. Ahora mismo están llevando a cabo el proyecto "Tandem", para el fomento de la bici como medio de transporte en Leganés (Madrid). Para ello disponen de un parque de bicicletas biplaza con el que desarrollan actividades de Educación Vial y de Ocio por todos los municipios de la zona sur de Madrid.

KALAPIÉ

El pasado 1 de diciembre, durante la Cena del Pedal que a finales de todos los años organiza la Irurreta Txirrindulari Elkarte, la misma hizo entrega a la asociación Kalapie del Laixiar Saria 2000, premio que la mencionada Asociación Cicloturista de Irurreta viene concediendo desde hace 5 años a personas, asociaciones o entidades que se hayan distinguido de forma especial en la promoción de la bicicleta en todos sus diferentes aspectos, y en este caso consiste en una peculiar escultura representando a un ciclista en bicicleta con alforjas, realizada por el artista Soldevilla de Durango.

El premio le ha correspondido a la Asociación de Ciclistas Urbanos Kalapie, por su actividad en la promoción del uso de la bicicleta en el entorno urbano, lo cual ha supuesto una verdadera sorpresa para la misma, al verse objeto de tal reconocimiento.

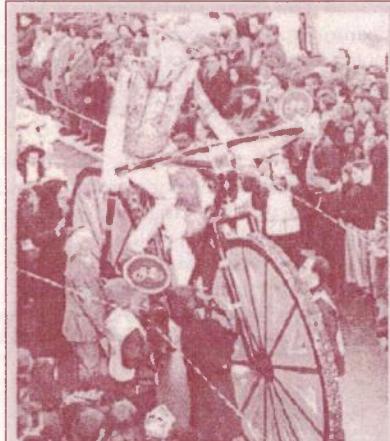
A CONTRAMANO

El pasado domingo 18 de marzo, organizaron, junto a el Parque del Alamillo, y la Comisión por la Seguridad Vial de los Ciclistas, el IV Día Metropolitano de la Bici en Sevilla. Bajo el lema "Por un ciclismo más seguro y sin riesgos", se pretendió concienciar tanto a la ciudadanía en general y a las diversas administraciones públicas de la necesidad de respetar a los usuarios, tanto urbanos como deportivos o cicloturistas de la bici, así como de la creación de vías urbanas e interurbanas seguras por las que poder circular en bicicleta.

Se organizaron 12 marchas en bici, recorriendo 23 municipios del área metropolitana de Sevilla para confluir en el Parque del Alamillo. Una vez allí, todos

los que tomaron parte en la marcha (más de 2000 personas) pudieron participar de una fiesta campesina, acompañada de actuaciones musicales y talleres infantiles para los ciclistas más pequeños.

Este año se aprovechó la celebración del Día Metropolitano de la Bici para presentar públicamente el "Proyecto de Ley de adaptación de las vías públicas de Andalucía al uso de la bicicleta", elaborado por A Contramano con el consenso de numerosos clubes y asociaciones ciclistas de Andalucía, y que tiene como objeto "facilitar a la circulación por las vías públicas a los usuarios de bicicletas, ya sea como vehículo de transporte, deportivo o de ocio, eliminando las barreras que se oponen a ello o lo dificultan y salvaguardando su derecho constitucional a la libre circulación".



Carnaval en Arousa

Escenificamos la inauguración de un carril-bici, con alcalde, cura, azafata,... Llevábamos un cocinero que repartía la receta que debía llevar un buen carril-bici y preparamos varias canciones alusivas al tema. Participamos unas 50 personas y lo pasamos muy bien. Ya lo sabemos: era espectacular. No pasamos desapercibidos

PLATAFORMA CARRIL BICI DE CÓRDOBA

En su comienzo, hace 6 años, la PCB de Córdoba se planteó como objetivo principal el de "Conseguir las condiciones necesarias que permitan un uso seguro de la bicicleta como medio de transporte en la ciudad"

Actualmente, es un colectivo conocido públicamente en su ciudad, con representación en el Consejo Municipal de Medio Ambiente; en las administraciones y medios de comunicación se les considera como representantes del movimiento ciudadano a favor de la bicicleta como medio de locomoción.

Básicamente, los asuntos que vienen desarrollando, se podrían enmarcar en los siguientes campos de trabajo: Reivindicativo (la bici como medio de transporte); promoción de la bicicleta como modo de desplazamiento; informativo: debate público-político, puesto que al hablar de bicicleta como medio de transporte, inevitablemente se llega al debate sobre Movilidad en la Ciudad, Ciudad más Habitável, Salud y Medio Ambiente, etc.

BIZIBIZI

A raíz del accidente en el que se vieron involucrados los hermanos Otxoa, convocaron una Marcha por la Seguridad de los Ciclistas, bajo el lema "Reséptanos Vivos", a la que acudieron más de 1000 personas a pesar de la lluvia. A dicha convocatoria se adhirieron la Federación Vasca de Ciclismo, la Fundación Euskadi-Euskatel, la Berangoko Txirrindularia Elkarte, diversos movimientos ecologistas, además del Ayuntamiento de Berango (población natal de los Otxoa) y el de Bilbao.

Además, Bizibizi está realizando una campaña de captación de socios; otra en la margen izquierda, Barakaldo-Portugalete-Santurce, buscando firmas, adhesiones y posible marcha para que se concluyan las obras de un inacabado Bidegorri.

VALENCIA EN BICI

Tras 10 años de lucha en solitario ante la indiferencia de las asociaciones en ge-

neral, han sido invitados por la Federación de Asociaciones de Vecinos de Valencia a diferentes reuniones para sentar las bases de un pacto por la movilidad dicha ciudad. Además de la FAAVV, acuden asociaciones de discapacitados físicos (COCEMFE y APAYM), Adena y els Verds. Fruto de estas reuniones ha sido una campaña de puesta de multas simbólicas a los coches aparcados sobre las aceras y pasos de cebra, y la presentación en prensa de un plan que recoge propuestas de ronda peatonal que uniría distintos barrios periféricos de Valencia entre sí. Han solicitado una reunión con el concejal de tráfico para exponer pormenorizadamente sus planes.

PEDALIBRE

Pedalibre ha presentado un proyecto realizado por Juan Merallo a la Comunidad de Madrid en el que se hace un análisis de la deplorable situación de uno de los pocos carriles-bici segregados, el de la carretera M-301, explicando las deficiencias de diseño y mantenimiento que tiene esta vía y sus posibles soluciones. La empresa encargada del mantenimiento de la M-301 se ha puesto en contacto con Pedalibre para interesarse por las medidas necesarias para mejorar dichas deficiencias. En el proyecto se pide también a la Comunidad unas medidas generales y particulares para mejorar la circulación de los ciclistas por la Comunidad.

