

# Sin prisas<sup>36</sup>

La revista para los que

se toman la bici con calma

Abril  
2002

## Xacobeo

Todas las pistas para  
que ruedes desde  
Madrid a Santiago

**El cine y la bicicleta**  
Una relación de película

**Las Vías Verdes**  
Una invitación a vivir la Vía

**III Concurso de fotografía**  
Memorial Viçens Bagan

**Ruta**  
**El Far west malagueño**



**A Contramano**, Asamblea de Ciclistas de Sevilla Calatrava 26. 41002 Sevilla. Telf.: 954 90 56 50

**Grupación de Mensajería en Bicicleta AMB** c/ Basilio Boggiero, 115, local 50003 Zaragoza Telf.: 976 438 111

**Amics de la Bici** Demóstenes 19 08028 Barcelona Telf.: 93 339 40 60

**Amics de la Bicicleta de Castellón** Apartado 365 12080 Castellón de la Plana Telf.: 964 26 07 60

**Amigos de la Bici** Apartado 2116 37080 Salamanca Telf.: 923 26 23 22 / 923 25 26 76

**A Pedal** Arzollar 17 13195 Poblete (Ciudad Real) Telf.: 926 83 31 59 / 610 02 54 89

**Arousa en Bici** Apartado 323 36600 Villagarcía de Arosa (Pontevedra) Telf.: 986 51 20 88

**Asamblea Ciclista de Valladolid** San Blas 6, 1º 47003 Valladolid Telf.: 983 22 54 22 / 619 24 25 86

**Asociación Naturalista Altoaragonesa Onso** Apartado 83 22080 Huesca Telf.: 974 22 32 55

**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 Bizi** Apartado 10143 48080 Bilbao Telf.: 944 79 01 19

**Caminos y Cañadas** Apartado 115 13500 Puerto Llano (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** Vía Tarpeya 1. 47007 Toledo

**Colectivo Pedalea** Consellería Interfacultades 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

**La Coruña en Bici LCB** Apartado 171 15080 La Coruña Telf.: 609 81 58 30 / 629 81 78 08 (Sede Social: Stº María 24, bajo)

**Pedaladas** C/Álvaro Cunqueiro 6, 2º, 36002 Pontevedra. Tlf. 986 865 491.

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

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

**Rebonza** Arturo 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** C/Pintor Martínez Virel 4, 10º, 29016 Málaga. Telf.: 952 24 03 99

**Sense Fums** Delegació d'Estudiants de l'ETSEIB UPC, Av. Diagonal, 647 08028 Barcelona Telf.: 93 401 6540/609 849800

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

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

# Editorial

A finales del año pasado se aprobó la nueva ley de Tráfico. El esfuerzo realizado por Confbici, y otras organizaciones del ámbito ciclista (sería injusto no mencionar la labor de la Asociación de Ciclistas Profesionales), se ha visto recompensado en algunos aspectos que nos señala Hildegard en el interior de la revista. Como allí se señala, la presión sobre los políticos ha funcionado. Aun así no podemos quedarnos de brazos cruzados, pues el ciclismo urbano ha quedado un tanto olvidado, y el principal caballo de batalla, la obligatoriedad del uso del casco, en un tiempo breve será reglamentado para implantar su uso.

En algunas comunidades autónomas con vocación de futuro, comienzan a tener muy en cuenta el empuje y las necesidades del ciclismo urbano, e impulsan la creación de intergrupos sobre la bicicleta. Concretamente en Cataluña, se ha creado la figura de "Mr. Bici", es decir se ha colocado a un responsable al frente para resolver la problemática surgida en torno a dicho vehículo, infraestructuras, etc. Es casi el mismo caso que en alguna ciudad, como Gijón, donde se ha creado también la Oficina de la Bicicleta, cuyos primeros objetivos son el estudio de la situación del ciclismo en la ciudad asturiana.

También en el ámbito de las comunidades autónomas, con Cataluña como protagonista, se han aprobado Proposiciones No de Ley, tanto para el estudio de la implantación de la Red Eurovelo en Cataluña, como para la creación de la Red Básica Ciclista. Parecen buenos tiempos, ya que desde las instancias dirigentes se escucha a las distintas asociaciones ciclistas (en los que destaca los grupos de la Coordinadora Catalana de Usuarios de la Bicicleta).

Estrenamos una nueva sección en la que tendrán cabida no sólo las bicicletas sino todas esas otras variables que hacen que la movilidad en nuestras ciudades y carreteras pueda ser más o menos sostenible y que, en mayor o menor medida, influye a los ciclistas. Iniciamos esta sección con un texto de Antonio Cánovas, mallorquín e infatigable luchador por los derechos de los peatones, los ciclistas y, en general, de todos los transportes no motorizados y del transporte público.

Como cuadernillo central, os ofrecemos una versión inédita del Camino de Santiago, esta vez desde Madrid. Sin contar con la infraestructura del Camino Francés, sí cuenta con la buscada soledad del viajero y con la excitante búsqueda de lo desconocido.



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, Lucia Bisquert y Héctor Hernández (Dibujos)
- ✓ Fernando Domingo (Publicidad)
- ✓ Paloma Gil (Finanzas)
- ✓ Felipe Cénova, Fernando Domingo, Martín Dupont y muchos más
- ✓ Foto de portada: Juan Merallo

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

Imprime:  
Gráficas ANYA  
C/Fereluz 21-23  
28039 Madrid. Tlf. 915171038  
Depósito legal: M-39179-1986  
Periodicidad semestral

Queda autorizada la reproducción  
total o parcial de 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

## POR TABICICLETAS TRASERO

Hace unas semanas un compañero informaba que le habían multado por llevar instalado un portabicicletas en la parte de atrás del vehículo. Hoy he recogido esta información en un foro de camping, supongo que será de utilidad.

“Creo que es interesante trasladar al foro la contestación de la dirección general de tráfico a una consulta sobre el criterio de sanciones sobre portabicicletas en autocaravanas. Creo que estamos de enhorabuena en este aspecto.

“En contestación a su correo electrónico de fecha 30 de enero, en el que formula consulta sobre los portabicicletas en las caravanas, le informo que con fecha 21 de febrero de 2002, se ha dictado por este Organismo, Instrucción al respecto, en la que se concluye que “no deberán formularse denuncias ni imponerse sanción de las que se hubiesen formulado, en los supuestos de instalación de portabicicletas y otros elementos desmontables, siempre que no limiten o disminuyan la eficacia de los dispositivos de alumbrado y señalización del vehículo, su placa de matrícula y no se apoyen en el dispositivo del remolque, debiendo en todo caso cumplirse las normas sobre acondicionamiento de la carga que establece el artículo 14 del Reglamento General de Circulación, en particular, las relativas a la sujeción a la misma para que no pueda arrastrar o caer del vehículo”, al tiempo que se advierte que “debe tenerse en cuenta que está en proceso de modificación el Reglamento General de Circulación para adaptarlo a la Ley 19/2001, de 19 de diciembre, de reforma del texto articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, y entre otros artículos se modificará el 15, que flexibilizará su contenido actual para permitir que la carga sobresalga por la parte posterior del vehículo en los térmi-

nos que se estime oportuno”, y se pone de manifiesto que “la circulación en España de numerosos vehículos matriculados en el extranjero que llevan portabicicletas en su parte posterior porque sus legislaciones nacionales lo permiten, ha motivado que se considere necesario flexibilizar el criterio expuesto a fin de evitar la discriminación que supone exigir el cumplimiento de unas normas de homologación de esos dispositivos o de su legalización como reforma de importancia para que puedan ser instalados en los vehículos matriculados en España cuando esto no se exige a los matriculados en el extranjero”

Kike

## MUJERES EN BICI

Una encuesta hecha por la Plataforma Carril Bici de Córdoba el día sin coche, lo demostró: de las personas que pasaron por el puesto de información de La Vitoria sólo se presentó un 19% de ciclistas femeninas. La Plataforma cuenta con un 37% de mujeres socias. No sabemos si ese porcentaje refleja la realidad cotidiana, pero nos da una indicación.

¿Por qué hay menos mujeres que hombres que cogen la bici? ¿Por qué no llegamos en Córdoba a un 50% o más como en ciudades de otros países? ¿es una cuestión de educación, de cultura o...?

En los últimos años en países como Francia o Alemania la bici como medio de transporte en la ciudad ha ganado muchísimo. Saludable (que una se ahorra gimnasio), muy fácil de manejar y aparcar en cualquier sitio, evita la bici el estrés de los atascos y ofrece muchas ventajas más, tanto a mujeres como a hombres. Entonces, ¿por qué no se animan también las cordobesas a utilizar los estupendos 19 km. de carril bici que ya existen aquí? Seguramente no es un problema de condición física.

Hablando con mujeres que no cogen la bici, todavía se oyen respuestas muy diversas, que muchas veces atañen a los 2 sexos: falta de aparcamientos en casa y/o trabajo. Pero algunas explicaciones parecen algo más femeninas: que si no saben montar, que si se sienten inseguras, que si las bicis son incómodas, que si no se puede ir en (mini) falda... y hasta que les parece muy masculino ir en bici.

Tal vez la causa primera de esto sea que el modelo de la bici no sea el más adecuado (el modelo bici de montaña se maneja peor en la ciudad); tal vez no hayan tenido la oportunidad de montar en bici por prejuicios; tal vez...

Con las bicis de montaña muchas mujeres se dan cuenta de que se sienten muy incómodas o hasta inseguras. Todavía se ven muy pocas bicis tipo paseo o city, con 5-10 velocidades, ruedas más finas, sillín cómodo y sin barra. No necesitamos 21 cambios para ir al puente romano, hasta las Tendillas o el Parque Figueroa. Además, en esas bicis se puede ir tanto en minifalda como en pantalón. Son muy manejables, cómodas y seguras. Y quien dice que andar en esas bicis parece muy masculino nunca ha estado en Holanda, o visto fotos de ahí. Secretarias, enfermeras, modelos y hasta alcaldesas, todo tipo de mujeres cogen la bici, sin que nadie las considere menos femeninas.

El mensaje queda claro, somos mujeres afortunadas, porque tenemos la red más completa de carriles bici en España (proporcionalmente al tamaño de nuestra ciudad), solamente hace falta que lo utilicemos. Si no nos va bien la mountain bike, podemos cambiar de bici... Y para las que todavía no lo saben, se puede ligar perfectamente en la bici (incluso mejor que en el coche en que no se ve nada), sin necesidades de vestirnos como barbis o como modelos.

Martina Otten, Christine Montaigne y M. José Espino

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

## Pedalibre

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

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

pedalibre@teleline.es

**EL CABALLO DE ACERO**

**MBK**

**TREK**

**DIAMONDBACK**

**TU TIENDA DE BICIS  
EN MADRID**

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

*Sin prisas*

# DE TODO UN POCO

## TÚ, LA BICICLETA... Y ALGOMÁS

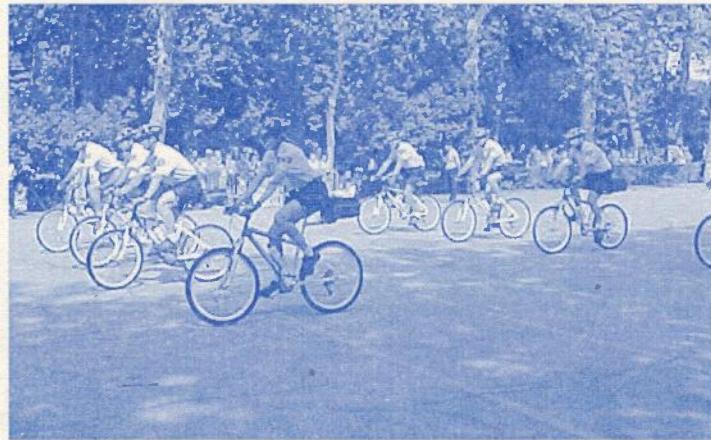
Esta es la denominación de unas jornadas en torno a la bicicleta celebradas la última semana de febrero en Vitoria, organizadas por la Asociación de Ciclistas Urbanos de Vitoria-Gasteizko Biziak. Si dividieron en tres apartados: charla-proyección sobre viajes en bicicleta, mesa redonda: La bici como medio de transporte en la ciudad", y un foro de reflexión dentro del programa GAUEKOAK ([www.gauekoak.org](http://www.gauekoak.org)).

## VÉLO QUÉBEC

Vélo Québec, un organismo sin ánimo de lucro que fomenta el uso de la bicicleta en la región de Québec (Canadá), ha facilitado la creación de un proyecto piloto que se ha puesto en marcha en la primavera del año pasado, y que cuenta con el apoyo político y económico del Ministerio de Transportes y de la Agencia Metropolitana de Transportes de esa región. El proyecto, que tiene una duración de dos años, consiste en la posibilidad para los usuarios de bicicletas, de poder utilizar taxis en diferentes ciudades durante los meses que van desde abril hasta noviembre de cada año. Para poder hacer operativo el proyecto, llevarán acoplados porta-bicicletas para facilitar el transporte de las mismas (con un suplemento de 3 dólares canadienses), y de los propietarios que se decidan a usar este servicio. Este proyecto piloto se inspira en el ejemplo de Copenhague, en Dinamarca, donde todos los taxis están provistos de porta-bicicletas. Se prevé que más de 240.000 usuarios lo utilizarán en Québec, lo cual significará un medio más para fomentar otro tipo de combinación bici-transporte público.

## RECOMENDACIONES PARA PEDALEAR EN SAN SEBASTIÁN

Bajo el eslogan "Pedalea por la ciudad – Ekiozu pedalari", el Ayuntamiento de San Sebastián (Guipúzcoa), junto con el Departamento de Juventud y el Centro de Atracción y Turismo, ha editado un total de 6000 panfletos bilingües para repartir entre todos los usuarios de la bicicleta.



Policías Municipales para los carriles bici de Madrid: por ahora, andan buscando qué vigilar

En el prospecto aparece un plano de la ciudad en el que se recogen los 15 km. de carril bici existentes en San Sebastián. Además también están marcados los futuros bidegorris (carril bici). El plano recoge por el revés una serie de recomendaciones para los ciclistas como son, la utilización del casco y pegatinas reflectantes para una mayor seguridad.

El folleto también muestra las posibilidades que ofrecen tanto Renfe como Eusko Tren para transportar la bicicleta en sus vagones, facilitando así el desplazamiento entre ciudades.

Por último, aparecen marcados con puntos amarillos los 120 lugares de aparcamiento de bicicletas que hay en la ciudad.

## EL PARLAMENTO EUROPEO, CON LA BICI

La Comisión de Política Regional, Transportes y Turismo del Parlamento Europeo ha presentado el 22 de enero de 2002 un informe sobre las repercusiones del transporte sobre la salud pública, que será debatido el 27 de febrero de 2002, y votado el día siguiente.

La ponente del informe, Caroline Lucas (V-AL, UK), propone que los desplazamientos a pie y en bicicleta, así como el transporte público deben promoverse en la política comunitaria de transportes. Asimismo, pide a la Comisión una mayor consideración de la salud humana en la definición y ejecución de las políticas comunitarias en materia de transportes.

La comisión parlamentaria hace una mención especial al transporte no motorizado, esto es, desplazamientos a pie y en bicicleta, por considerar que éstos constituyen un grupo con una 'particular vulnerabilidad'. En este sentido, solicita a la Co-

misión que presente 'propuestas concretas, a más tardar a finales de 2003', con el objetivo de desarrollar indicadores para medir los avances y las tendencias de este tipo de desplazamientos y pide el intercambio de las 'mejores prácticas' entre los Estados miembros.