Se ha realizado un interesante Curso de Iniciación al Cicloturismo, con charlas didácticas y prácticas en ruta para enseñar a los neófitos en el cicloturismo el placer de pedalear sin prisas. Pedalibre ha asumido la Oficina Permanente y la organización de los Encuentros Cicloturistas

B I C I + T R E N

Antonio Lopez

El Ministerio de Fomento, ha contestado a los escritos de protesta enviados por miles de usuarios. En la respuesta, el Ministerio se inhibe a las Entidades Públicas Empresariales RENFE y FEVE. Éstas, a su vez, nos contestaron en fecha 23 de enero, de lo recalcamos lo siguiente:

- 1.- *Cercanías* se abre a la bici y está dispuesta a "recibir sugerencias que puedan realizar al respecto, como usuarios futuros de este servicio". Como sugerencias se nos ocurren:

El espacio debe ser el adecuado en medidas para admitir bicis de talla grande híbridas, e incluso reclinadas, y no sólo de montaña, como ocurre ahora en los furgores de las unidades 592.

- 2.- *Regionales* no dice nada nuevo, y no habla de lo que ocurre con los TRD, donde está prohibido llevar bicicletas.
- 3.- *Talgo* tiene trenes con mayor espacio para equipajes, pero *Largo Recorrido* no especifica nada de la bici. Se supone que se puede llevar desmontada y enfundada si cabe en el portaequipajes.
- 4.- *FEVE* es la viva muestra de que la bici sigue siendo considerada como un equipaje en la normativa.
- 5.- *Fomento* nos reafirma en la existencia de un proyecto de la Unión Europea para reglamentar los transportes públicos, y nos informa de que habrá que esperar a su pronta publicación.



Para seguir recibiendo *Sin prisas*

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

NOTA: PARA GRUPOS U ORGANIZACIONES NO INTEGRADAS EN CON BICI PERO QUE QUIERAN RECIBIR UN MAYOR NÚMERO DE EJEMPLARES DE LA REVISTA EL PRECIO SERÁ DE 400 PTS. POR SUSCRIPCIÓN (MÍNIMO 5 SUSCRIPCIONES). PONEROS EN CONTACTO CON NOSOTROS.

NOMBRE Y APELLIDOS

DOMICILIO

LOCALIDAD

PROVINCIA, C.P.

TELÉFONO

SOCIO COLABORADOR (1.000 PTS. AÑO NATURAL)
Enviar a Pedalibre, c/Campomanes 13, 2º Izda. 28013 Madrid
Enviad junto a fotocopia del resguardo bancario

Sin prisas

la tienda + racing

C/ Antonio Perez, 16
28002 MADRID

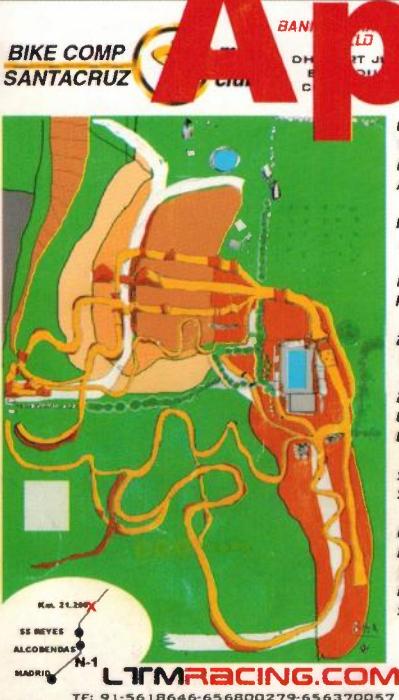
TF: 91-5618572

info@ltmracing.com

www.LTMRACING.COM

WWW.
LTMRACING.COM

Apúntate ya



al club



y disfruta

- Campo de saltos y entrenamiento
- Escuela de pilotaje
- Rutas
- Ropa del Club

- Competiciones, (dual slalom, eliminator, saltos, BMX)
- Diversión asegurada
- Dtos. especiales socios

POR SOLO 2.500 PTS/AÑO

e-motionwebs.com



I·M·B·A

¡IMPRESIONANTE!

TODA LA GAMA

SCOTT

2001

- CICLOTURISMO -

SANTACRUZ

simply advanced

Más de 8 años montando en bicicletas SANTACRUZ, exigiéndolas el maximo rendimiento en competición, nos dan plena confianza en lo que ofrecemos.

- Mantenimiento "0" (olvidate de ruidos, holguras y revisiones)
- MADE IN USA 100%, pintura powder coated
- El sistema de susp. trasera que siempre funciona, el original.
- NOVEDAD para las chicas más exigentes gracias a la campeona JULIANA FURTADO llegan la JULIANA Superlight y la JULIANA Cushtail, con todas las prestaciones de



LA CREACIÓN DE UNA RED BÁSICA DE VÍAS CICLISTAS EN ESPAÑA

CONSIDERACIONES PRELIMINARES, DEFINICIÓN DE PAUTAS Y LÍNEAS DE ACTUACIÓN

ELABORADO POR LA COMISIÓN DE INFRAESTRUCTURAS DE CONBICI

JUAN MERALLO, DANIEL ERITJA, EDORTA BERGUA

PRESENTACIÓN

La Coordinadora en Defensa de la Bici, ConBici, engloba a más de 30 entidades de usuarios y usuarias de la bicicleta en España y Portugal. Acumula en su seno una gran experiencia en materia ciclista, adquirida en la práctica y mediante el seguimiento del desarrollo internacional, así como el estudio de la amplia documentación de la que disponen los miembros de ConBici.

Los motivos que nos impulsan a plantear este proyecto preliminar de Red Básica de Vías Ciclistas son los beneficios ecológicos y económicos que brindan las infraestructuras ciclistas en otros países, así como su contribución al disfrute de una movilidad segura y beneficiosa para la sociedad.

Otra de las razones que nos llevan a proponer los criterios y líneas maestras de esta Red es la necesidad de enlazar las rutas dispersas e inconexas que actualmente ya existen, y de dar un sentido de continuidad a las infraestructuras ciclistas, para que dejen de ser meramente testimoniales y de uso y utilidad limitadas, ligadas al ámbito exclusivamente recreativo, y se conviertan en una infraestructura territorial alternativa a las vías motorizadas.

En este trabajo preliminar no pretendemos diseñar exhaustivamente cuáles deben ser estas rutas, sino ofrecer, desde nuestra larga experiencia como usuarios y expertos en la materia, las pautas para el trazado, diseño e impulso de una Red Básica de Vías Ciclistas, para que así su utilidad sea efectiva. Nos permitimos, asimismo, marcar unas "líneas de deseo", que ayuden a entender mejor el propósito de los criterios esbozados.

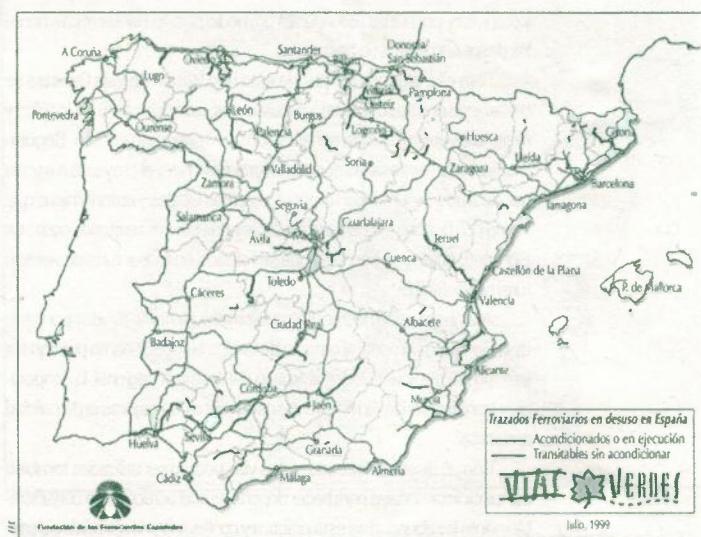
La razón para llamar "Básica" a esta red ciclista viene dada por su vocación de servir de ejes estructurales sobre los cuales poder ir desarrollando un malla de vías ciclistas interurbanas más extenso y tupido según las necesidades que se vayan manifestando con el tiempo y el uso de estas infraestructuras.

Esta propuesta, evidentemente no puede desarrollarse con los medios de esta Coordinadora, por lo que se dirige a las distintas administraciones públicas competentes o eventualmente interesadas en esta materia, así como a otros agentes sociales y económicos interesados, para trasladarles esta iniciativa e invitarles a impulsarla.

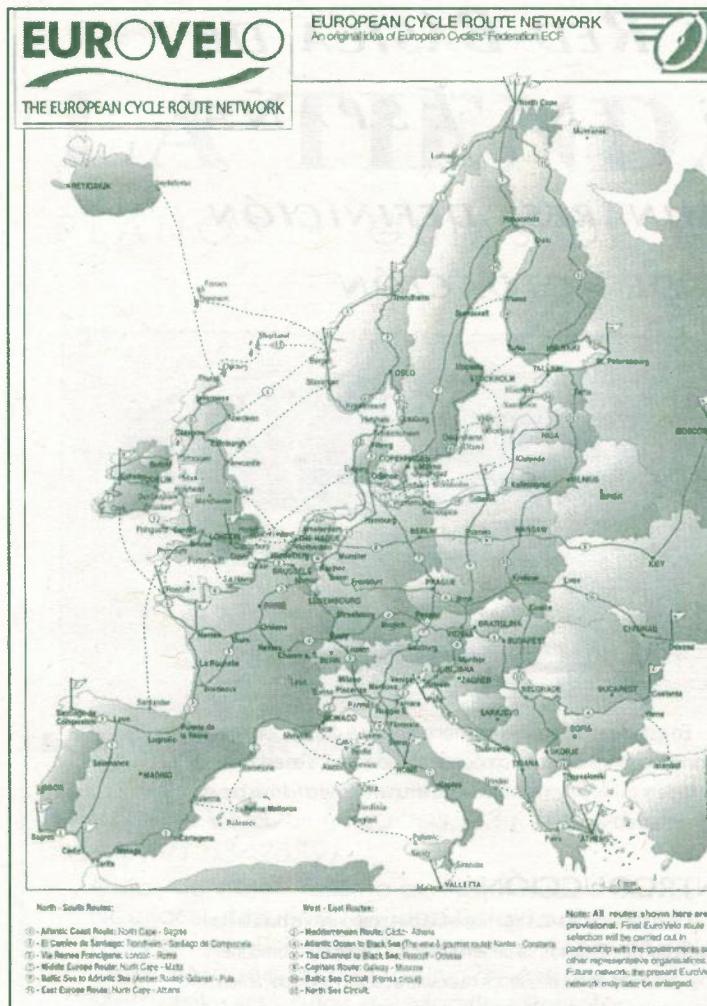
En este sentido, ConBici se ofrece a poner a disposición de las administraciones públicas sus conocimientos acumulados en esta materia a fin de que este proyecto se convierta en una realidad en el más breve plazo de tiempo.

INTRODUCCIÓN

Las rutas ciclistas de larga distancia que proponemos para la Red Básica de Vías Ciclistas se deben entender como vertebradoras y cohesionadoras de la infraestructura ciclista a escala municipal, autonómica y nacional. Además de ser todo un reto para lograr situarnos al nivel europeo, han de contribuir a la promoción del uso de la bicicleta, que exige la Unión Europea, motivando a las personas a pedalear y hacer ejercicio.



Hay ya más de 1.000 kilómetros de Vías Verdes en uso y siguen creciendo a buen ritmo.



El proyecto EuroVelo ya ha iniciado su andadura con la puesta en marcha este mismo año de la primera de las 12 rutas transeuropeas, la del Mar del Norte.

y proporcionando a las autoridades un medio para fomentar eficazmente los desplazamientos de bajo riesgo.

Para ello, algunos tramos de esta Red Básica de Vías Ciclistas se basarían en infraestructuras ya existentes, uniendo caminos locales y regionales dentro de una señalización y un marketing común. Seguramente serían necesarias nuevas inversiones, pero el proyecto a escala nacional podría contar con el apoyo de entes locales y autonómicos que verían con buenos ojos el paso de estas rutas por sus territorios como un elemento de promoción de lo que se ha dado en llamar turismo verde o turismo sostenible.

Asimismo, esta Red podría recibir eventualmente ayudas por parte de la Comisión Europea, al amparo de fondos europeos como puedan ser Interreg III u otros vinculados al ámbito del desarrollo regional, la cooperación transfronteriza, la movilidad sostenible o las mejoras en la calidad ambiental.

Con un diseño adecuado, estas vías podrán ser utilizadas también por los ciclistas locales para hacer deporte, lo cual acrecentaría considerablemente la seguridad de esta práctica y conllevaría una apreciable disminución de las muertes ciclistas por atropello, un problema grave y con fuerte impacto en la opinión pública.

ALGUNAS DEFINICIONES

Cicloturismo se define como la forma de turismo donde la bicicleta constituye el medio principal de transporte, no solamente para llegar al punto de destino turístico, sino también para ir adquiriendo sensaciones y conocimientos durante el viaje. También se ha venido a llamar así a la actividad ciclista deportiva no competitiva.