## BICICLETA Y MOVILIDAD: JORNADAS TÉCNICAS EN BARCELONA

Con el objetivo de intercambiar opiniones y experiencias, y avanzar conjuntamente en la normalización de la bicicleta como medio alternativo de transporte, se celebraron unas Jornadas Técnicas sobre Bicicleta y Movilidad, los días 24 y 25 de octubre de 2001 en Barcelona.

En las mesas redondas se habló de Infraestructuras o de seguridad, y ante la pregunta "¿Qué se puede hacer para promocionar la bicicleta en la ciudad?", responsables políticos del Parlament, la Prefectura Provincial de Trafic de Barcelona, o el regidor de movilidad del Ajuntament de Barcelona, expusieron sus puntos de vista.

Además, a lo largo de las jornadas se habló de la normalización de la bicicleta como modo de transporte, conceptos y dimensiones de las vías para bicicletas, redes ciclistas, así como ejemplos de movilidad en alguna ciudad de Cataluña, como Sabadell, Lleida o la propia Barcelona.

## DISMINUCIÓN DEL NÚMERO DE ACCIDENTES CON CICLISTAS EN EUSKAL HERRIA

El balance de accidentes en los que están implicados ciclistas del año 2001 no fue espectacularmente mejor que el de años pasados, pero muestra una evolución positiva. En el año 2000 la Ertzaintza, Policía Foral y Guardia Civil recogieron 159 accidentes en los cuatro territorios de Hego Euskal Herria, y en noviembre de 2001 iban 112. La Ertzaintza considera que algo tienen que ver las campañas de sensibilización y la mejora de las condiciones de seguridad para los ciclistas. No obstante, el respeto mutuo entre conductores y ciclistas parece seguir siendo la clave para reducir la siniestralidad en las carreteras vascas, y por extensión, en el resto del Estado.

# ENCUENTROS CICLOTURISTAS EN MADRID

Antonio González

EN OTROS SIN PRISAS HEMOS REPASADO LA VIVENCIA DE LOS ENCUENTROS POR ALGUNO DE SUS PARTICIPANTES. SIEMPRE HA SIDO UN ARTÍCULO SUBJETIVO DADA LA DIFICULTAD DE OBJETIVAR EMOCIONES. PERO ESTA VEZ OS RELATO ALGO MÁS FRÍO Y DISTANTE, PERO INNOVADOR: LAS ESTADÍSTICAS DE LOS ENCUENTROS.

Por motivos ajenos a la organización, es decir para enviarlos a la compañía aseguradora, hubo que pedir determinados datos a los participantes, y que analizados a posteriori ofrecen una especie del perfil del participante en los Encuentros cicloturistas y de ciclistas urbanos celebrados en Madrid el pasado verano.

Lo primero que tenemos es el número total de inscritos, que llegó a 188. Seguramente se tengan sensaciones encontradas ante este número: "yo no vi a tantos nunca" o "yo creí que éramos más". Bueno, pueden ser ciertas ambas, porque estoy hablando de inscritos y no de participantes.

Destacable es que de los 188 inscritos, 143 sean afiliados o socios de grupos del entorno de ConBici o de otros grupos afines, y que 45 sean personas venidas "por libre". Es decir, que también podemos sacar una especie de índice de afiliación por comunidades autónomas, a saber:

Por comunidades autónomas, también se pueden analizar los datos, pero

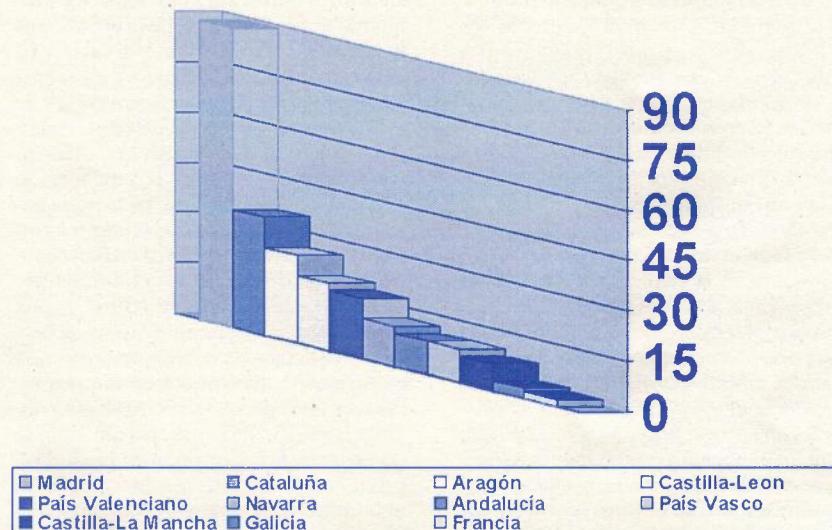


Figura 1

hay que hacer la salvedad siguiente: la proximidad es un factor de influencia positiva a la hora de participar. Dicho esto los datos sobre comunidad de origen (que no de nacimiento, que a tanto no llegó la intromisión en la intimidad de cada uno) fueron los siguientes: Madrid participó con 89 personas (38,20%), Cataluña con 35 (15,02%), Aragón con 26 (11,16%), Castilla-León con 20 (8,58%), País Valenciano con 18 (7,73%), Navarra con 12 (5,15%), Andalucía con 10 (4,29%), Castilla-La Mancha con 8 (3,43%), Galicia con 3 (1,29%), y por último 2 personas de Francia (0,86%).

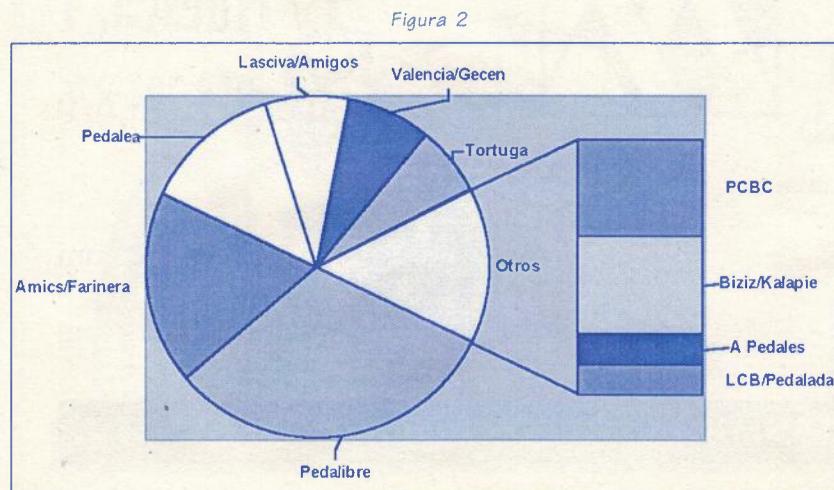
En la Figura 2 podemos apreciar por autonomías, la repercusión de la afiliación.

Sobre decir "el" o decir "la" cicloturista: 94 personas se declararon mujer, un 40,87%, y 139 se declararon hombres, un 60,43%. No hubo indefinición ante la pregunta, todo el mundo lo tuvo muy claro. No es una situación de igualdad numérica, pero cualquiera que haya acudido a cualquier concentración ciclodeportiva se dará cuenta que, como se dice en el libro *España en Bici*, el "cicloturismo es un ciclismo femenino".

La edad, que siempre suena a martirio del paso del tiempo, nos da los siguientes recuentos:

Edad	Número
60-70	2
50-60	2
40-50	50
30-40	110
20-30	37
10-20	5
0-10	9

Hay que resaltar que hubo 18 personas de edad desconocida, por que si decimos indefinida suena a otra cosa, y que el mayor tenía 65 años (2 personas de Valencia), y el menor de 1 año y 7 meses (de Guadalix-Madrid). Edades vacías tenemos. Es decir, que no vino nadie entre 14 y 19 años, o entre 52 y 65. La edad media por tanto es de 33 años. Pensad lo que queráis de la cifra, que parece que da para comentarios de todo tipo, incluso mágico-religiosos.



Suspicio

# Tropezar mil veces con la misma piedra

ESTA ES UNA NUEVA SECCIÓN  
SOBRE MOVILIDAD. ESPERAMOS  
VUESTRAS COLABORACIONES  
SOBRE EL TEMA

Todo el mundo se queja del tráfico: los atascos, las zonas hora, las multas, los malos conductores, que si quieren autopistas, el ruido, que si no hay aparcamiento, los accidentes, que si el transporte público es terciermundista, etc. Esta caótica situación del tráfico, no es fruto del azar. Durante muchos años los responsables políticos en transporte e infraestructuras nos han abocado a esta situación, resultando, que o bien es un caos planificado, o bien la ineptitud y la estulticia campan a sus anchas en la administración. Ante estos graves problemas, en un alarde más de su incapacidad los ayuntamientos, diputaciones, etc. emprenden medidas destinadas a mejorar el transporte público, consistentes en renovar flotas de autobuses que contaminan menos, hacen menos ruido y están adaptados para minusválidos, también informatizan el servicio para tener un mayor control de pasajeros. Todo ello acompañado de medidas como construcción de aparcamientos en el extrarradio, zonas VAP, etc. Bien, pues ya podemos empezar a felicitarnos porque gracias a estas medidas dentro de un par de años los problemas que ahora tenemos, no solo no se habrán solucionado, si no que se habrán multiplicado como ha venido sucediendo desde hace más de 40 años.

No hace falta ser una lumbrera para entender que los nuevos autobuses van a

sufrir los mismos atascos, retrasos y problemas que los actuales, pues el tráfico va en aumento. La millonada que va a costar el sistema informático, no va a realizar mejor servicio que los comunicados de los inspectores y conductores con una simple llamada de walki talki. Los usuarios continuarán teniendo un pésimo servicio porque renuevan la flota, pero no la aumentan, ni abren nuevas líneas, ni amplían horarios, en muchos casos provocando retrasos de más de una hora, siendo una constante ir apretujado como en una lata de sardinas. Los conductores: al borde de un ataque de nervios por tener que cumplir con los recorridos en tiempo estipulado. Estos problemas se agravan notablemente, cuantos más aparcamiento se construyan en el interior de la ciudad, porque será mayor el flujo de tráfico hacia el interior, cosa que es aplicable a pueblos por pequeños que sean, y zonas turísticas. El único transporte colectivo que no sufre retrasos y su frecuencia se puede programar al minuto, son los tranvías eléctricos de nueva generación, ya que tienen preferencia de paso. Muchas ciudades europeas gozan de una buena infraestructura de tranvías con un servicio impecable.

El cúmulo de contrariedades por una mala planificación del transporte público, provoca el desánimo en los usuarios, al tiempo que es un aliciente para la promo-

ción de ventas de automóviles, y en consecuencia, para el colapso de calles y carreteras.

Para llegar a los niveles de saturación automovilística que sufre todo el país se han violado todos los principios en la gestión de transportes. El más importante es: que todo nuevo asentamiento poblacional debe estar dotado de su línea de transporte público antes de su construcción, porque en caso contrario todos sus habitantes se ven en la obligación de utilizar vehículo propio, saturando las carreteras:

El economista E.J. Mishan planteó la hipótesis siguiente:

«La situación que vamos a examinar es una en la cual no existe tráfico privado, y un eficiente sistema de transporte público, por ejemplo: un servicio de autobuses comunica todas las partes de la ciudad

Un ciudadano, ejemplo de otros muchos, utiliza diariamente el autobús, que lo lleva al centro de la ciudad en 10 minutos. Asimismo utiliza el transporte público en las excursiones ocasionales. El ciudadano, pensando en la eficiencia, con una corta visión, se compra un coche proyectando en el futuro porque espera que este lo lleve al centro de la ciudad en 5 minutos. Y así es, en un principio. Con el tiempo, gran número de ciudadanos siguen el ejemplo de nuestro lumbreras. Al cabo de 2 o 3 años podemos suponer que el incre-

*Moreno* **MORENO**



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

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

**C/ Huesca, 1**

**Tel.: 915 794 876**

E-mail: [bicismoreno@jazzfree.com](mailto:bicismoreno@jazzfree.com)

PRÓXIMAMENTE: [www.biciaventura.com](http://www.biciaventura.com)

*Sanpuras*

mento de automóviles privados es tal, que ya necesitan 15 minutos para llegar a su trabajo. Entonces se da cuenta de que se halla en peor situación que cuando utilizaba el transporte público, pero no puede volver a él, porque el problema del tráfico privado también afecta al autobús, que ahora tarda 25 minutos para realizar el trayecto que en un principio tardaba 10 minutos, y también, han subido las tarifas del transporte público por el aumento del consumo de combustible, el riesgo y las dificultades del tráfico denso. A partir de aquí todos los problemas van en aumento a no ser que se apliquen medidas restrictivas con el automóvil privado. «E.J. Mishan, «Los costes del desarrollo económico» ed. Oikos-Tau.

A pesar de su mala fama, y de todos los esfuerzos de la administración para que el transporte público no funcione, si éste está bien planificado y atiende todas las necesidades de demanda, siempre será más eficiente y rentable que el automóvil privado. La inversión que se está haciendo en ferrocarril es una nimiedad que solo va a solventar la movilidad a un pequeño porcentaje de usuarios. Si no se hace una inversión decididamente en pro del transporte público y de mercancías ferroviario que solucione los problemas de movilidad de la mayoría de ciudadanos, dentro de 5 años seguiremos escuchando la sereñata de quejas sobre el transporte, aunque multiplicadas y con nuevos problemas asociados. El AVE es un ejemplo más de esa incapacidad, ya que es un medio que segregá pueblos en su recorrido y centraliza sus paradas en las capitales de provincia. En lugar de hacer una inversión decidida en los trenes regionales que cohesionen todos los pueblos y ciudades, simplemente restableciendo antiguas líneas cerradas, mejorando las actuales construyendo nuevas hacia los nuevos núcleos poblacionales.



**¿TODAVIA NO TIENE  
VD COCHE ?**

TENEMOS PARA VD. UN EXLENTO  
SURTIDO COMO NUEVOS.

Modelo	Matrícula	Entrada	Mensual
850 N	M-3.870-C	25.500	3.084
127	M-4.533-U	37.500	4.398
124	M-6.599-AB	43.000	4.922
1.430	M-7.825-N	45.000	5.215
132	M-3.581-V	72.000	8.293

TOMAMOS SU COCHE A CAMBIO  
MAXIMAS FACILIDADES.

## ¿CÓMO DEBEN SER NUESTROS PUEBLOS Y CIUDADES?

Marta Pombo Sallés

Deben ser lugares donde las personas estén a gusto, tanto si van a pie, en transporte público, en bicicleta o en vehículos privados motorizados.

Últimamente se habla mucho de la necesidad de construir **carriles bici** para que las bicicletas puedan circular con la misma seguridad que cualquier otro vehículo. En calles anchas, es decir, donde existe suficiente espacio, es posible hacer carriles bici debidamente señalizados para que sean prácticos y respetados por todos, tanto por quien los utiliza como por quien no. En estas calles todo el mundo debe resultar beneficiado: deben ser vías rápidas para el transporte público y también para los coches, así como para los peatones y los ciclistas, ya que la anchura de estas vías permite que cada uno tenga su propio espacio diferenciado. Tales iniciativas ya empiezan a ser una realidad en muchas localidades de nuestro país.

Pero... ¿Qué pasa cuando las calles son demasiado estrechas? ¿Tenemos acaso que quitar espacio al peatón para dárselo a los conductores de bicicletas o de otros vehículos? La respuesta es no. Los **peatones somos el 100% de la población** y, por lo tanto, no es justo que se nos quite el poco espacio que nos queda. Lo que sí es posible fomentar, especialmente dentro de los núcleos urbanos, **calles de prioridad invertida**, donde quien tiene prioridad máxima de paso es el peatón, seguido del transporte público, ambulancias, bicicletas y, finalmente, los vehículos a motor privados, que tienen que circular a una velocidad mucho más baja debido al cambio de prioridad. Así pues, una misma calle puede estar compartida por peatones y ciclistas pero deben respetarse mutuamente de la misma manera que los pocos coches que puedan pasar **no deben sobrepasar el límite de velocidad establecido**.