El término Ciclista local en este documento se refiere a los ciclistas que viven dentro de un radio de unas pocas horas de pedaleo del punto de interés. Pueden utilizar la bicicleta con fines deportivos, recreativos, o como medio de transporte.

Cicloturista serían todos los demás ciclistas, ya sean del país o del extranjero.

OBJETIVOS DE LA CREACIÓN DE UNA RED BÁSICA DE VÍAS CICLISTAS

En la inmensa mayoría de países desarrollados ya existen redes ciclistas nacionales, lo que permite dar un servicio de calidad a la cada vez más solicitada actividad ciclista. Estas redes nacieron con la intención de promover el cicloturismo y el uso de la bicicleta en general, conllevarán una serie de beneficios, como el de crear una nueva modalidad de turismo, preservar el medio ambiente, ayudar a mejorar la forma física - y por tanto la salud - de la población, facilitar la descongestión del tráfico, etc.

En las imágenes que acompañan a este informe se pueden ver ejemplos de redes existentes o en fase de ejecución en algunos países de nuestro entorno: Francia, Gran Bretaña, Italia y Luxemburgo, sin mencionar los ya consolidados ejemplos de países como Holanda y Dinamarca, con extensas redes ciclistas estatales..

Los objetivos que rigen la creación de la Red Básica de Vías Ciclistas, y que se desarrollan más adelante, son los siguientes:

- Incrementar la seguridad vial de ciclistas locales y cicloturistas.
- Aumentar el número de ciclistas, favoreciendo un uso cómodo y seguro de la bicicleta, bien como medio de transporte urbano o interurbano, bien como medio de recreo y turismo.
- Mejorar la salud de la población y fomentar estilos de vida saludables.
- Impulsar la economía de zonas desfavorecidas mediante el turismo sostenible.
- Colaborar en la descongestión del tráfico motorizado.
- Conectar y mejorar las vías ciclistas ya existentes, posibilitando largos recorridos para el cicloturismo y el ciclismo deportivo.
- Proporcionar a las administraciones locales y autonómicas un nuevo eje estratégico para la promoción de sus atractivos turísticos, especialmente como apoyo a los núcleos rurales.
- Ayudar a la cohesión regional, nacional e internacional, y al conocimiento y respeto entre los pueblos.
- Preservar y mejorar el medio ambiente, contribuyendo a cumplir los compromisos de reducción de las emisiones de gases originadas por el transporte por carretera, causantes del calentamiento de la atmósfera, las lluvias ácidas y la disminución de la capa de ozono, así como disminuir la contaminación acústica.
- Recuperar infraestructuras viales y patrimonio arquitectónico abandonado ligado a dichas infraestructuras.

AUMENTO DE LA SEGURIDAD VIAL

El problema de la accidentalidad ciclista no es nuevo; los recientes siniestros no hacen más que corroborar que el problema radica en el hecho de que bicicletas y automóviles han de compartir las mismas infraestructuras en condiciones muy desiguales, que convierten a los

ciclistas en víctimas - totalmente inocentes en muchos casos - de atropellos fatales.

La preocupación de los representantes políticos se ve reflejada en las iniciativas parlamentarias que comenzaron con la creación de una ponencia sobre ciclismo en el Congreso de los Diputados, y han culminado, por ahora, en la aprobación de una ley fuertemente contestada en los ámbitos ciclistas, que no aporta avances significativos en cuanto a la seguridad vial, sino que impone a los ciclistas una serie de obligaciones y prohibiciones que solamente dificultan la práctica del ciclismo y desincentivan la circulación de bicicletas en general.

Una red de vías específicas o prioritarias para ciclistas permitirá aliviar la presión de los automóviles sobre las personas que usan la bicicleta en cualquiera de sus modalidades, disminuyendo así los accidentes graves y mortales de ciclistas. Al mismo tiempo, un mayor uso de la bicicleta implica un menor uso del coche, lo cual conlleva en sí mismo un aumento de la seguridad vial.

SALUD Y MEJORA FÍSICA DE LA POBLACIÓN

El aumento del uso de la bicicleta contribuirá a mejorar la salud de la población. Pedalear es particularmente efectivo, dado que combina transporte y ejercicio. Según investigaciones médicas internacionales, el efecto positivo sobre la salud de las personas (en especial, en relación con la prevención de enfermedades cardiovasculares) y, con ello también sobre su rendimiento laboral, ya se alcanza con cuatro horas semanales, o media hora diaria, de ejercicio moderado. La bicicleta es también un modo de desarrollar el nivel deseado de actividad para la mayoría de la ciudadanía, casi sin límite de edad. La bicicleta ofrece autonomía de movimientos y estimula el desarrollo integral de las personas.

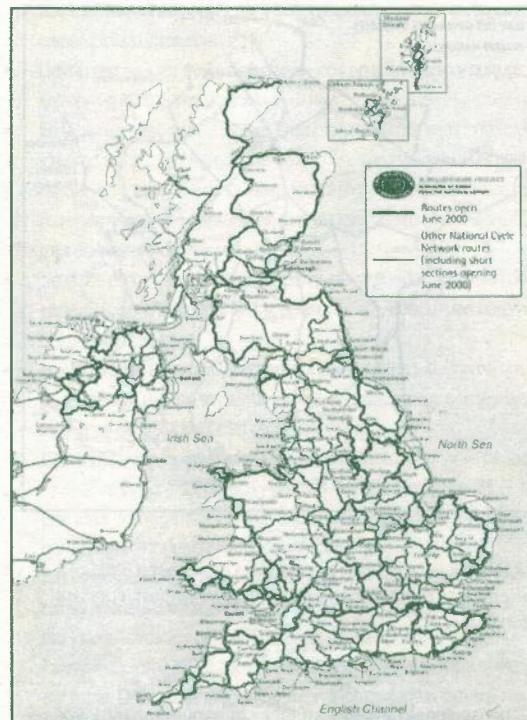
ECONOMÍA, MEDIO AMBIENTE Y TURISMO SOSTENIBLE

La bicicleta es el vehículo terrestre más sostenible y respetuoso con el medio ambiente. Este hecho, ligado a los múltiples beneficios sociales, económicos y ambientales que trae consigo el ciclismo, está provocando que cada vez sean más las administraciones que en Europa promueven la movilidad ciclista como una alternativa al transporte privado motorizado. El creciente interés por el llamado "turismo verde" ha llevado a muchos responsables turísticos a considerar las ventajas del bajo impacto ambiental asociado a los viajes en bicicleta. El cicloturismo cubre más que el mero transporte, es en sí el medio y el fin.