Debemos educar a la población joven y adulta para que tengan este respeto y, a la vez, endurecer las sanciones a quienes no respetan a los demás.

Si fomentamos entre todos y todas este tipo de modelo, todo el mundo estará mejor en la ciudad o pueblo donde vive, trabaja o estudia. La gente podrá **ir a pie sin miedo**, especialmente aquellas personas con movilidad más reducida como son la gente más mayor o los minusválidos, etc. Los niños y niñas podrán ir por la calle sin peligro y jugar en los espacios que necesitan. La gente, pues, podrá disfrutar de **un aire más limpio** y de unas calles y plazas **menos ruidosas**. Todo esto, pues, sólo puede ser un beneficio para el 100% de las personas.

# LAS VÍAS VERDES, UNA INVITACIÓN A "VIVIR LA VÍA"

Carmen Aycart - Fundación de Ferrocarriles Españoles

NOS PIDEN LOS AMIGOS DE SIN PRISAS UN ARTÍCULO QUE HAGA UNA PUESTA AL DÍA DEL DESARROLLO DEL PROGRAMA VÍAS VERDES, Y CUESTA TRABAJO HACER UNA RECAPITULACIÓN ORDENADA DE LO SUCEDIDO EN LOS ÚLTIMOS MESES.

Lo lógico sería explicar, en primer lugar, que las Vías Verdes son antiguos trazados ferroviarios acondicionados como itinerarios no motorizados, pero ahí radica, quizás, la primera noticia: que las Vías Verdes constituyen ya un recurso muy conocido por los ciudadanos, especialmente si son cicloturistas.

La panorámica de qué ha sucedido últimamente con el Programa Vías Verdes puede sintetizarse en dos hechos. Por un lado, se ha pasado de la fase en que era prioritario construir Vías Verdes - y ya existen más de 40 en España, que suman una longitud superior a los 1.000 kms - a la etapa en que urge promocionarlas para demostrar su utilidad social y convencer a los responsables de su mantenimiento de que cumplan con esta obligación (el eterno problema de garantizar la conservación de lo ya construido!).

Por otro lado, y esto es muy importante, las Vías Verdes se han asegurado un respaldo institucional al más alto nivel, tanto internacional como nacional. En el primer caso, a través de la concesión en octubre de 2000 en Dubai del **Premio Internacional de Buenas Prácticas que el Programa Habitat de Naciones Unidas** otorga a proyectos que contribuyen a la mejora de la calidad de vida de los ciudadanos, que son fruto de la participación y que sirven como modelos para ser implementados en otras regiones del mundo. Conseguir uno de los 10 premios que se conceden a nivel mundial cada dos años

en esta prestigiosa convocatoria, ser seleccionado entre 770 propuestas de más de 110 países es un reconocimiento con el que apenas nos atrevíamos a soñar en la Fundación de los Ferrocarriles Españoles (FFE), que coordina el Programa. Este hecho ha propiciado que la Organización de Naciones Unidas apruebe patrocinar el **Seminario Latinoamericano sobre Vías Verdes** que la FFE organizará en Bolivia el próximo mes de julio de 2002, con el apoyo de la Agencia Española de Cooperación Internacional (AECI), y el Ministerio español de Fomento, entre otros.

En cuanto al respaldo nacional, hay que recordar que el **Senado español** aprobó el 4 de junio de 2001, por unanimidad de todos los grupos parlamentarios, una Moción por la que *insta al Gobierno a adoptar todas las medidas que sean precisas para potenciar como medio de promoción del turismo rural, del transporte no motorizado, del deporte seguro y del ocio accesible en la naturaleza, la utilización alternativa de los trazados ferroviarios que en la actualidad estén en desuso en todo el territorio español, para su acondicionamiento como "Vía Verde", así como en el marco de sus competencias, al desarrollo normativo necesario para la regulación de su uso.* Texto completo en:

<http://www.senado.es/legis7/publicaciones/html/textos/I0210.html>. Por esas mismas fechas, se mantuvo una reunión en la sede de la FFE con un nutrido grupo de parlamentarios para darles a conocer los objetivos y nivel de desarrollo del Programa de Vías Verdes. También es reseñable que una de las etapas de las **VII Jornadas Ciclistas Parlamentarias** celebradas en julio de 2001, discurrió por la Vía Verde del Aceite (Jaén), lo cual permitió que medio centenar de diputados y senadores pedalearan por esta espléndida ruta, pero, eso sí, bajo un sol de injusticia, dadas la fecha y hora de la excursión.

Entre los asistentes se encontraban - por citar a algunos de los más conocidos - Esteban González Pons (portavoz del Grupo Popular en el Senado) y los socialistas Ramón Jáuregui y Juan Barranco. En la convocatoria de 2002 ya está previsto que los parlamentarios también recorran alguna Vía Verde. Sigamos comentando novedades. Entre los hitos más recientes y trascendentales, la colaboración de la FFE con el Ministerio de Fomento para conseguir la inclusión de las **Vías Verdes en el Mapa Oficial de Carreteras** en la edición de 2002. Los trazados de 60 Vías Verdes aparecen reflejados tanto en la cartografía impresa, como en el CD ROM adjunto, con un trazo verde, acompañado de unos pictogramas de ciclista y peatón, excluyendo claramente a los usuarios motorizados. Además, cada Vía Verde cuenta con su correspondiente ficha técnica en la Guía de Espacios Naturales, Rutas Turísticas y Vías Verdes que se vende junto con el Mapa de Carreteras. Es evidente la repercusión que, a nivel de promoción del uso de las Vías Verdes, representará esta publicación (tirada anual de 120.000 ej.) que será actualizada cada año por la FFE.

Siguiendo con actividades divulgativas, el domingo 12 de mayo de 2002 la FFE convocará el **IV Día de las Vías Verdes**, con la colaboración de una veintena de Vías Verdes que organizarán actividades festivas muy participativas. La Asociación Europea de Vías Verdes (AEVV, presidida por la FFE desde su creación en 1998) intenta que el próximo año sea el **Día Europeo de las Vías Verdes**, con el respaldo de la Dirección General de Medio Ambiente de la Comisión Europea, la misma que patrocina el **I Premio Europeo de Vías Verdes**. Estas propuestas están incorporadas en la Semana Verde y la Semana de la Movilidad que la CE celebrará en Bruselas, respectivamente, en abril y septiembre de 2002.

*Sin prisas*



En España el Premio será lanzado coincidiendo con la inauguración por parte de la Generalitat Valenciana de la Vía Verde de Ojos Negros (tramo valenciano, 70 kms) el IV Día de las Vías Verdes.

A lo largo del último año las Vías Verdes han alcanzado un gran protagonismo en los medios de publicación, con innumerables reportajes y noticias en revistas; por citar alguna de especial alcance, la Revista Tráfico, con 400.000 ej. gratuitos. Alguna que otra vez, se logró aparecer en la codiciada tele, con su gran impacto divulgativo y hemos sido asiduos en programas de radio, destacando la entrevista realizada por Goma Espuma, que disparó las visitas a la web [www.viasverdes.com](http://www.viasverdes.com) (creada y mantenida por la FFE) a 13.523 en esa semana, superándose las 59.000 visitas en la semana del Día de las Vías Verdes de 2001. Os animamos a navegar por ella, estamos haciendo un gran esfuerzo últimamente por mantenerla actualizada. Y lo mismo podemos decir sobre la **Guía de Vías Verdes**, en la que se describen 1.800 kms de itinerarios; en la primavera de 2002 va a salir la 40 edición actualizada de su volumen 1 y la 20 edición actualizada del volumen 2. Se pueden adquirir en cualquier librería o en la propia FFE.

Y cerramos ya el apartado de iniciativas publicitarias mencionando que la FFE ha montado por segundo año en 2002 un Stand de las Vías Verdes españolas en la Feria Internacional de Turismo (FITUR) de Madrid, en colaboración con una docena de Vías Verdes. También ha venido organizando desde 2000 tres viajes para que periodistas y turooperadores, fundamentalmente extranjeros, recorrieran durante quince días 13 Vías Verdes repartidas por todo el país. Para abordar esta aventura, el Tour Mágico por las Vías Verdes españolas, fue necesario el patrocinio de Turespaña y más de veinte instituciones y empresas, contando también con la ayuda de amigos de A Contramano en Sevilla y de Amics de la Bici en Barcelona. Ha generado un importante eco de la existencia de las Vías Verdes españolas en medios (Daily Telegraph, The Observer...) y agencias extranjeras. Llegamos ya, muy apurados de espacio, a la sección de Nuevas Vías Verdes. Rápidamente reseñamos las novedades de las Vías Verdes que finalizaron sus obras:

- VV del Guadiana, en Huelva (22 kms)
- VV del Aceite, tramo Jaén (55 kms)
- VV del Tajuña, tramo Orusco-Ambite y ramal a Estremera de Tajo (34 + 13 kms, en Madrid)

- VV de la Sierra, tramo a Olvera (37 km en Sevilla y Cádiz), con inauguración de hoteles-restaurantes en las estaciones de sus extremos.
- VV de Girona-Costa Brava (48 kms)
- VV del Río Oja, tramo Casalarreina-Ezcaray (26 kms)
- VV del Plazaola, tramos en Navarra y Guipúzcoa (24 kms)

Otras muchas Vías Verdes se encuentran actualmente en obras:

- VV de los Ojos Negros (70 kms, en Castellón). Prevista inauguración: 12 mayo 2002.
- VV del Aceite (tramo de 57 kms en Córdoba). Prevista finalización : primavera 2002
- VV del Maigmó, en Alicante (20 kms). Prevista finalización : otoño 2002
- VV de la Sierra de la Demanda, en Burgos (52 kms).
- VV de los Molinos del Agua, en Huelva (37 kms).
- VV de la Campiña, tramo de Córdoba (33 kms)
- VV de las Vegas del Guadiana y las Villuercas, en Extremadura (56 kms)

Además, hay numerosos proyectos de Vías Verdes redactados o en fase de elaboración, pero eso lo dejamos para un próximo capítulo sobre Vías Verdes...si desde Sin Prisas nos vuelven a invitar. Y los más impacientes, recordad que informamos cumplidamente en nuestra web: [www.viasverdes.com](http://www.viasverdes.com). ¡Animaros a Vivir la Vía!

# BIENVENIDO, MR. "BICI"

Pere Torres®

El Parlamento de Cataluña creó, hace algún tiempo, un intergrupo sobre la bicicleta. Es decir, una especie de comisión integrada para parlamentarios de todas las formaciones políticas con el objetivo de colaborar conjuntamente en la promoción del uso de la bicicleta. Una de las primeras iniciativas del intergrupo fue pedir al Gobierno que nombrara a un responsable de esta materia. Alguien lo bautizó como Mr. "Bici" y, no hace mucho, un diputado de la oposición aplaudía públicamente su designación. ¿Es una noticia importante o es una mera anécdota? ¿Es una de esas cosas que hacen los políticos inevitablemente para ver si les dedican unas líneas en los periódicos o, realmente, vale la pena? ¡Es tan casera la "bici",

tan asociada a la edad infantil y adolescente, que parece inapropiada para abordar seriamente las graves cuestiones de la sostenibilidad planetaria! En segín qué ambientes del ecologismo más intelectualizado, incluso repugna el hecho de hablar de las bicicletas. En el fondo, hay una cuestión de actitud. Lo podemos ilustrar fácilmente con una metáfora tomada de la economía: Hay quien sólo vive para las grandes cifras, las grandes tendencias y toma decisiones en función de indicadores que agregan muchísimas variables. Es el imperio de la MACROECONOMÍA, que ignora voluntariamente las realidades humildes de las pequeñas y medianas empresas y de los consumidores normales. En cambio, en el dominio de la

MICROECONOMÍA, corremos el riesgo de removerlo todo, de limitar nuestro campo visual al propio bolsillo o cuenta de resultados, sin injerir nuestras decisiones en perspectivas más amplias. Cuando observamos las aproximaciones que se hacen al desarrollo sostenible, encontramos un panorama comparable. 1) Hay quien se abandona en la macrosostenibilidad: Sólo tienen interés los problemas globales, de alcance planetario. Tenemos que concentrar la atención en los paradigmas de fondo, los escenarios prospectivos, las estadísticas reveladoras, los acuerdos internacionales... 2) Hay quien no pasa de la microsostenibilidad: Sólo tienen interés los problemas que puedes alcanzar y sólo valen las soluciones personales que puedes llevar a la práctica por tu exclusiva decisión. Las visiones escoradas a un lado provocan una aprehensión sesgada del conjunto. No se puede prescindir ni de una ni de otra, pero no nos podemos quedar ni en una ni en otra. De todos modos, en este artículo, la crítica se centra en la primera. Recordemos que nos quejábamos del tono displicente con que suele atenderse la reivindicación de la bicicleta como modo de transporte. Pues bien: No podemos hablar del cambio climático sin darnos cuenta de que una parte mayoritaria y creciente de las emisiones que lo provocan nacen en el transporte. Siendo, como es difícil, recortar la libertad y la apetencia de movilidad, es más posibilista apostar decididamente por alternativas. En las ciudades, los desplazamientos a pie o en bicicleta son una opción válida, viable y con efectos notorios, cuantificables, sobre un problema real. Es un ejemplo claro del viejo eslogan ambientalista: PENSAR GLOBALMENTE, ACTUAR LOCALMENTE. Es decir :

SOSTENIBILIDAD=  
MACROSOSTENIBILIDAD+  
MICROSOSTENIBILIDAD



Sin prisas

Por suerte, esta visión se extiende cada vez más. Algunos indicios en este sentido en el mismo ejemplo de las bicicletas:

- 1) El Worldwatch Institute, un punto de referencia mundial en el análisis del desarrollo desde criterios de sostenibilidad, publica cada año un reputado informe con las tendencias ambientales del planeta, a las que nombra signos vitales. Los dos únicos indicadores escogidos en el ámbito del transporte son la producción de vehículos y la producción de bicicletas!
- 2) La Agenda 21 aprobada en la Cumbre de la Tierra de Río, en el año 1992, recomienda un transporte que se adecue a las necesidades y que reduzca, a su vez, la demanda de energía. Y dice: "esto se podría conseguir, por ejemplo, adoptando programas de transportes urbanos que favorezcan a los transportes públicos de masas y fomentando transportes no motorizados mediante la creación de aceras y carriles "bici" seguros". Indicios embrionarios pero esperanzadores. Cada vez parece más posible tratar las cuestiones de fondo abandonando la estéril seriedad de elegantes y afectadas declaraciones y el recurso sistemático a conceptos tan profundos que nadie sabe cómo aplicar. Escribía Mèrius Torres: Mas si el tiempo se enoja el cielo inmenso puede caber, entero, en los charcos de lluvia. El reto de la sostenibilidad es que nos atrevamos a hacer caber, entero, cada inmenso problema global en nuestros quehaceres diarios y que sepamos conectar nuestras acciones cotidianas con el éxito o el fracaso planetario.

\* Director de Planejament Territorial del Departament de Política Territorial i Obres Públiques de la Generalitat de Catalunya

- 1) Perdonad el uso del lenguaje de la teoría de conjuntos, pero la fórmula quiere decir que debemos encontrar la sostenibilidad en la intersección entre la macrosostenibilidad y la microsostenibilidad, es decir, en ese espacio de reflexiones y análisis generales que pueden conectar con soluciones y actitudes a escala individual y social y viceversa.
- 2) L.R. Brown, M. Renner & B. Halweil (2000) Vital signs 2000. The environmental trends that are shaping our future. Worldwatch Institute, Washington. Hay una versión catalana editada por el Centro UNESCO de Cataluña

# La OFICINA DE LA BICICLETA ; Un nuevo planteamiento

*Victor Guerra \**

Asturias tiene actuaciones pioneras para la introducción de la bicicleta en entornos rurales y urbanos y proyectos de promoción del uso de la bicicleta.

Existen sendas como la Senda del Oso y el Sendero costero, que enlaza el extremo oriental con el occidental, recorrerá en breve los 400Km de costa y será de doble uso para peatones y ciclistas. Este proyecto podría haberse presentado como candidato a ser parte del proyecto "Euroveló".

Hay otros senderos de menor importancia como son el GR100 Ruta de la Plata (Gijón Pajares) que podría llegar hasta Sevilla. Gijón está teniendo muchos proyectos de desarrollo de carriles bici. Como ejemplo están los carriles bici de Moreda, Carril Bici de Rinconín; Vía Verde de la Camocha; y Sendero de Río Peña de Francia. La falta de dirección o coordinación no ayuda a que los proyectos se desarrollen a gusto de los ciclistas.

En cuanto a actividades de promoción de la bicicleta tenemos los proyectos "Cicloturismo y Escuela" o "Un día Sin coches". Estos proyectos se han venido abajo por el cansancio de sus promotores y por el continuo desgaste que sufren los grupos minoritarios que pregonan los beneficios del uso de la bicicleta como alternativa de movilidad. El desgaste es debido a la falta de apoyo por parte de la comunidad ciclista utilizando estas infraestructuras.

Los carriles bici no se utilizaban por no tener un diseño correcto o porque no tenían sentido sus enlaces. También estaban los problemas de compatibilidad con el uso por parte de los peatones de los carriles bici.

El Ayuntamiento de Gijón ante

este historial de problemas ha decidido crear un nuevo proyecto sugerido por el que suscribe: "LA Oficina de la bicicleta" en la que están los "ingenieros en movilidad" Ole Thorson y Jytte Thomsen de la empresa Median S.L.

En la "oficina de la bicicleta" se va a intentar de hacer un análisis de la situación del ciclismo en la ciudad de Gijón; flujos y circulación, perfil del ciclista; necesidades y aspiraciones. Con el estudio se verán las necesidades reales de los usuarios de la bicicleta y se podrán poner en marcha proyectos más coherentes.

Otro aspecto del estudio será la decisión de que ente será el ejecutor de las políticas a seguir para que estas no sean mermadas o dejadas por un cambio político a nivel municipal, dado el hecho posible de un cambio político.

La Oficina de la Bicicleta sería un ente semipublico. En ella, podrán estar representados todos los sectores implicados en los niveles económicos como de toma de decisiones. La oficina tendrá la misión de coordinar, agrupar y codirigir la política de movilidad ciclista de la ciudad. Sería un asesor consultivo y ejecutor en acciones que se puedan llevar en materia ciclista. De esta manera se evitaría que las diversas acciones que se puedan llevar en materia ciclista permanezcan en una continuidad.

Esta Oficina es un proyecto que está siendo perfilado y se espera que se puedan recoger opiniones sobre el posible modelo.

\* Coordinador en Asturias del proyecto  
OFICINA DE LA BICICLETA: PLAN CICLISTA DE GIJÓN

# Carreteras en mal estado ¿dónde nos quejamos?

Biziz Bizi

EN ESTE ARTÍCULO, LOS COMPAÑEROS DE BIZIBIZ, NOS EXPLICAN QUÉ DEBEMOS HACER CUANDO QUEREMOS QUEJARNOS SOBRE UNA CARRETERA EN MAL ESTADO. ALGUNAS DIRECCIONES Y TELÉFONOS CORRESPONDEN A DEPARTAMENTOS ESPECÍFICOS DEL GOBIERNO DEL PAÍS VASCO. SEGURO QUE EN TU COMUNIDAD AUTÓNOMA EXISTEN ORGANISMOS SIMILARES QUE SE ENCARGAN DEL TEMA.

Cualquier persona que circule en bicicleta de manera habitual, bien sea en carretera o en ciudad, es consciente de la gran cantidad de trampas que hay que ir esquivando para llegar ilesos al punto de destino. Es la eterna queja. Las carreteras y calles están pensadas por y para l@s automovilistas. Las brigadas de mantenimiento no tienen en cuenta aspectos, a veces pequeños detalles, que no afecten a los automóviles, pero que son básicos para la circulación segura de las bicicletas por la vía pública (baches, piedras, cristales, rejillas en sentido longitudinal, arquetas hundidas, señalización defectuosa...).

La mayoría de las veces, acostumbrad@s como estamos a esta situación, optamos por la resignación o por el socorrido juramento, en clara referencia a la parentela del responsable municipal de turno. Hay, sin embargo, otra opción más interesante, aunque, todo hay que decirlo, también más trabajosa: es la queja formal.

¿A qué organismo debemos dirigir esta queja?

- Si el motivo de la queja se encuentra en núcleo urbano, es responsabilidad del Ayuntamiento. En Bilbao se encarga del tema el Departamento de Obras y Servicios. Tf: 944204582. En cualquier Centro de Distrito, podemos solicitar y llenar una instancia. Allí se encargarán de hacerla llegar a quién corresponda.
- Si se trata de una carretera provincial, deberemos dirigirnos al Departamento de Obras Públicas de la Diputación Foral de Bizkaia. Tf: 944207000.
- Si la vía en cuestión es una carretera nacional, la carta se debe dirigir al Departamento de Conservación del Ministerio de Fomento, en Madrid. Tf: 915675000.

Tras la reclamación, la institución afectada debería de tomar cartas en el asunto lo antes posible, de lo contrario, en caso de accidente por falta de conservación y/o señalización o deterioro, incurría en responsabilidad directa y objetiva. Esta cir-

cunstancia está recogida en una serie de leyes, que no está de más mencionar al expresar nuestra queja. Son las siguientes:

- Ley de Expropiación Forzosa, art. 121 a 123.
- Ley de Regulación de Régimen Local, art. 405 a 414.
- Ley de Régimen Jurídico de la Administración del Estado, art. 40.
- Constitución Española. Ley 30/1992, art. 106.2.

Si nos damos cuenta de la deficiencia demasiado tarde y sufrimos un accidente en el que hay daños materiales y/o personales, podemos actuar "por las buenas", avisando a la autoridad competente del accidente ocurrido, para que tomen urgentemente las medidas necesarias, o "por las malas", mediante denuncia, exigiendo una indemnización por los daños sufridos.

La Asociación Pro Derechos de l@s Ciclistas (Barcelona), nos envía una serie de casos concretos en los que, tras celebrarse juicio, la Administración Pública ha resultado responsable de diferentes accidentes ocasionados por el estado de la calzada:

- Un ciclista que cayó al suelo a consecuencia de un profundo bache que no pudo evitar, denunció a la Consejería

de Obras Públicas y Urbanismo de la Diputación Regional de Cantabria, que fue condenada por no haber mantenido la vía en las debidas condiciones. (Sentencia del T.S.J. Cantabria de 18-10-99).

- El Ayuntamiento de los Realejos, en Tenerife, también fue obligado a indemnizar a un ciclista que tropezó con una alcantarilla destinada a la recogida de aguas pluviales, por cuyas aberturas se introdujo la rueda de la bicicleta. (Sentencia T.S.J. Canarias de 04-01-99).
- En Navarra, un ciclista se salió de la calzada y cayó por un terraplén. La Dirección General de Obras Públicas de esa Comunidad fue condenada por no poner una defensa, ni eliminar la vegetación que ocultaba el barranco, impidiendo advertir la existencia del terraplén. (Sentencia T.S.J. 05-06-97).
- También en Provencio (Cuenca), el Ayuntamiento fue condenado tras caer un ciclista por un terraplén que carecía de la protección necesaria. (Sentencia T.S.J. 07-10-89).
- La existencia de piedras en la calzada es otro de los motivos por los que la Administración ha sido condenada tras accidente, considerando que la señalización de peligro de desprendimiento no es suficiente para evitar el peligro, sino que es necesario también reforzar los taludes para evitar dichos desprendimientos. (Sentencia de la Audiencia Nacional, Sección 8<sup>a</sup> de 10-11-99).

Moraleja: L@s ciclistas tenemos derecho a circular por carreteras y arcenes en buen estado. Exijámoslo.



Sin prisas

# LA BICICLETA EN EL PARLAMENTO CATALÁN

*Daniel Eritja, Amics de la Bici*

Tras la presentación por parte de ConBici del documento de propuesta para la Red Básica Ciclista de ámbito estatal, y la PNL (Proposición No de Ley) paralela al Congreso de los Diputados del grupo de CiU (Convergencia i Unió), en Cataluña los grupos de la Coordinadora Catalana de Usuarios de la Bicicleta habíamos elaborado un proyecto semejante y lo habíamos presentado en una reunión del Intergrupo de apoyo a la Bicicleta, del Parlamento catalán.

También paralelamente, el PP catalán había presentado al Parlament una Proposición No de Ley instando al ejecutivo a promover y desarrollar esta Red Básica, en términos prácticamente idénticos a la PNL que el grupo de CiU había presentado al parlamento de Madrid.

Pues bien, en la reunión del Intergrupo de apoyo la Bicicleta del 16 de octubre de 2001, su presidenta, la diputada Bet Font (IC-V) nos anunció una muy buena noticia: la PNL había sido aprobada por el Parlament de Cataluña el miércoles anterior (10/10/01), por unanimidad y SIN NINGUNA MODIFICACIÓN.

La Resolución aprobada dice textualmente (traduzco):

»El Parlamento de Catalunya insta al Consejo Ejecutivo a:

1. **Impulsar, desde el diálogo con las entidades de usuarios de la bicicleta y la colaboración con el resto de Administraciones implicadas, la creación de una red ciclista de Catalunya.**
2. **Elaborar un estudio, las conclusiones del cual deberán presentarse al Parlament de Catalunya en el plazo máximo de un año, con el objeto de dar viabilidad a esta red ciclista catalana, y que, entre otros aspectos, contemple el inventario y la descripción de todas las vías ciclistas interurbanas, un análisis de la demanda, los criterios técnicos de trazado y diseño de las vías que conformarán la red, así como la necesaria intermodalidad, la conectabilidad con las Líneas Verdes (sic) y las rutas de la red ciclista básica europea Eurovelo.»**

No hace falta insistir en la importancia de esta Resolución, y en el papel que los grupos de la Coordinadora

estamos llamados a jugar en la definición de esta red. En la reunión del Intergrupo, Josep Bou (Director General de Planificación Ambiental del Departamento de Medio Ambiente, e interlocutor del Gobierno de la Generalitat para asuntos de la bicicleta) asumió la responsabilidad de llevar a cabo lo que el Parlament demanda en la Resolución, y se comprometió a tenernos en cuenta debidamente. La intención del Gobierno es ligar esta red básica con el Plan Director de la Bicicleta de Cataluña, todavía en su fase previa de elaboración.

Pensamos aquí que esta resolución del Parlamento catalán puede ser de ayuda para que los grupos de ConBici convenzan a sus parlamentos autonómicos para que adopten resoluciones similares. Así ya tendría más sentido la PNL aprobada en el Congreso, que sólo pide al Gobierno que «colabore» con otras administraciones para impulsar la Red Ciclista Básica de ámbito estatal.

## ÚLTIMA NOTICIA:

SE HA APROBADO EN EL PARLAMENT CATALÁN OTRA PROPOSICIÓN NO DE LEY, ESTA VEZ DE ESQUERRA REPUBLICANA. EN ELLA, TRAS UNA LARGA EXPOSICIÓN DE MOTIVOS «INSPIRADA» EN UN DOCUMENTO NUESTRO, SE INSTA AL GOBIERNO A «REALIZAR UN ESTUDIO DE IMPLANTACIÓN DEL PROYECTO EUROVELO EN CATALUÑA». INCLUSO SE DESCRIBE EL TRAZADO EN CATALUÑA DE LA RUTA QUE NOS AFECTA, LA MEDITERRÁNEA, EL CUAL COINCIDE CON LA PROPUESTA QUE CONSENSUAMOS CON ALFONSO SANZ EN EL INFORME DE VIABILIDAD QUE REALIZÓ PARA LA ECF. EL GRUPO PARLAMENTARIO IC-V NOS HA PEDIDO NUESTRA OPINIÓN SOBRE ESTA PNL Y, POR SUPUESTO, LE HEMOS DICHO QUE LA APOYAMOS.



*Surprisa*

# NUEVA LEY DE TRÁFICO

Hildegard Resinger

EL DÍA 29 DE NOVIEMBRE DE 2001, SE HA APROBADO EN EL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS LA REFORMA DE LA LEY DE TRÁFICO. ALGUNOS ASPECTOS DE ESTA REFORMA SON POLÉMICOS Y HAN SIDO AMPLIAMENTE COMENTADOS EN LA PRENSA. OTROS ASPECTOS APENAS SE HAN MENCIONADO, Y EN TODO CASO NO HAN SUSCITADO UN DEBATE PÚBLICO, SIN QUE, POR ELLO, SEAN MENOS IMPORTANTES.

Llamo vuestra atención especialmente sobre los artículos que tienen que ver con la bicicleta, y que constituyen una aportación significativa al texto inicial del proyecto de ley. En su conjunto, son positivos, aunque algunos temas que también fueron propuestos mediante enmiendas finalmente no se han introducido (echamos a faltar, por ejemplo, la retirada de la polémica obligatoriedad del casco, o las mejoras para el ciclismo urbano). Se han conseguido estas mejoras gracias a la presión sobre los políticos que han ido haciendo todas y cada una de las entidades y personas que nos hemos implicado en esta lucha, desde los humildes usuarios de la bicicle-

ta hasta las estrellas del ciclismo profesional. También hay que recordar que la nueva sensibilidad y receptividad de los políticos influyentes hacia los problemas de seguridad vial de los ciclistas tiene mucho que ver con el atropello de dos ciclistas conocidos el pasado mes de febrero y la enorme repercusión pública de este siniestro.

Así, queremos resaltar especialmente los nuevos preceptos que se han aprobado en relación con la circulación de bicicletas, y que mejorarán substancialmente la seguridad vial de los ciclistas en carretera. Han sido defendidos ante los diputados por diferentes entidades ciclistas, entre ellas la nuestra.

Destacan especialmente:

- La posibilidad de que los ciclistas circulen en grupo.
- La obligación de los automóviles a ocupar parcial o totalmente el carril contrario cuando adelanten a un ciclista o grupo de ciclistas, incluso donde haya una línea continua.
- La consideración de un grupo de ciclistas como una sola unidad, a efectos de prioridad de paso.
- El permiso de circular en bicicleta por el arcén de las autovías.
- La obligación de llevar los reflectantes reglamentarios en condiciones de poca visibilidad.
- La definición de los diferentes tipos de vías ciclistas, como paso previo a su normalización.

Esperamos que estos datos sean de utilidad para informar sobre el tema de la reforma de la Ley de Tráfico y la seguridad vial.



**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

*Sanpuras*

# LA TIENDA VERDE

PLANOS • GUIAS DE MONTAÑA Y TURISMO



Libros turísticos, de arte, costumbres y tradiciones.

Guías turísticas de diversos países.

Mapas de carreteras de todo el mundo.