Los beneficios medioambientales del cicloturismo son:

- La bicicleta no hace ruido ni genera humos.
- Los ciclistas no necesitan (de hecho no desean) las facilidades del turismo masivo, que van en detrimento del medio ambiente por sus meras dimensiones. Tienden a preferir pequeños aunque confortables hoteles, pensiones y casas rurales.
- Allá donde los itinerarios no siguen vías ciclistas ya existentes, los trazados nuevos se integran en el medio fácilmente y sin repercusiones negativas.
- Los ciclistas tienen un estrecho contacto con el patrimonio natural y cultural de la región visitada, así como con sus gentes.
- El aparcamiento de bicicletas requiere tan sólo un 10% del espacio que ocupa un coche aparcado; pedalear no consume combustibles fósiles ni necesita fuentes de energía externas.

El desarrollo de una Red Ciclista creará puestos de trabajo en su construcción, señalización, promoción y mantenimiento, así como nuevos empleos en el comercio, la pequeña industria y los servicios locales. Las oportunidades de creación y/o potenciación de servicios incluyen: aloja-

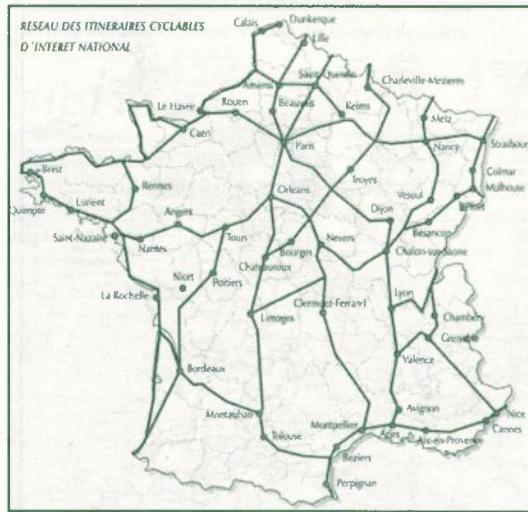


Gracias principalmente a la empresa Sustrans, el Reino Unido ha visto crecer su Red ciclista de una forma tremenda en sólo unos pocos años, ofreciendo este impresionante aspecto.

miento, comida y bebida; asistencia y guía para grupos; diseño y producción de información visual e impresa; tiendas de bicicletas con servicios de alquiler y reparaciones, y venta de complementos para el ciclismo etc.

Algunos ejemplos de experiencias extranjeras, para ilustrar las ventajas económicas del cicloturismo:

- En Funen, Dinamarca, los cicloturistas gastan más per capita que los visitantes motorizados, y además permanecen más tiempo en una misma zona.
- Los cicloturistas que recorren durante el verano las rutas ciclistas nacionales de los Países Bajos realizan por término medio siete pernoctaciones en hoteles y hostales.
- La Oficina de Turismo del País de Gales, una región muy similar al Cantábrico español, detectó que con los ciclistas se obtiene la mejor rentabilidad de las inversiones entre todos los proyectos considerados.
- A lo largo de la ruta ciclista del río Danubio en Austria (unos 300 km), la hostelería ya se basa casi en su totalidad en los cicloturistas, que pueden circular prácticamente todo el año en etapas más o menos largas, gracias a la conexión de la ruta con el ferrocarril y los servicios ferroviarios de transporte de bicicletas.
- Por los beneficios evidentes que conlleva, Suiza ha creado, implantado y publicitado, en tan sólo dos años, una red de itinerarios ciclistas de 3.300 km, aptos en su gran mayoría, tanto para las familias con niños como para los ciclistas deportivos. Durante el primer ejercicio (1998) consiguió 3,3 millones de desplazamientos, 340.000 pernoctaciones, generando unos ingresos totales de 12000 millones de ptas.
- Un estudio realizado por la Universidad de Staffordshire (Reino Unido) estimaba que la puesta en marcha de la red EuroVelo (red



Nuestros vecinos han creado una propuesta similar a la nuestra. Cuentan con un fuerte apoyo institucional y social.

transeuropea de grandes rutas ciclistas que cruzarán Europa de uno a otro confín) generaría unos beneficios económicos anuales de 3,6 billones de pesetas (21.500 millones de euros), para el horizonte del año 2020.

Una plena confirmación de lo anteriormente esbozado se encuentra en el Camino de Santiago, donde ya existe una ruta definida, y generalmente segregada del tráfico motorizado, y por donde cada año circulan miles de ciclistas, con beneficios evidentes para el turismo y la economía local.

Sería contradictorio que España, una potencia turística mundial, ignorara el mercado potencial que se deriva de la práctica del cicloturismo. Actualmente millares de cicloturistas extranjeros están eligiendo otros destinos para sus vacaciones, por no disponer nuestro país de dicha red ciclista. Esta información nos ha sido facilitada por la Federación de Ciclistas Europeos/as, cuyos miembros valoran muy positivamente el clima, el paisaje y los bienes culturales de nuestro país, pero tienen reticencias a recorrerlo en bicicleta, principalmente por dos factores: la falta de infraestructura adecuada y algunas normativas claramente restrictivas para los ciclistas, que no existen en otros países.

TRÁFICO MOTORIZADO Y CONGESTIÓN

La expansión de la utilización de la bicicleta, que se prevé tras la creación de esta Red, conllevará una reducción de los desplazamientos motorizados. Particularmente en áreas vacacionales con severos problemas de congestión, el cicloturismo podría contribuir a una muy efectiva reducción del tráfico, de enormes beneficios para todos los implicados. Igualmente, en los accesos a las ciudades y en sus redes viarias interiores, el aumento de la participación de ciclistas locales en el reparto modal de desplazamientos favorecerá un tráfico más fluido y más seguro, ya que la velocidad efectiva de la bicicleta en zona urbana es superior a la del automóvil, pero su potencial de riesgo para otras personas es casi nulo.

PROMOCIÓN DEL CICLISMO

La Red Básica de Vías Ciclistas proporcionará un espacio seguro para iniciarse en el uso de la bicicleta y practicar una actividad saludable a cualquier edad. Estas nuevas infraestructuras, junto con una promoción

adecuada y las experiencias positivas de los veteranos y nuevos ciclistas, contribuirán a hacer popular este vehículo en amplios sectores de la ciudadanía, tal como ha sucedido en otros países de la Unión Europea. Los niños se acostumbrarán desde pequeños, y con el ejemplo de los mayores, aprenderán a utilizar la bicicleta correctamente y a sacar jugo de su potencial deportivo. Esto, a su vez, ampliará la base de reclutamiento de jóvenes talentos para el deporte amateur y de élite, con una fuerte proyección en los medios internacionales.