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

## DOS TIENDAS EN MADRID:

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

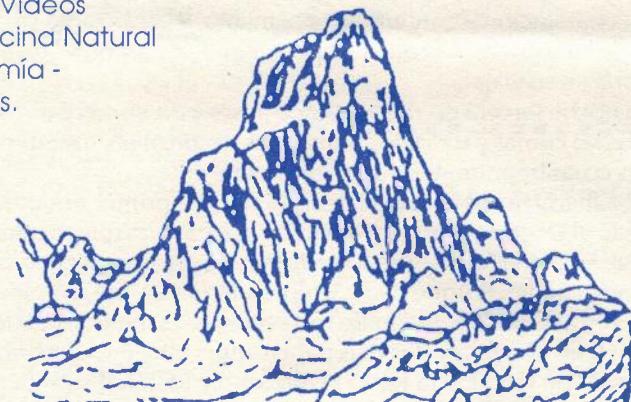
Guías de viaje - Turismo de Naturaleza - Cartas Náuticas - Náutica - Música Relajación - Vídeos Naturaleza - Folklore y Tradiciones - Medicina Natural - Arte - Arqueología - Geología - Astronomía - Meteorología - Atlas del Mundo - Postales.

**LA TIENDA VERDE** - Maudes, 38  
(TEL. 91 5343257 FAX 91 5336454)

Aire libre - Escultismo - Brújulas - Altimetros - Esquí - Cartografía - Temática Deporte - Puramente - Espeleología - Mapas Carreteras - Foto Aérea - Montaña - Submarinismo - Planos Ciudades - Senderismo - Topografía - Orientación - Mountain Bike - Papel Reciclado.

VENTA POR CORREO Y  
EN LAS PROPIAS TIENDAS

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





# Rincón literario

OS OFRECEMOS UNO DE LOS DOS PRIMEROS PREMIOS DEL I CONCURSO LITERARIO DE LA ASOCIACIÓN PEDALIBRE. EL LIBRO QUE RECOLLA RELATOS DE ALGUNOS DE LOS PARTICIPANTES, LO PODÉS SOLICITAR [PEDALIBRE@TELELINE.ES](mailto:PEDALIBRE@TELELINE.ES)

## Deseando desear

*Adolfo Agúndez*

Desde el instante en que la puerta de la consulta del Doctor Cantudo se cerró tras su espalda húmeda, los pensamientos de Iliami sólo tenían ojos para el viaje tantas veces soñado. Era la última oportunidad. Por eso, durante las siguientes tres noches de media luna alistó minuciosamente todo lo necesario, mientras Elicia ocupaba la amplitud de la cama que quizás nunca compartirían. Tres noches. En el sótano. A media luz.

La primera noche puso a punto el vehículo, apretando radios, ajustando tornillos, usando el aceite de vaselina para engrasar..., limpiando, adecentando, refrescándole la cara a la bicicleta... Cuando puso los pies dentro de los rastrales comenzaba a clarear y se sintió dentro del sueño ya. Así que lloró largamente de emoción. Un llanto de secano.

La noche del medio preparó el portabultos con algunos repuestos, las herramientas, el pasaporte, el pasaje de tren, unos cheques de viaje y la ropa de ciclista desempolvada esa misma mañana. Cuando el sol decidió bostezar, subió a la habitación y contempló la blancura, inalcanzable ya, del cuerpo de Elicia. Una blancura, extendida por encima de las sábanas, a la que regaló su mirada de amor, reservando para sí la otra. La mirada de los lugares. Esa que necesitaría en su viaje.

En la noche tercera escribió... Cinco frases y un nombre escribió. Para Elicia. Cinco frases con todos los sentidos, con todas las comas y todos los puntos, los despegues y los aterrizajes, las pausas, los desencuentros y los abrazos... Todas las cosas importantes duran una noche entera.

Luego Iliami empezó a pedalear. Al filo del primer amanecer. El primero de los noventa y dos que le había concedido el Doctor Cantudo. Noventa y dos pastillas que mantendrían alejada la carcoma de su cuerpo. Como si no fuera real. En plena forma. Sin dolores. Para poder cumplir con su sueño... El que sólo Iliami llegará a conocer. El que no contará a nadie. Porque nadie lo entendería. Porque es íntimamente suyo.

«Me voy al lugar reservado de mis secretos. Es ineludible y lo sabes. Estoy sin tiempo y me he vuelto de cristal. Volveré a ti en noventa y dos días para romperme entre tus brazos... Y te amo. Iliami».

Después de leer, Elicia tomó el teléfono y tecleó distraída mirándose al espejo que le devolvió una definida imagen de satisfacción. «Todo ha salido según lo previsto Doctor», fueron las primeras palabras que dirigió a su interlocutor al otro lado del aparato.

(Quince años después)

Elicia como cada día relee lo único que le quedó de él: la carta de despedida. Lo demás lo quemó. Menos la bicicleta. Para poder releerla también. En el sótano. Desde el día después... Una marchita Elicia que sienta su blancura junto al vendaval del amueblado jardín primaveral. La blancura que le queda a pesar de no entender del todo. Sus mejillas son laderas para sus lágrimas de nieve hoy también. Quince años después...

«...¿Por qué habéis hecho esa locura?. Poniéndote de acuerdo con el Doctor Cantudo has acelerado la llegada de la muerte. Siempre me acompañó el deseo de viajar a mi lugar soñado. Ese deseo formaba parte de mí, tanto como el amor que te tengo... No sé cómo vivir sin uno de los dos... No sé. Te juro que no lo sé. Perdóname por no saber...»

«...Tres meses de inocuas pastillas para una inventada enfermedad. ¿A quién se le ocurre?... ¡Claro!. Pensasteis que me hacíais un gran favor al abocarme a cumplir un deseo, anunciándome la cercanía de una muerte segura certificada por la infalible e incuestionable boca de un médico. Y eso mismo es lo que habéis logrado: asegurarme la muerte como en un premeditado asesinato. Sólo hay una salida para esto...»

«...Ahogaste un motor sin saberlo. No es tu culpa. Fui yo que no supe explicarte lo que significaban para mí el poder de desear y soñar... Y te quiero..., aunque ya no sé cómo hacerlo desde aquí... Iliami. Día último».

El frágil pañuelo en la trémula mano de Elicia, acaricia suave los rincones de su anguloso rostro de media luz. Intentando limpiar. Luego aprieta el puño con un haz de vetustas venas hinchadas. Y siente como la nieve de sus lágrimas se congela para siempre. En medio de una blancura infinita de la que pende una mirada de amor.

# ¡¡BICIMANÍA!!



# Esta primavera ven a comprobar el peda-



#### **Aparaguado de una rueda o centrado tangencial del buje trasero**

### Calculo y comprobación de la línea de la cadena

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

Escariado de la pipa para el montaje de una dirección sellada

Sincronizado y ajuste de un cambio STI Shimano

Conversion 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 del mimo que le dedicamos a tu bici. Porque nuestra ilusión, al igual que la tuya; es montar, y montar con ilusión. Esto nos mueve a estudiar hasta el último detalle de la bici: desde cómo montar correctamente unas zapatillas de freno hasta el ajuste más meticuloso de una doble suspensión.

*Todo esto para que disfrutes al máximo de tu bici.*



*Bicimania y su taller han sido seleccionados por Shimano como:*

The logo for Shimano Service Center. It features the word "SHIMANO" in a bold, blue, sans-serif font. Above the "S", there is a stylized blue "I" shape. Below "SHIMANO", the words "SERVICE CENTER" are written in a slightly smaller, blue, sans-serif font, with a stylized blue "I" shape positioned between "SERVICE" and "CENTER".

# Cámara, luces... a rodar La bicicleta en la historia del cine

Juan Merallo Grande

No es el cine un medio en el que la bicicleta haya tenido una especial repercusión. El mayor impulso del cine coincidió en el tiempo con la decadencia de aquél masivo uso de la bicicleta como medio de transporte de la primera mitad del siglo XX.

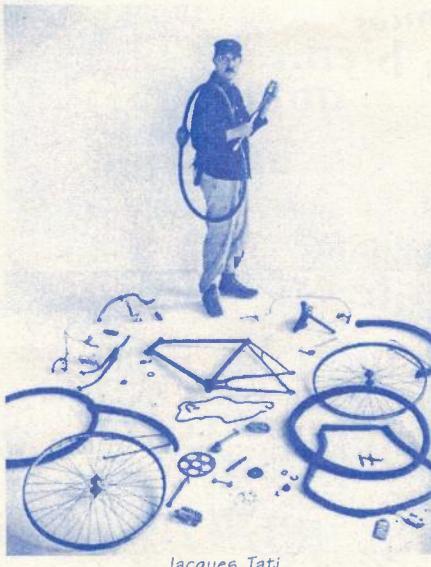
Pese a todo, hay en la cinematografía mundial un buen número de aquellas películas que, de un modo u otro, sí han tenido a la bicicleta como protagonista, o al menos con un importante papel en el desarrollo de la trama cinematográfica.

Ya en los principios del cine mudo del siglo XIX se ven pequeños títulos, casi todos americanos, muchos de ellos simples tomas de ciclistas circulando o compitiendo. Destacamos entre otros *Bicycle parade on the boulevard* (1896), *Bicycle girl* (1897), o *Bicycle trick riding* (1899).

Ya entrados en el siglo XX es el cine francés el que con más ahínco ha usado (y con mucho éxito) a la bicicleta como base sobre la que hacer una película. No ocurre así en España, dónde hay dos títulos que la nombran expresamente (*La muerte de un ciclista* y *Las bicicletas son para el verano*), pero que tienen poco que ver con las bicicletas como tal. En *Surcos*, de J. A. Nieves Conde, película sobre la posguerra, se ven bicis por doquier, pero sin importancia en la trama.

Sin embargo hay que nombrar también a esas otras películas del cine mundial en las que, si bien la bicicleta no juega un papel relevante, sin embargo tienen escenas épicas o significativas relacionadas con este medio de transporte y de ocio.

Quién no recuerda al niño de *El resplandor* peda-



Jacques Tati

leando como loco en su triciclo por las habitaciones del hotel. A Benigni llevando a su mujer e hijo en la bici durante *La vida es bella*. A Sherlock Holmes y la espía alemana en un tandem, acompañados del Dr. Watson, visitando los

castillos en los alrededores del lago Ness, en Escocia, en *La vida privada de Sherlock Holmes*. La excursión en bici de los tres principales protagonistas en *Jules y Jim*, de Truffaut. A Paul Newman haciendo virguerías sobre la bici mientras suena "Teardrops are fallin' on my head" en *Dos hombres y un destino*. El rasta en bici fumándose un porro en *Thelma y Louise*. Y, en fin, tantísimos otros más.

Hay que destacar que el modus operandi de muchas películas se basa en el robo de la bicicleta (*Ladrón de bicicletas*, *Cyclo*, *La bicicleta de Pekín...*). Que no son muchas las películas relacionadas con el ciclismo deportivo (*Más veloz que el viento*, *La bici de Chislain Lambert*, *American flyers*), que en los últimos años abundan las de ciclotradores (Quicksilver, 2 segundos, *La bicicleta de Pekín*, *Cyclo*) y que parece haber un boom de las películas con bicicletas en los años 90 y posteriores, quizás coincidiendo con los problemas mundiales de movilidad y el papel de la bici como alternativa a otros vehículos.

Y algo muy importante: ¡Los malos nunca van en bicicleta! Este vehículo se reserva siempre para los **buenos de la película**.

## RELACIÓN DE CICLO-PELÍCULAS

**Ladrón de bicicletas.** *Vittorio de Sica*. Italia, 1948. Antonio Ricci necesita la bicicleta para su trabajo, pegando carteles, pero al poco de empezar se la roban. A partir de ese momento, y con su hijo Bruno como testigo de su angustiosa búsqueda, intentará recuperar su bicicleta, atravesando los círculos infernales de una sociedad injusta, desigual e insolidaria, perdiendo en ese trayecto hasta su dignidad. Joya del neorealismo italiano. *Muy recomendable*.

**Día de fiesta.** *Jacques Tati*. Francia, 1949. Francois, cartero de una comarca francesa, hace su reparto en bicicleta intentando imitar la eficacia de los repartidores postales americanos que ha visto en un documental, ocurriendo todo tipo de vicisitudes. Hilarante película del no menos hilarante Tati. *Recomendable*.

**Mi tío.** *Jacques Tati*. Francia, 1958. Otra vez Tati haciéndonos pasar un buen rato. El señor Hulot, personaje por excelencia de Tati, nos muestra como, entre otros objetos, la bicicleta representa lo bueno del viejo mundo, en contraste con el inhumano sintetismo moderno. Oscar a la mejor película de habla extranjera ese año. *Muy recomendable*.

**Más veloz que el viento.** *Alex Joffé*.

Francia, 1968. Un inventor, un cartero y un ganster se ven envueltos en una loca persecución durante la Carrera de bicicletas de San Remo, a finales del siglo XIX. La película se llamaba en realidad "Les Cracks" (Los campeones) y en Italia, por ejemplo, se llamó "La corsa del siglo". Aquí el título fue aún más épico "Más veloz que el viento". *Recomendable*.

**E.T..** *Steven Spielberg*. EEUU, 1982.

Un chico salva a su amigo extraterrestre en varias ocasiones, entre ellas en una persecución de coches a bicicletas (ganar las bicis, por supuesto). De esta película es la famosísima secuencia de la bicicleta volando con la luna de fondo. *Divertida. Recomendable*.

**American flyers.** *John Badham*. EEUU., 1985. Marcus (Kevin Costner en sus inicios) convence a su hermano David



Sinopsis

para que entrene con él y se apunten a una carrera en bicicleta a través de las Rocosas. Lo que no le dice a David es que tiene un tumor cerebral. Mientras David se dirige a la victoria, Marcus tiene que darse cuenta de que, con su enfermedad, ya no es él mismo. Final estremecedor. Una peli que nos puede enseñar todavía algo de la táctica de las carreras. Muy bonitas vistas de las Rocosas. *Recomendable.*

**Quicksilver.** *Thomas Michael Donnelly.* EE.UU., 1986. El broker Jack Casey pierde todo en la Bolsa de Nueva York, tras una decisión profesional errónea. Comienza desde cero trabajando como bicimensajero por las concurrencias calles de Nueva York, teniéndolas que ver con el tráfico y con algún que otro ganster en coche. Bonitas escenas de ciclismo urbano, pero poco más. *Regular.*

*La Vida es bella*



**El ciclista.** *Mohsen Makhmalbaf.* Irán, 1989. Nasim, un refugiado afgano, se embarca en un maratón ciclista para conseguir dinero que le permita pagar los gastos médicos que su mujer necesita para salvar la vida. Un abrasador trabajo expresionista sobre la crueldad humana, filmado en un estilo hipnótico y vehemente. Drama que te llega al corazón. *Recomendable.*

**Bicicleta.** *David Taylor.* Gran Bretaña, 1991. No es una película propiamente dicha, sino un meticuloso documental de investigación sobre todos los aspectos de nuestro vehículo preferido. *Recomendable.*

**Parpaillon, o la búsqueda del hombre con el bombín marca Ursus.** *Luc Moullet.* Francia, 1992. La marcha cicloturista al Col de Parpaillon (puerto de los Alpes de 2.637 metros de altitud por pista de tierra) tiene como participantes a unos peculiares personajes (la dopada, el diputado, la claustrofóbica, el investigador, etc.), que parecen salidos de una surrealista película de Luis Buñuel y que intentan llegar a la meta sin ningún ánimo competitivo. Según el crítico Gérard Couran, la escena del túnel es una de las mejores del cine cómico mundial. *Recomendable.*



2 seconds, de Manon Brian

**El viaje.** *Fernando E. Solanas.* Argentina, 1992. "Martín Nunca", que así se llama el protagonista, hace un viaje en bicicleta a través de toda Sudamérica, desde Tierra del Fuego (Argentina), donde vive, hasta Brasil y luego México, en busca de su padre y en busca de su propia identidad. Parece este 1992 el año del surrealismo, pues esta también tiene unas buenas dosis, además de estar repleta de denuncia política y no exenta de belleza. *Recomendable.*

**Cyclo.** *Tran Anh Hung.* Francia-Vietnam, 1995. Se nos muestra los problemas que pasa en Saigón un ciclo taxista vietnamita que pierde su vehículo. Es en la primera mitad de la película donde la bicicleta tiene un papel destacado. La segunda parte es más psicológica y lenta-peñazo. *Regular.*

**El ciclista desconocido.** *Bernard Salzmann.* EE.UU. 1997. El rico fundador de un centro comunitario muere de Sida. Sus seres queridos van al funeral encontrándose con la sorpresa de que el difunto dejó como última voluntad la petición a todos ellos de que participen en una marcha ciclista, a beneficio del Sida, de 450 millas a lo largo de la costa de California. Les empieza a doler el culo sólo de pensarlo. Divertida comedia, sólo para pasar el rato. *Regular.*

**2 segundos.** *Manon Briand.* Canadá, 1998. Una ciclista profesional es despedida por el manager del equipo y regresa a Montreal, donde intenta satisfacer su hambre de velocidad convirtiéndose en una ciclo-mensajera. Más cercana a la realidad del ciclista urbano que Quicksilver. *Recomendable.*

**La vida en la tierra.** *Abderrahmane Sissako.* Francia-Mauritania, 1998. Película que transcurre en un pequeño poblado de Mauritania, en donde la mayoría de la gente se mueve en bicicleta, al que vuelve un emigrante que ha estado en Francia que nos contrasta dos civilizaciones tan lejanas en la distancia y en las costumbres, que no pareciera que ambas estaban a punto de entrar en el siglo XXI. Peli con un "tempo" muy tranquilo, iy no aparece un sólo coche! *Muy recomendable.*

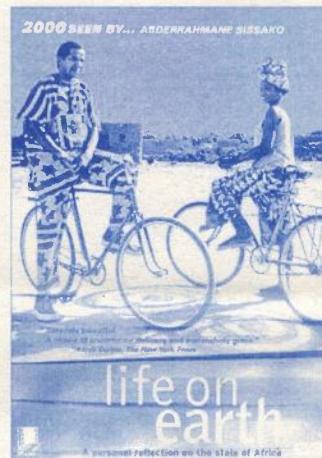
**París-Tombuctú.** *Luis García Berlanga.* España,

1999. Un francés, desesperado de todo, le compra una bici con alforjas a un cicloturista y decide irse pedaleando desde París hasta Tombuctú (África) en busca de una razón para seguir viviendo. A su paso por España se cae de la bicicleta, lo que le hace quedarse en un pueblecito de Levante, donde ocurre, al margen de la bicicleta, la mayor parte de la película. Soy un admirador de Berlanga, pero esta peli, sin ser mala, no es de lo mejor del genial cineasta. *Regular.*

**La bici de Chislaim Lambert.** *Philippe Harel.* Francia 2000. Comedia ambientada en el mundo de las competiciones ciclistas de los dorados años setenta, que ofrece un punto de vista diferente al de los campeones, el del último ciclista del pelotón. Algo diferente. *Recomendable.*

**La bicicleta de Pekín.** *Wang Xiaoshuai.* Francia-China, 2001. Guei trabaja de repartidor en bici. La empresa le regalará la bici que usa (una mountain bike plateada), cuando haya ganado 600 yuans. A punto de conseguirla se la roban. Días después la encuentra: la tiene Jian, un estudiante que la ha comprado en el rastro... por lo

tanto la bici es de los dos y tendrán que aprender a compartirla. Oso de plata en la Berlinale. Una película sobre el papel de la bicicleta como evolución social. *Muy recomendable.*



2000 seen by... Abderrahmane Sissako



Ladrón de bicicletas

## II CONCURSO DE FOTOGRAFIA MEMORIAL VICENS BAGAN, "La bicicleta, un transporte en la ciudad"

### UNA IMAGEN VALE MÁS QUE MIL PALABRAS

*Marga Iglesias\**



No recuerdo muy bien si fue en Amics de la Bici o en Trevol ecomensajeros donde el año pasado surgió la idea de realizar un concurso de fotografía que mostrara la bicicleta como un medio de transporte en la ciudad. Quizás la inspiración nos la envió desde algún lugar ignoto un compañero desaparecido no hacia mucho, Vicens Bagan, gran aficionado a la fotografía a la par que un acérximo defensor del ciclismo urbano. Lo cierto es que inmediatamente nos pareció a todos que una muestra en que se viese este vehículo como una alternativa ecológica al caos circulatorio de nuestra ciudad era una buena manera de llamar la atención sobre su uso y serviría al mismo tiempo de homenaje a un amigo al que nos negábamos a olvidar.

Con más ilusión que conocimiento de lo que significaba organizar un evento como éste, comenzamos buscando entidades relacionadas con el mundo de la bicicleta y de la fotografía que quisieran colaborar con nosotros. Dos tiendas de bicicletas con las que desde hace tiempo mantenemos una buena relación y una de fotografía de prestigio en Barcelona, cuyo propietario se dejó contagiar rápidamente de nuestro entusiasmo, aportaron gran parte de los premios que se otorgaron. Muy importante fue también la colaboración del Ayuntamiento de Barcelona, a través de la Comisión Cívica de la Bicicleta.

Se recibieron muchas fotografías, y si bien la mayoría procedían de Barcelona, también llegaron obras de lugares muy diversos: New York, Noruega, otras ciudades de Catalunya y España,... Las bases del concurso especificaban que se premiarían las obras que reflejaran la bicicleta como un transporte en la ciudad, sin embargo había gran variedad de propuestas: unas mostraban este vehículo como una herramienta indispensable en la economía rural del tercer mundo, otras eran melancólicas, como la de la bicicleta solitaria abandonada en un callejón, o eróticamente sugerentes como la colección

*San pascual*



que presentaba  
accesorios de bicicleta sobre el  
cuerpo humano,...Estas fotos, aunque no  
cumplían las bases para optar a premio,  
han enriquecido y diversificado las  
exposiciones posteriores. El jurado  
premió las siguientes:

1er. Premio(Consistente en una  
bicicleta híbrida Trek 7300): No glove,  
no love, NY, de John R. Harris

2º premio (Dotado con una cámara  
reflex Canon EOS 300): Quatre gotes,  
de Tatiana Soler

3º premio(Consistente en material  
fotográfico y para bicicleta): Bicicleta  
familiar, de Manel Antolí Moliner

Premio especial Vicens Bagan a la  
foto-denuncia (consistente en una  
bicicleta urbana Conor de Aluminio AF  
88): Trialeras en la ciudad, de David  
Mauri Fernández.

Para promocionar el uso de la  
bicicleta y potenciar el concurso, se  
vienen realizando exposiciones de las  
fotos recibidas en diferentes centros de  
la ciudad de Barcelona. Además, el  
fondo fotográfico que a lo largo de los  
años se vaya creando puede ser muy  
útil a la hora de imprimir calendarios,  
utilizar en nuestra revista, etc. y nos  
empiezan a rondar por la mente ideas  
más ambiciosas como la edición de un  
catálogo.

Estamos trabajando en la preparación  
de la **tercera edición del concurso**, que  
tendrá la misma temática y similares  
características que las anteriores y se  
fallará en el mes de septiembre de 2002.

Podéis  
consultar las bases  
del concurso en la página web  
[www.amicosdelabici.org](http://www.amicosdelabici.org) o solicitar  
información a la dirección electrónica  
[fotobici@hotmail.com](mailto:fotobici@hotmail.com) y al teléfono 93-  
3394060. ¡Esperamos vuestras fotos!

Cuando sobre un tema se plantea  
un concurso de fotografía, por un lado  
se pretende ponerlo en evidencia pero  
por otro se busca lanzar una propuesta  
al aire para que la perspicacia en la  
búsqueda de la mejor foto, la  
imaginación y la calidad y técnica  
fotográfica de los participantes nos  
sorprenda y descubra realidades nuevas  
en las que a lo mejor no habíamos ni  
pensado. También, viendo las obras y la  
reacción del público durante las  
exposiciones, me sorprendí de la magia  
que tiene la fotografía: capta el instante,  
congela una imagen que después del  
revelado se convierte en otra escena,  
inédita incluso para su autor y que, al  
igual que la luz al atravesar un prisma  
se descompone en mil haces, se  
fragmenta en las múltiples  
interpretaciones que de ella hacen los  
espectadores. Incluso a los que andamos  
metidos desde hace tiempo en el tema  
de la bicicleta, algunas fotos nos hacen  
replantearnos ciertas actitudes o nos  
provocan intensos debates como el  
que generó la exhibición de la foto que  
mostraba el brutal accidente mortal de  
un ciclista en New York.

Y a  
sospechaba el buen  
entendimiento que hay entre la bicicleta  
y la fotografía después de ver muchas  
sesiones de diapositivas de gran calidad  
realizadas por cicloturistas. A diferencia  
de la claustrofobia del coche, la bicicleta  
está hecha a escala humana para apreciar  
el mundo, de manera que se hace difícil  
no pararse un momento a retener un  
paisaje o el color de una puesta de sol. Al  
final, fotógrafos y ciclistas se confunden y  
ya no recuerdan si se habían acercado a  
la bicicleta a través de la fotografía o a la  
fotografía a través de la bicicleta.

Muchas son las artimañas que hemos  
de utilizar los grupos que estamos  
empeñados en llamar la atención al  
público sobre un medio de transporte  
tan clásico y a la vez tan actual como es  
la bicicleta. Nosotros hemos encontrado  
en la fotografía una bella herramienta  
de contactar con la gente y al mismo  
tiempo implicar a administraciones y  
medios de comunicación. Será que  
realmente es cierto el dicho de que  
"una imagen vale más que mil palabras".

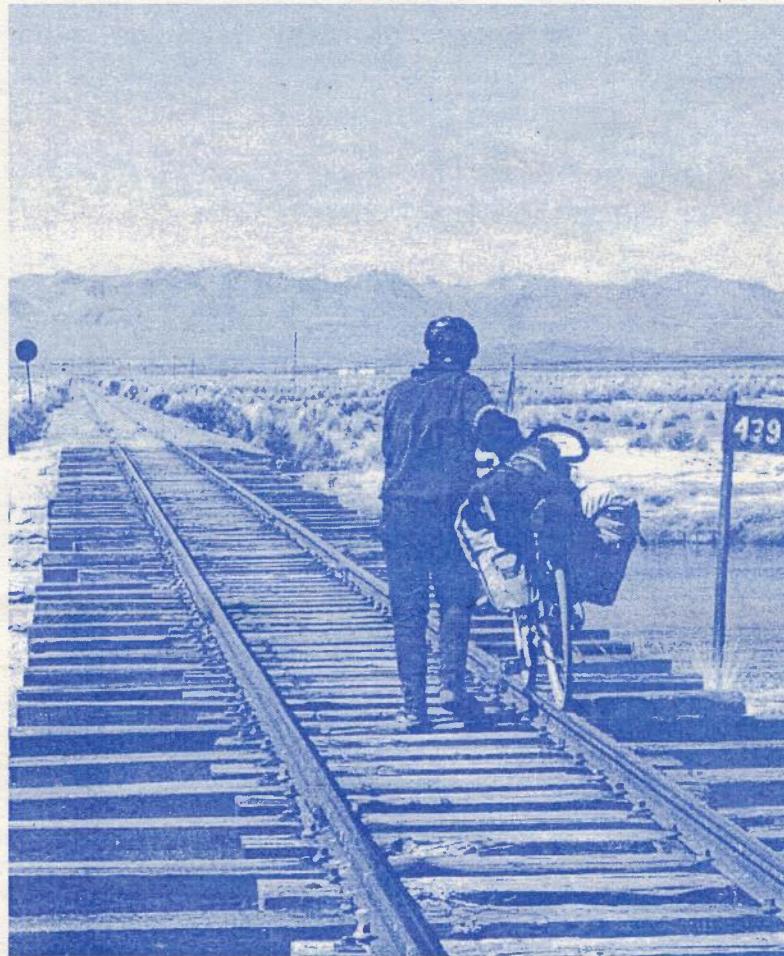
\*Socia de la agrupación de usuarios de la  
bicicleta de Barcelona "AMICS DE LA BICI" y  
miembro de la comisión organizadora del  
Concurso de Fotografía Memorial Vicens Bagan  
"La Bicicleta, un transporte en la ciudad"

# NUEVA NORMATIVA BICITREN EN REGIONALES RENFE

Antonio Llópez

A través de la Dirección General de Ferrocarriles del Ministerio de Fomento con la que ConBici mantiene una política de intermediación respecto a Renfe, hemos recibido contestación a nuestro escrito de 7/11/2001 relativo a la construcción de 21 trenes regionales de tres coches y tracción diesel. Regionales Renfe informa a dicha D.G lo siguiente: «Esos 21 trenes son una evolución de los TRD por lo que en principio, no se ha reservado área específica para transporte de bicicletas. No obstante, en el transcurso de su construcción se analizará la posibilidad de que haya una zona multiusos que permita esa finalidad, siempre que

ello no sea en detrimento de la capacidad y comodidad del resto de los viajeros». ¡Cuidado que estos de las bicis apestan! Por otro lado se nos informa que las condiciones del transporte de bicis han sido modificadas por lo que queda anulada y sustituida por nueva normativa la circular 5, viajeros, párrafo 5 que todos ya conocíamos. La nueva norma es parecida pero se carga con una filosofía más restrictiva y penalizadora para los usuarios que transportan bicicletas. Empieza por decir que las bicis serán admitidas en todos los trenes excepto en los TRD. Las limitaciones se amplían pero no se especifican claramente, es decir, no se



concretizan. Se habla de alta ocupación del tren, horarios, líneas, número de bicicletas, fechas, etc., sin concretar nada ¡O sea que cuando quieran pueden limitar el transporte de bicicletas alegando cualquier peregrina razón! Respecto al acondicionamiento, se nos recuerda nuestra responsabilidad en los desperfectos que pudíramos causar, lo cual asumimos como ciudadanos responsables que somos pero agradeceríamos se nos diese facilidades y comodidades para que esos posibles desperfectos no ocurriesen (furgones de fácil acceso y acondicionados, espacios polivalentes, plataformas anchas).

Otra cosa que cambia es la noción de grupo, que pasa de más de 5 personas a más de 3 personas. Es decir, que hay que pedir autorización para viajar con bici en cualquier tren regional con sólo juntarse 4 personas. Animaos a pedir autorizaciones (cada uno a su gerencia territorial correspondiente) y así tal vez vean que se usa el bicitren más de lo que creen.

Respecto al control en ruta, hay que estar a buenas con los interventores pues se les da muchas facilidades para que nos puedan tirar del tren, aunque eso sí, al final les advierten que tirar a alguien del tren debe ser la última posibilidad y deben evitar que se llegue a ello. ¡Uf, menos mal!

Al final de toda la circular tienen la gracia de añadir la benévol

coletilla que figuraba en la circular 5, párrafo 5 -ahora anulada- que decía aquello de: «Como norma general, deberá prevalecer, el criterio de atención al cliente, (¡Somos clientes!) por tanto si se observa la presencia de viajeros con bicicletas aun en períodos y líneas no autorizadas, sobre pasando el número máximo admitido, etc, y ello no implica molestias al resto de los viajeros, se permitirá su transporte». ¡Gracias señores de Regionales, pero nos gustaba más la otra!

Antonio Llópez pertenece a la comisión de bicicleta y transporte público de Con Bici

*Surplus*

# CONDENADO POR ARROLLAR CON SU COCHE A UN CICLISTA

NOTICIA DE LA NUEVA ESPAÑA. ASTURIAS, 20/01/2002

Un año de cárcel por arrollar con su coche a un ciclista en Siero

El conductor, que invadió el arcén, deberá indemnizar a la familia del fallecido con más de siete millones

Oviedo, C. M. / I. R.