Cuanto más personas utilicen habitualmente la bicicleta, más conductores de automóviles conocerán de primera mano las necesidades y la vulnerabilidad de los ciclistas cuando circulen por vías compartidas con el tráfico motorizado, y mayor será el respeto hacia ellos. Este incremento de seguridad vial general puede convertirse en otro factor más para impulsar el ciclismo y cicloturismo.

APOYO A LOS NÚCLEOS RURALES

Aunque los cicloturistas también están interesados en visitar las ciudades medianas y grandes de las regiones por las que pasan, y, de hecho, muchos de ellos tienen su punto de partida en una de estas ciudades, sería inapropiado ignorar que la forma más atractiva de llegar a ámbitos rurales y parques naturales es el pedaleo. Los habitantes de las ciudades necesitan experimentar la naturaleza muy de cerca. Moviéndose por el paisaje a un ritmo en consonancia con su capacidad física, el ciclista es intensamente consciente de la actividad rural, tanto pasada como presente. Vistas, sonidos y olores se combinan para dar a los ciclistas una conexión directa con el medio rural. En muchos casos se pararán en cafés y bares de pueblo, comprarán en tiendas locales y pasarán la noche en la misma zona, en una tradicional casa rural, al no tener la capacidad para llegar en el día a lugares más distantes.

Todo esto se combina para dar al cicloturista una afinidad con el medio rural, que podría llegar a ser muy efectiva para crear una alta conciencia de los valores que éste atesora. Estas actitudes, a su vez, pueden cambiar el destino de muchas comunidades rurales, y frenar eficazmente la actual tendencia a la despoblación y al abandono del campo.

COHESIÓN Y RESPETO

La Red Básica de Vías Ciclistas será un importante factor para unir las regiones y nacionalidades del país a una escala humana. Mientras que el coche privado aísla a sus ocupantes del entorno, la bicicleta consigue justo lo contrario. Los ciclistas entran más fácilmente en contacto con la vida diaria de las ciudades y pueblos que atraviesan, comentan con la gente del lugar sobre el tiempo y entran en conversación. Se encuentran también con otros cicloturistas del resto del país y del extranjero, y tienen así la oportunidad de compartir experiencias e intercambiar puntos de vista.

Si bien los ciclistas avanzan relativamente despacio, sin embargo se mueven gradualmente de una región a la siguiente sin el cambio brusco de culturas que resienten los viajeros más veloces. De este modo, los ciclistas son más conscientes de las similitudes y diferencias entre las regiones, así como de sus lenguas y culturas.

DEFINICIÓN DE LA RED BÁSICA DE VÍAS CICLISTAS

Para implantar una red ciclista que sea útil y funcional, se debe contar desde el principio con la participación y el asesoramiento de las entidades que representan a los ciclistas en todas las modalidades de uso de la bicicleta (como transporte, deporte y actividad recreativa), y

seguir un proceso de elaboración que contemple, al menos, las siguientes etapas:

1. Inventario y descripción de todas las vías ciclistas interurbanas y de enlace con núcleos urbanos, tanto las existentes como las que se hallan en proyecto de ejecución, contando para ello con la colaboración de las administraciones autonómicas y locales.
2. Paralelamente, estudio de la demanda (circulación de ciclistas en vías convencionales no suficientemente adaptadas para el ciclismo), y de los usos actuales y potenciales de las vías (recreativo, deportivo, transporte).
3. Definición de las conexiones deseables a escala estatal, entre poblaciones y teniendo en cuenta la red ciclista internacional.
4. Establecimiento de los criterios técnicos de trazado y diseño de las vías que conformarían la red.
5. Puesta en común de los resultados de los puntos anteriores, y estudio de la viabilidad técnica y económica de los trayectos resultantes.
6. Información a y de las entidades y administraciones afectadas, y puesta al día consensuada de los proyectos.
7. Aprobación de la red por parte de las distintas instancias administrativas concernidas.
8. Ejecución de las obras.
9. Señalización de las rutas y promoción de las mismas mediante planos y guías.
10. Mantenimiento, ampliación, seguimiento y evaluación de la puesta en funcionamiento de la Red.

ALGUNOS CRITERIOS BÁSICOS PARA LA IMPLANTACIÓN DE LA RED

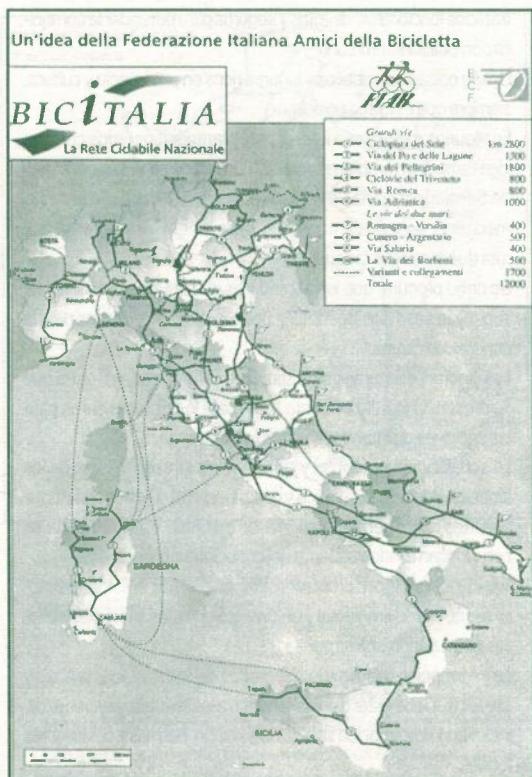
- Cada Comunidad Autónoma debe tener al menos un itinerario que la cruce, y cada itinerario deberá atravesar el mayor número de provincias posible.
- Los itinerarios que se creen deberán facilitar los desplazamientos entre las localidades por las que transcurran. Serán, por tanto,

trazados funcionales, directos y seguros para potenciar la comunicación ciclista interurbana.