Un año de prisión y 17 meses de retirada del carné de conducir es la condena impuesta al joven J. M. C. L. por arrollar con su coche en Meres (Siero) a un ciclista que falleció en el accidente. El juez apreció un delito de homicidio por imprudencia y contra la seguridad del tráfico, por el que también ha impuesto al acusado el pago de una indemnización de 46.031,117 euros (7,6 millones de pesetas) a la familia del ciclista, José Manuel O. G., que tenía 38 años el día del accidente, el 1 de enero de 1999. Los hechos por los que fue juzgado el pasado diciembre J. M. C. L. tuvieron lugar en la carretera vieja de Santander, a la altura de la localidad de Meres (Siero), pasadas las dos de la tarde.

El ciclista José Manuel O. G., vecino de Pola de Siero, falleció al ser arrollado por un vehículo, un Volkswagen Polo O-3103-AF, que conducía J. M. C. L. El vehículo se salió de la carretera e invadió el arcén de la calzada por la que circulaba el ciclista.

Según testigos presenciales del siniestro, el cadáver del ciclista quedó tendido,

do, a consecuencia del impacto con el turismo, a varios metros de su bicicleta. La víctima, que entonces no pudo ser identificada en el acto porque no llevaba documentación, fue reconocida horas después por un familiar en el tanatorio de Siero.

José Manuel O. G. pensaba contraer próximamente matrimonio y en el momento del fatal accidente convivía con su madre, E. G. B. Durante el juicio, la defensa del conductor aseguró que el accidente fue consecuencia de «una simple distracción» de su cliente. El abogado del J. M. C. L. (que regresaba a casa en el coche de su madre tras pasar la Nochevieja fuera del domicilio familiar) sostuvo que no estaba probado que el accidente estuviese relacionado con la ingestión de alcohol por parte del conductor.

Según el fiscal y la acusación particular, ejercitada por la abogada Ana García Boto, el acusado tenía sus facultades disminuidas. Éste, que en el momento del suceso tenía 19 años, dio positivo en la prueba de alcoholemia realizada por agentes de la Guardia Civil dos horas después de haber ocurrido el accidente y el alcoholímetro registró una tasa de 0,64 en la primera prueba y de 0,60 en una segunda medición. Según el testimonio de los guardias civiles durante el juicio, J. M. C. L. «olfía a alcohol a distancia».

La defensa solicitó durante el juicio la absolución del joven, aunque alternativamente, en caso de condena, consideró una falta de imprudencia, por el que pidió una condena máxima de seis meses de cárcel y la retirada del carné durante el mismo tiempo. Además, planteó la atenuante por reparación del daño causado, que García Boto negó en rotundo.

La acusación particular, por su parte, consideró los hechos como delito de homicidio por imprudencia grave, por lo que García Boto, en nombre de la familia de la víctima, solicitó para el conductor del vehículo una condena de cuatro años de prisión y seis de privación del derecho de conducir vehículos de motor.

También solicitó entonces que se indemnizara a la madre del ciclista con 72.121,45 euros (doce millones de pesetas) y a la que se iba a convertir en la esposa del fallecido con 36.060,73 euros (seis millones de pesetas), «por los daños morales y perjuicios materiales» causados. Y consideró como responsable directa a la compañía de seguros y subsidiariamente a la madre del acusado, ya que el vehículo era de su propiedad. Durante el juicio fueron llamados a declarar como testigos, entre otros, los agentes que intervinieron en el siniestro, una vecina de Meres que presenció el accidente y la madre y novia del fallecido.

# CHAPINAL

## bicicletas y accesorios



TALLER  
ESPECIALIZADO

Gran variedad  
de productos  
para tí

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



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

San pascual

# Descubriendo el Far West Malagueño

## *Sergej (Asociación Ruedas Redondas de Málaga)*

CINCO DÍAS EN LA SERRANÍA DE RONDA, ATRAVESANDO LOS VALLES DE LOS RÍOS GUADALHORCE, TURÓN, GUADIARO Y GENAL; PEDALEAN-DO APACIBLEMENTE POR CARRE-TERAS SECUNDARIAS EN LAS LEJA-  
NAS SIERRA DE LAS NIEVES Y SIERRA DE GRAZALEMA; Y REGRESANDO AL HOGAR CON MULTITUD DE AVENTURAS QUE RELATAR DE AQUELLAS TIERRAS DEL FAR WEST MALAGUEÑO.

Málaga. Agosto de 2001. La mayor Feria del sur de Europa está a punto. Durante nueve días la capital de la Costa del Sol se convierte en el mayor hervidero de gente de la Península. Feria en el centro, en el real, en los barrios, en la tele... La ciudad está cerrada por vacaciones. Las aglomeraciones humanas y de coches crean el caos circulatorio. Las sucias playas de la capital están atestadas.

Esta es la historia de dos intrépidos ciclistas que huyendo de las fiestas descubrieron que alcanzar el Lejano Oeste no era tarea imposible.

## LUNES

Para evitar el peligroso máximo solar del sur peninsular decidimos pedalear con un estricto horario de 8:00 a 13:00 y de 18:00 a 21:00, aprovechando el intermedio para almorzar, reponer fuerzas, hacer turismo en el poblado de turno, leer los diarios, escribir, y vagabundear en general.

La travesía se promete muy movida desde el principio. Transcurridas sólo unas 7 millas, y con la pequeña población de Campanillas a la vista, dos caballos salvajes se cruzan en nuestro camino perseguidos por los servidores de la ley locales. No sin cierto temor y dominando con pericia los manillares de nuestras bicicletas nos lanzamos hacia ellos esquivándolos en el último momento con una astuta pedalada.

Sin más sobresaltos continuamos remontando el río Guadalhorce por su margen Este hasta la Estación de tren de El Chorro, a las puertas del Tajo de la Encantada. Allí, un enorme perro negro salvaje salta desde la cuneta a espaldas de Jordi. Cuando las fauces del animal se dirigen a su pierna otro can color canela salta por el primero y salva a Jordi del feroz ataque. En la lejanía, el sabueso canela nos hace un gesto de aprobación y nos desea un buen viaje adonde quiera que vayamos.

Anochece a orillas del Lago del Conde de Guadalhorce. Tumbados, al cobijo de unos eucaliptos, y con 50 millas en las piernas, disfrutamos de la noche estrellada hasta que el sueño nos vence.

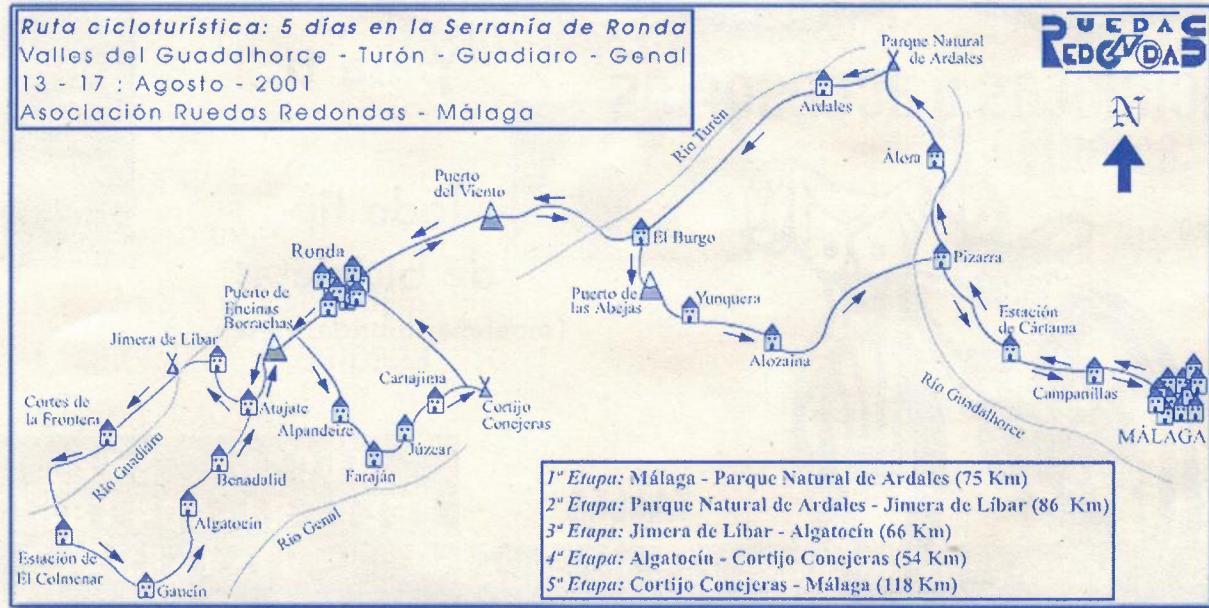
## MARTES

Seguimos el camino que discurre junto al río Turón desde Ardales hasta El Burgo. Multitud de pájaros yacen muertos por doquier sin señales de violencia. Cazadores furtivos rondan en la zona. Habremos de estar ojo avizor.

Bajo el puente del Turón, las tortugas se asoman a curiosear la llegada de los dos viajeros sobre sus extrañas monturas. Tras saludarlas cortésmente nos disponemos a subir al Puerto del Viento (3900 pies). Es una subida tortuosa y larga, pero desde ella se divisa toda la cara Este de la Sierra de las Niñas.

Al llegar a Ronda buscamos al "herrero", pues una rueda de Jordi no nos daba confianza. Almorzando sobre el Tajo, recostados, con la Serranía al alcance de la mano, nos sentimos diminutos y desvalidos.

Al anochecer, tras pasar el Puerto de las Encinas Borrachas (3300 pies), acampamos en la orilla Oeste del río Guadiaro. Los grillos y el lejano zumbido del tren que pasa por la Estación de Jimera de Líbar





nos adormecen tras una travesía de 57 millas.

## MIÉRCOLES

Amanece en el valle del Guadiaro. La noche anterior olvidamos comprar provisiones para el desayuno. Ello nos obliga a rodar casi dos horas con las fuerzas justas en la ascensión hasta Cortes de la Frontera.

Con el estómago lleno partimos hacia el sur. El camino hasta la Estación de El Colmenar es con creces el mejor trayecto del viaje. Internándonos en un alcornoocal, en el que se respira inalterable el paso de los siglos, nos sentimos inmersos en un libro de caballerías. Pero el dragón no aparece sino en forma de Puerto de Montaña tras partir de El Colmenar.

Almorzamos a las puertas de un antiguo castillo medieval en Gaucín, desde donde se divisa hacia el sur todo el valle del Genal hasta el mar Mediterráneo y, más allá, el Atlas.

Acampamos en la ladera este de una montaña, al abrigo del matorral. Sólo hemos hecho 44 millas, pero el día ha sido caluroso y la orografía muy exigente. Mientras cenamos disfrutamos del anochecer sobre la Sierra de las Nieves. El cielo se torna rojo, luego azul oscuro y, finalmente, Orión.

## JUEVES

Adormecidos, sin salir de nuestros acogedores sacos, los incipientes rayos del sol que se asoman por encima de la Sierra de las Nieves nos despiertan. La temperatura lentamente se va haciendo más agradable. Allí, recostados en los sacos, mientras desayunamos, descubrimos de manera natural que hemos viajado al Lejano Oeste.

Camino de Atajate la providencia hace que nos encontremos con Miguel Ángel y Bárbara, dos buenos amigos de nuestra

ciudad natal que también huyeron de las fiestas hacia Benarrabá, acogedor pueblecito de este valle. Deseándonos mutuamente buen viaje nos dirigimos a casa de Fray Leopoldo: Alpandeire.

Hace rato que sentimos que nos observan. ¡Arriba! Entre los pinos de aquella loma. Una cabra montés vigila a los dos viajeros incansables mientras atraviesan sus dominios.

Alpandeire, Faraján, Júzcar, Cartajima, Parauta, Igualaja, Pujerra, son pueblecitos por los que no ha pasado el tiempo. Aquí nace el río Genal, entre encinas y castaños, al pie de una sierra caliza coronada de peñas multiformes.

Mientras descansamos en Júzcar ocurre un hecho mágico. Las blancas nubes que flotan sobre el lugar se difuminan y desaparecen a la vista de nuestros ojos. ¿Acaso estamos viendo el rincón donde las nubes eligen morir?

Ha sido la etapa más corta, sólo 36 millas, pero es que la quietud que se respira en la zona no ha lugar a las prisas de las grandes urbes. Bajo una encina centenaria, en los lindes del Parque Natural de la Sierra de las Nieves, acampamos mientras el sol desaparece tras la Sierra de Grazalema.

## VIERNES

Es el amanecer más frío y húmedo de todo el viaje. Desayunamos y sigue haciendo frío. El descenso hasta Ronda no ayuda mucho a entrar en calor. Pero la jornada será larga. Hoy regresaremos a casa.

Ascendemos de nuevo el Puerto del Viento, pero esta vez por la cara norte, la fácil. El día es claro y soleado, perfecto para dominguear. Bajamos a El Burgo, y sin mucha demora subimos el Puerto de las Abejas (2700 pies). Una subida corta pero dura. Descendemos hasta Yunquera, custodiada por su torreón, y de allí, por

una sinuosa carretera, nos dejamos caer hasta Alozaina. Pueblo blanco en el que sobresale su enorme iglesia como si flotara por encima de la villa.

A la sombra de unos eucaliptos, junto al puente que da entrada al pueblo, huimos del azote del sol del mediodía. Allí repondremos fuerzas para la última etapa del viaje.

Un peculiar compañero de viaje se nos une camino a Pizarra. Alcanzamos a un ciclista solitario, cuarentón, bici de montaña, pantalón corto y zapatos, sonrisa fácil, y silencioso (muy silencioso). Jordi tiene ganas de jugar y salta al galope. El tipo le sigue el juego y va a la caza (iluso). Por no quedarme muy atrás tenso la cadena. La carretera es "rompepiernas" y el individuo baja muy mal, momentos que aprovecho para recortar distancias. Jordi está cada vez más lejos. Apuro hasta la última subida antes del desvío de Casarabonela para dar ánimos al perseguidor: "¡Venga Marco (Pantani) que se nos escapa!". Pero las fuerzas le flaquean. Lo adelanto y alcanzo a Jordi, que ha amironado para esperarme. Ha sido muy divertido. Le hemos hecho morder el polvo. ¡Adiós Marco! :)

Ya estamos de vuelta en el valle del Guadalhorce, sólo hay que seguir el río y llegaremos a casa.

Ha sido un día de contrastes, del frío mañanero pasamos al sol asfixiante del mediodía, del paisaje boscoso de la Serranía hemos llegado a las fértiles tierras del valle que nos conducirá hasta el mar.

79 millas atrás desayunábamos bajo la encina que nos cobijó en la noche. Hoy no podremos ver anochecer sobre la sierra, no oiremos los ruidos nocturnos de la naturaleza, no sentiremos la brisa en la cara mientras dormimos, no oaremos el romero ni el tomillo, y probablemente pasará mucho tiempo hasta que volvamos a ser viajeros en el Lejano Oeste.