- Unirán paisajes atractivos y lugares ricos en patrimonio y cultura, siempre que esto sea posible.
- En algunos casos sería interesante plantear itinerarios con una idea temática o ámbito geográfico común, como lo son el Camino de Santiago o la Vía de la Plata (por ejemplo, ruta de la costa mediterránea, ruta cantábrica, ruta de los castillos, ruta del Cid, ruta de los conquistadores...)
- Se debe procurar que los estándares de seguridad y calidad de superficie sean homogéneos y, por supuesto, adecuados para la conducción ciclista.
- Los itinerarios estarán correctamente señalizados, de forma que su presencia resulte evidente tanto para los ciclistas como para las personas que conducen otros vehículos.
- La señalización horizontal y vertical a implantar a lo largo de los itinerarios deberá ser gráfica y unitaria, con el objetivo de reforzar una idea homogénea, común a los distintos tramos de que se compongan e independiente del conocimiento de idiomas.
- Los itinerarios deben procurar estimular el ejercicio físico, el conocimiento medioambiental y el contacto entre las diferentes culturas y peculiaridades del país.
- La información relativa a los itinerarios debe estar puesta al día y ser fiable. Debe estar dirigida también a los visitantes extranjeros, incluyendo información sobre la legislación, normas y costumbres locales.
- Los trazados resultantes deberán procurar ofrecer infraestructuras que no exijan la utilización del automóvil para acceder a ellas, debiendo ser directamente accesibles en bicicleta desde las loca-



En este mapa se pueden ver algunas "líneas de deseo" que ilustran por donde podrían transcurrir algunos de los itinerarios de la nueva Red Básica de Vías Ciclistas. Son líneas que en principio podrían parecer caprichosas, pero que, sin embargo, atraviesan zonas de importancia cultural, paisajística y/o arquitectónica. No pretenden definir en sí mismas el trazado o la configuración definitiva de la Red Básica de Vías Ciclistas, pero sí aportar una primera propuesta aproximativa a lo que podría ser su estructura general.



Nadie se quiere quedar atrás en su creación de redes ciclistas, ésta es la propuesta italiana que ha gustado mucho a los políticos.

lidades por las que transcurre y estar conectados a los transportes colectivos. Esto tiene un especial sentido, ya que son itinerarios lineales, en los que no hay que volver por el mismo lugar por el que se ha ido. De nuevo tenemos el ejemplo del Camino de Santiago. Por dichos motivos deberán existir comercios y alojamientos cada 50 kilómetros, aproximadamente, y la posibilidad de conectar, cada 150 kilómetros como mínimo, con servicios de transporte público que acepten bicicletas.

- Las rutas se deberán crear aprovechando, en la medida en que esto sea posible y conveniente, los trazados abandonados de vías férreas u otras infraestructuras lineales en desuso, como antiguas vías pecuarias, caminos forestales, etc. para su reconversión a vías ciclistas.
- Los itinerarios deberán mantenerse abiertos a lo largo de todo el año y en todo tipo de clima.

CRITERIOS TÉCNICOS ELEMENTALES

- En aquellos tramos que deban transcurrir por carreteras con tráfico motorizado, la intensidad media diaria (IMD) de vehículos no podrá ser superior, como media, a los 1.000 vehículos/día. En caso de tratarse de vías que soporten volúmenes de tráfico superiores, se deberá optar por utilizar otras vías (bien ya existentes o de nueva planta) que presenten menores niveles de tráfico motorizado, o crearlas exclusivamente para ciclistas (carriles-bici o pistas ciclistas).
- El trazado y ancho de las vías deberá permitir que dos ciclistas

cargados puedan circular en paralelo la mayor parte del tiempo (2,5 - 3 m en los tramos bidireccionales).

- De cara a mantener condiciones que sean confortables para la mayoría de los ciclistas, las vías por las que transcurran los itinerarios procurarán evitar pendientes superiores al 6%. En el caso de que la pendiente máxima alcanzara hasta el 10%, se procurará ofrecer una desviación alternativa que no supere el 6%.

Deberán señalarse, en los mapas que se creen al efecto, los desniveles superiores al 3%.

La creación de una Red Básica de Vías Ciclistas en España

- La pavimentación de las vías ciclistas debe asegurar una conducción cómoda y segura, lo cual supone la existencia de una superficie uniforme con ausencia de baches, protuberancias o discontinuidades que puedan afectar a la estabilidad de la bicicleta.

El material más adecuado para la pavimentación de las vías ciclistas es el asfalto, dada su escasa resistencia a la rodadura, la razonable resistencia al deslizamiento que ofrece, y su coste relativamente bajo. Sin embargo, no se debería utilizar este material cuando las peculiaridades del itinerario no lo hicieran aconsejable, como algunos tramos de itinerarios históricos, vías pecuarias en uso, etc.

TRANSPORTE INTERMODAL

El transporte es uno de los principales ingredientes del turismo. De hecho es en sí una de las mayores industrias del mundo. Al mismo tiempo, el transporte constituye uno de los mayores problemas medioambientales de nuestro tiempo.

Se asume que la mayoría de los cicloturistas que vayan a seguir alguno de los grandes itinerarios de la Red harán uso de alguna otra forma de transporte desde y hacia su casa. La forma de la Red y su mercado deberían animar a sus usuarios a elegir un medio de transporte medioambientalmente sostenible, para evitar que el desarrollo del nuevo turismo verde anule sus efectos positivos sobre el medio ambiente con la elección de un transporte insostenible y contaminante. Esto tiene implicaciones importantes para el concepto de la red ciclista, y necesitará de una considerable atención en las primeras fases del desarrollo del proyecto, para que así los hábitos de transporte vayan evolucionando hacia este tipo de transporte más sostenible. Hay que animar a los cicloturistas a que hagan buen uso del transporte público en sus desplazamientos hacia y desde la ruta. Las autoridades nacionales, autonómicas y locales deberían promover esta intermodalidad.

TREN

Los poderes públicos han de mejorar las condiciones para llevar la bicicleta como equipaje acompañado en el tren, dado que el ciclista actualmente se encuentra con restricciones importantes en los trenes regionales, debido a la política de compra de nuevos trenes sin espacio reservado específico (unidades TRD). En los trenes de largo recorrido la situación es aún peor, debido a la práctica imposibilidad de llevar la bicicleta. En todos los casos se debe considerar el espacio para bicicletas en los trenes de nueva adquisición como un requisito imprescindible.

AUTOBÚS

Actualmente, cada compañía de autobuses tiene su propia política con respecto al transporte de bicicletas como equipaje acompañado. Se debería garantizar, con una reglamentación adecuada, que dichas políticas no fueran lesivas para el interés de los ciclistas, a fin de potenciar la intermodalidad bicicleta-transporte público. Esta intermodalidad es a todas luces beneficiosa para la ciudadanía en su conjunto, por cuanto -

como ya antes se ha dicho - supone menos contaminación y más salud en general para quien usa la bicicleta y para la colectividad.

RUTAS YA EXISTENTES

En la actualidad existen ya algunos itinerarios definidos en mayor o menor medida, que se vienen utilizando con frecuencia por razones re-creativas y de viaje vacacional, y algunos de ellos pueden servir de base para la creación de la Red Ciclista.

ITINERARIOS HISTÓRICOS

Hay que citar en primer lugar los «itinerarios históricos», que son los que cumplen el propósito de seguir rutas que en su día se hicieron, o se siguen haciendo, por razones religiosas, comerciales, etc. Las más conocidas son el Camino de Santiago y la Vía de la Plata. La primera está bastante definida para el ciclista y la segunda permanece aún por definir en muchos tramos, aunque con claros progresos en los últimos años. Ambas cuentan en buena medida con los estándares deseables que se han argumentado en este documento en cuanto a conexión con el transporte público, la aptitud del recorrido para ciclistas y las facilidades de alojamiento, entre otros.

Otros itinerarios históricos, que aún carecen de definición, podrían ser:

- La Ruta del Cid
- La Vía Augusta
- Los otros Caminos de Santiago

LAS VÍAS VERDES

Estas vías son básicamente antiguas plataformas ferroviarias en desuso que se están recuperando para su utilización recreativa, y que se extienden de forma diseminada por toda la geografía española.

Dos de sus principales atractivos son: la ausencia de desniveles importantes y la riqueza paisajística de su entorno.

Debido a la particularidad de sus recorridos, segregados del resto de vías de comunicación, pueden ser una interesante alternativa a usar si un itinerario de la Red Ciclista coincidiera, aunque sea parcialmente, con una de estas vías, generalmente no asfaltadas y compartidas con peatones y, a veces, incluso con jinetes.

RUTAS EUROVELO

El proyecto EuroVelo fue iniciado por la Federación de Ciclistas Europeos/as y consta de una red transeuropea de grandes rutas ciclistas que cruzarán Europa de uno a otro confín.

Tres de las doce rutas de EuroVelo pasan por el territorio español.

Considerar el recorrido de estas rutas como parte de la Red Básica de Vías Ciclistas que estamos proponiendo impulsaría decididamente el desarrollo del proyecto EuroVelo a su paso por la Península Ibérica, abriendo un nuevo mercado de clientes para el turismo verde. En la inmensa mayoría de los países europeos se están acometiendo ya los trazados para ir completando estas rutas ciclistas europeas, por lo que es necesario que en nuestro país se haga otro tanto, para así ayudar a la cohesión europea en materia de ciclismo.

De hecho, las rutas EuroVelo a su paso por la península son de un interés excepcional, pasando en su mayoría por vías ya de por sí bastante adecuadas para el ciclismo.

En el mapa adjunto se puede ver el recorrido previsto de dichas rutas a su paso por la península ibérica. Se trata de:

- La Ruta Mediterránea, de Tarifa a Atenas (Grecia), pasando por el litoral mediterráneo español, Francia, Italia y la costa adriática, con un recorrido total de 3.780 km, correspondiendo casi la mitad del mismo (1608 km) al trayecto entre Tarifa y el Coll de Banyuls, en la frontera francesa.

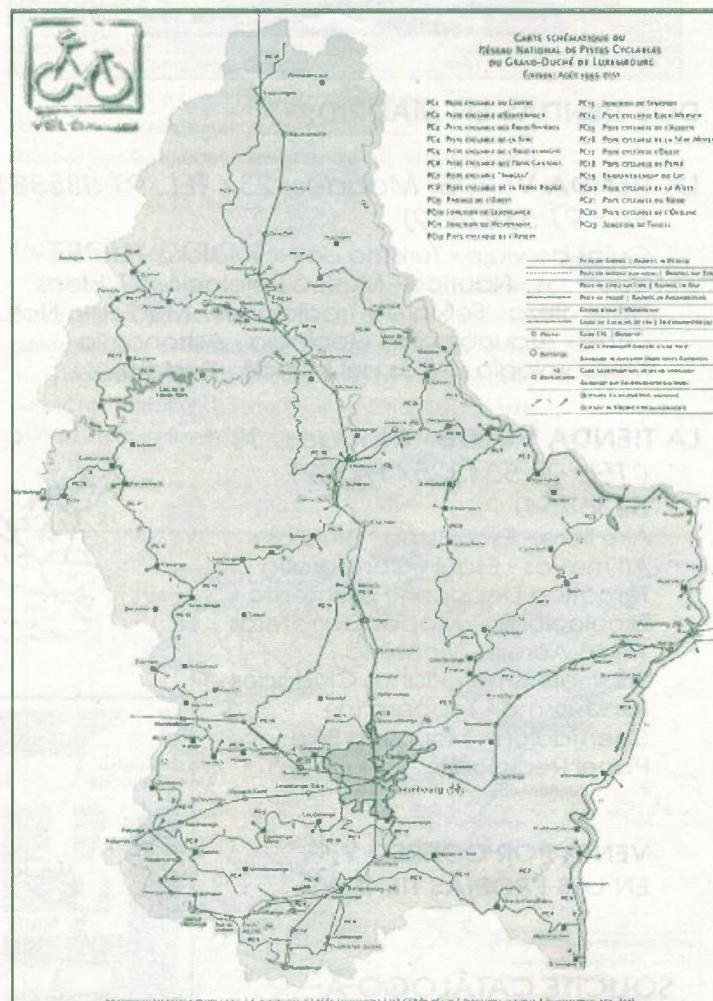
- La Ruta de la Costa Atlántica, desde Sagres, en Portugal, hasta el Cabo Norte, en Noruega, es probablemente la Ruta EuroVelo más larga, con unos 7.000 km. En España transcurre por la Vía de la Plata y el Camino de Santiago.

- La Ruta de los Peregrinos, de Trondheim (Noruega) hasta Santiago de Compostela, que en parte del recorrido coincide con la de la Costa Atlántica.

El proyecto EuroVelo cuenta con el respaldo de la Comisión Europea, a través de las Direcciones Generales de Transportes, Turismo y Medio Ambiente. La primera ruta de EuroVelo (Ruta del Mar del Norte) entrará oficialmente en funcionamiento en mayo del año 2001, y cubrirá una distancia de cerca de 6.000 km atravesando el territorio de 7 países (Inglaterra, Escocia, Noruega, Suecia, Dinamarca, Alemania, Países Bajos).

OTRAS VÍAS CICLISTAS

Por otro lado podemos encontrar por todo el territorio nacional pequeños retazos de camiles-bici (aproximadamente 400 km, sin contar los camiles-bici urbanos) actualmente en servicio, muchos de los cuales podrían ser integrados en la Red Básica de Vías Ciclistas.



Luxemburgo no contaba con una red ciclista lo suficientemente definida, pese a su vecindad con Holanda. Se pusieron manos a la obra y ahora cuenta con un completísimo entramado de rutas.

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 -
Altímetros - Esquí - Cartografía -
Temática Deporte - Puramente -
Espeleología - Mapas Carreteras -
Foto Aérea - Montaña -
Submarinismo - Planos Ciudades -
Senderismo - Topografía -
Orientación - Mountain Bike -
Papel Reciclado.

VENTA POR CORREO Y
EN LAS PROPIAS TIENDAS

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