# GRUPOS

OTRA  
FORMA  
DE  
movernos  
ES  
POSIBLE

IV CONGRESO  
IBÉRICO  
LA BICICLETA  
Y LA CIUDAD  
1 AL 3 DE NOVIEMBRE  
2002 GIJÓN

Para Contactar con la Organización del Congreso:

IV Congreso Ibérico "La Bicicleta y La Ciudad"  
C/ Santa Cándida 22 bajo; 33201 Gijón  
Tel./Fax: 985 096 812; Móvil: 606 310 454 (Óscar)  
E-mail: [congreso@lalunags.com](mailto:congreso@lalunags.com)  
Web: [www.lalunags.com/congreso](http://www.lalunags.com/congreso)

## ASOCIACIÓN RUEDAS REDONDAS

La Asociación se formó en Julio del año 2000, con aficionados al ciclismo en todas sus facetas, como herederos de la asociación juvenil Ruedas Cuadradas. Por ello, igual realizan salidas en bici de montaña, que de carretera u organizan cursos de educación vial en bici, o, simplemente, enseñan a montar al que no sabe.

Durante el curso 2000/01, el Vicerrectorado de Infraestructuras de la Universidad de Málaga, aprobó una propuesta de promoción del uso de la bici, consistente en la ubicación de aparcamientos diseñados por la Asociación, en diferentes Facultades. Además, en la propuesta se insistía en la necesidad de promocionar el uso de la bici desde la propia institución universitaria, por la cual se distribuyeron 8000 pegatinas entre los estudiantes.

Por último, organizan para el Centro de Profesores de Málaga, el curso "Educación Vial y Ambiental en Bici", un recurso didáctico interdisciplinar". En él se integran temas como la circulación en ciudad, salidas en grupo, mecánica general de bicicletas...., además de recorridos en bicicleta por los alrededores de la ciudad.

## SOCIEDAD CICLOTURISTA REBONZA

La Sociedad Cicloturista Rebonza, siguiendo con la campaña Bidegorri Margen Izquierda, y con la colaboración de Biziz-bizi: celebramos el día 28 de octubre, una marcha reivindicando finalizar el trazado del Bidegorri Barakaldo-La Arena, y su prolongación hasta Bilbao. La participación fue de 300 ciclistas, de todas las edades: niños/as, jóvenes y personas de edad avanzada. La marcha transitó por las siguientes localidades: Zierbena, Santurtzi, Portugalete, Sestao, Barakaldo, Lutxana, Zorroza y Bilbao. Total, 25 km. Salimos en los siguientes medios de comunicación: dos cadenas de televisión, varias emisoras de radio y en diferentes diarios escritos. Esperamos que la Diputación de Bizkaia tenga en consideración dichas observaciones.

## A CONTRAMANO

El próximo 17 de marzo celebran el Quinto Día Metropolitano de la Bici: 13 marchas ciclistas convergen desde Sevilla

y todas las poblaciones del Área Metropolitana "En defensa de los caminos rurales, las vías pecuarias y los carriles bici".

Bicicletas para los niños saharauis: Colaboran en la iniciativa de la Asociación de Amigos del Pueblo Saharaui, enviando bicicletas usadas a los colegios de los campamentos saharauis. Cualquiera puede colaborar entregando su bici usada en el Parque del Alamillo. No importa que esté algo averiada, los mecánicos la arreglarán antes de enviarla.

## BICICLETAS CLUB CATALUÑA (BACC)

Es un nuevo grupo integrado recientemente en ConBici. Sus miembros provienen de los grupos Sense Fums y Amics de la Bici. Cuentan con sesenta socios. Los objetivos de BACC son mejorar la calidad y dar servicio a los usuarios de la bicicleta en el ámbito de la comunidad catalana (no se limitan únicamente a la ciudad de Barcelona). Asimismo, tienen proyectado crear un Registro de Bicicletas, en colaboración con el grupo Amics de la Bici y el Ayuntamiento de Barcelona.

## LA LUNA BICIMENSAJEROS

En octubre de 2000 celebraron el primer año de Masa Crítica en Gijón, que sigue cada primer viernes de mes. La media de asistentes a esta bicifestación suele ser entre 6 y 8, siendo el mínimo 3 y el máximo 13. En el Día Sin Coches de ese mismo año, no colaboraron, dado que el ayuntamiento, aunque lleva una dirección acertada por los pequeños pasos que va dando, no contó con la agrupación. También realizan excursiones de BTT junto con una tienda local. En todas estas actividades la gente que participa no es sólo de La Luna, sino que siendo ésta el motor, se junta gente de otras partes.

## PEDALIBRE

Pedalibre ha dado su opinión previa a la ejecución de la primera fase del Anillo Verde Ciclista, un ambicioso proyecto en el que se llevará a cabo una vía exclusiva peatonal y ciclista de 60 kms. que circundará todo el término municipal de Madrid y que podrá servir de eje para posteriores actuaciones ciclistas. Las obras ya han empezado.

También hemos tenido reunión con los responsables del Departamento de mantenimiento de la Vía Verde del Tajuña en la que les hemos presentado un documento y les hemos dado nuestra opinión sobre las condiciones en las que se encuentra dicha vía y sus posibles soluciones. Pedalibre continúa con la gestión de la Oficina Permanente de ConBici. Hemos organizado un concurso literario y otro fotográfico. Hemos presentado al Ayuntamiento, junto con otros colectivos sociales y ecologistas, una reclamación por el proyecto de construir en el barrio de la Alameda de Osuna una vía motorizada, cuando los vecinos habían pedido una vía peatonal y ciclista. Al mismo tiempo hemos solicitado que la construcción de la vía ciclista se extienda hasta el aeropuerto por un lado y al Anillo Verde Ciclista por otro.

Hemos participado en las Jornadas Técnicas sobre integración de modos alternativos al transporte público, con la presentación de una ponencia que tuvo un acentuado interés para los presentes en dichas Jornadas.

## PEDALADAS

En el mes de noviembre como es tradición por estas tierras gallegas se celebra el típico MAGOSTO donde se asan

castañas por doquier, colegios, asociaciones vecinales, grupos familiares.... En PEDALADAS no quisimos ser menos y aprovechar la ocasión para promocionar el uso cotidiano de la bici. Organizamos por tanto el 1er BICI-MAGOSTO popular donde invitábamos a los pontevedreses a acercarse a las inmediaciones del río Lérez a degustar unas exquisitas castañas y un vaso de vino, pero eso sí montados en sus bicicletas.

Para el aún reciente carnaval decidimos formar con el colectivo AROUSA EN BICI un grupo reivindicativo para la promocionar el uso de la bici en nuestra ciudad. El pasado año nuestros colegas Arousanos ya lo habían llevado a cabo en su ciudad con rotundo éxito. Con la ventaja que esto nos daba y con el ofrecimiento de su bici-gigante(4.70m. con muñeco incluido) nos pusimos en la calle.

Premio no nos llevamos pero sí un puñado de ovaciones del público asistente. Acudimos unas 35 personas disfrazados de médicos con batas blancas, con los fonendoscopios correspondientes y unos talonarios de recetas fotocopiadas de la seguridad social donde recetábamos como mímico 3 sesiones semanales de PEDAleo para combatir el estrés, el colesterol, la artrosis, la depresión... que íbamos repartiendo entre el público.

El seguimiento que nos dispensó la prensa fue importante(en el Faro de Vigo fuimos portada) y con eso ya hemos visto recompensado nuestro esfuerzo en pro del fomento de la bici. También en entrevistas a pie de calle algún ciudadano relataba en prensa que el carnaval este año había estado muy bien pero lo que más le impresionó fue "la bicicleta de PEDALADAS".

*Para seguir recibiendo Sin prisas*

\* SI QUERÉIS RECIBIR LOS PRÓXIMOS NÚMEROS DE LA REVISTA SIN PRISAS, DEBÉIS RENOVAR VUESTRA SUSCRIPCIÓN. OS RECORDAMOS QUE CON LOS 6 EUROS 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 PARTICIPEÍS EN SU ELABORACIÓN DE MIL FORMAS: ENVIÁNDONOS NOTICIAS DE VUESTRA ZONA, DIBUJOS, OPINIONES, ETC.

LOS INGRESOS DEBEÍS REALIZARLOS, MEDIANTE INGRESO O TRANSFERENCIA BANCARIA A LA CUENTA DE CON BICI, CAJAMADRID (CÓDIGO DE LA ENTIDAD: 2038), SUSURSAL 1929, DC 75, C/C Nº 6000097055. 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 2.40 EUROS POR SUSCRIPCIÓN (MÍNIMO 5 SUSCRIPCIONES). PONEROS EN CONTACTO CON NOSOTROS.

NOMBRE Y APELLIDOS .....  
DOMICILIO .....  
LOCALIDAD .....  
PROVINCIA .....  
TELÉFONO .....  
C.P. ....

SOCIO COLABORADOR (6 EUROS. AÑO NATURAL)  
Enviar a Pedalibre, c/Campomanes 13, 2º Izda. 28013 Madrid  
Envíad junto a fotocopia del resguardo bancario

*Sin prisas*

**TREK 1500 (2001)****Montaje CANNONDALE****FELT 45R**

Cuadro: Aluminio Alpha · Horquilla: Aluminio · Transmisión: Shimano Ultegra  
Ruedas: Ultegra/Vuelta Air Line · Color Azul/Amarillo  
PVP: 1.200 € (Antes 1.562 €)

Cuadro: Caad 5 · Horquilla: Slice Prodigy (dirección integrada) · Transmisión: Shimano Ultegra/105 · Componentes: Coda · Colores: Rojo o negro  
PVP: 1.799 € · Suplemento ROTOR: 299 € · Sup. ROLF Sestriere: 425 €

Cuadro: Aluminio Easton DB · Horquilla: Felt Carbono  
Grupo: Shimano Ultegra · Ruedas: Mavic CXP21  
PVP: 1.690 €

# KARACOL SPORT

**C/Tortosa 8 Madrid 28045**

Tlfno. 91 539 96 33 / Fax. 915279576

Abierto de 10,30 a 20,00 de lunes a viernes  
jueves de 10,30 a 21,30 y de 10,30 a 14,00 los sábados



Rodillo **TACX 1460**  
CycleForce Swing

Valido para entrenamientos de  
Resistencia y Potencia.  
850 vatios de potencia maxima.  
7 niveles de resistencia.  
Regulable desde el manillar.

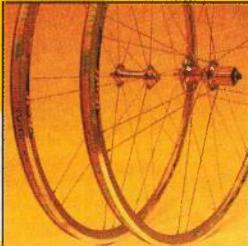
PVP: 158.52 € (Antes 189.00 €)



Juego de Ruedas  
**ROLF Sestriere**

Rodamientos sellados y estancos.  
Cierres de Titánio y Aluminio.  
Peso real sin cierres: 658 g. (del) y  
871 g. (tras)  
Para Shimano o Campagnolo

PVP: 539.99 € (Antes 780.71 €)



**MAVIC Ksyrium (2001)**  
Rodamientos sellados y estancos.  
Radios de Aluminio Zícaro.  
Cierres de Composite y Aluminio.

Peso real sin cierres: 762 g. (del) y  
933 g. (tras)  
Para Cassetes Shimano.

PVP: 569.99 € (Antes 660 €)  
Para Cassetes Campagnolo  
suplemento de 60 €.



Sillín **SAN MARCO Aero**

Antipróstático, versión económica  
del cómodo Aero en polipiel.  
Colores: Negro.

Peso real: 331g.  
PVP: 23.99 €



Sillín **SELLE ITALIA Century**

Piel, con refuerzos de kevlar  
y una pieza de gel.  
Raíles de aluminio  
sobre elastómeros.  
Colores: Amarillo y negro.  
Peso real: 248 g.

PVP: 42 € (Antes 84 €)



Cubierta **MICHELIN Axial Pro**

Compuesto de Silice y carbono.  
Medidas: 700x20 y 23.  
Peso real: 208 g. (700x20)  
y 230 g. (700x23)  
Color: Negro/Verde

PVP: 23.99 € (39.03 €)

Pedal **LOOK 247**

Tensión del muelle regulable.  
Peso real (par): 382 g.  
Color: Azul

PVP: 59.99 €  
(Antes 84.08 €)



Horquilla **LOOK HSC 3**

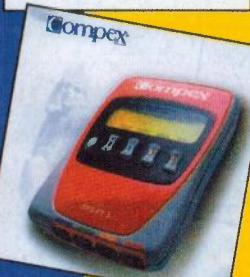
Vainas y tubo de carbono.  
Curvada y aerodinámica.

Peso real: 364 g.  
PVP: 239.99 € (Antes 278 €)



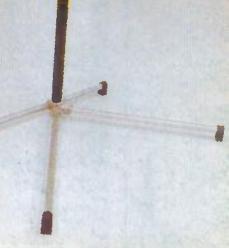
**SIGMA BC 1400**  
14 funciones

PVP: 23.99 € (Antes 27 €)



**COMPEX Sport 3**  
9 programas con cinco niveles

PVP: 699 € (Antes 780 €)



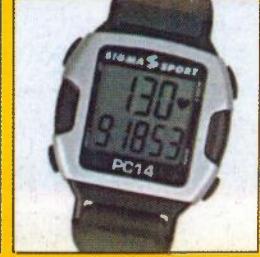
**ELITE Sens Axiom Basic**  
6 programas

PVP: 239.99 € (Antes 780 €)



**SIGMA PC 14**  
14 funciones

PVP: 49.99 € (Antes 59 €)



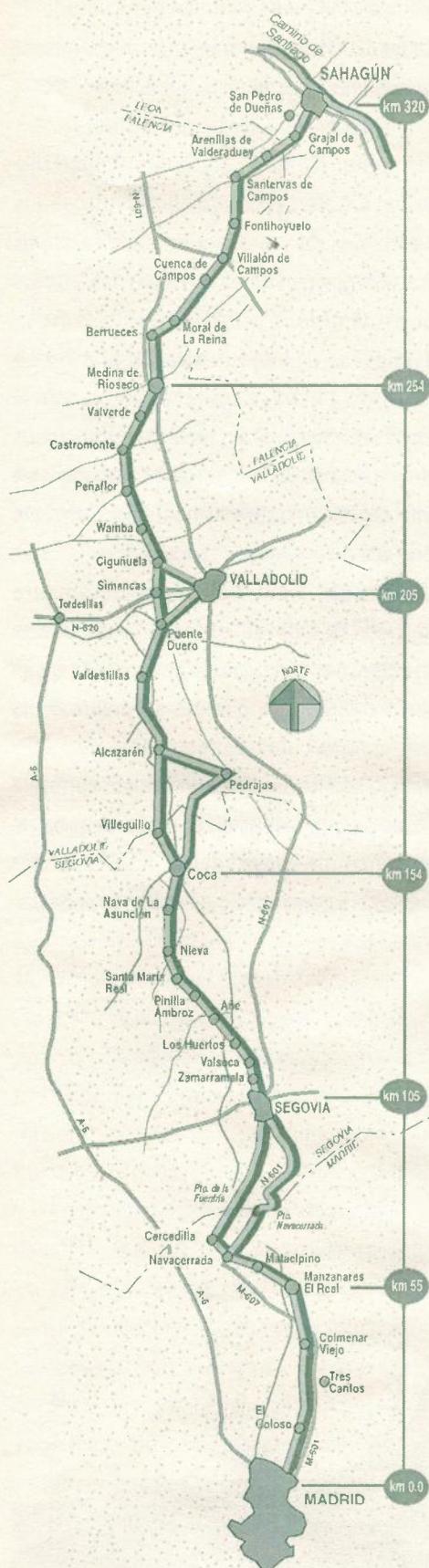
**Banco de taller BIKE PLANET**  
Estructura metálica

Regulable en altura y ángulo.  
PVP: 77.99 € (Antes 90 €)

**Maletín de herramientas**

**BIKE HAND**  
Más de 20 funciones.  
Fácil de transportar.  
PVP: 39 €





## DE MADRID A SANTIAGO. UN BELLO Y SOLITARIO CAMINO

MIGUEL ANGEL DELGADO

Se ha comentado en numerosas ocasiones que el Camino a Santiago se debería plantear desde la propia ciudad donde vive el peregrino. La opción de comenzar a la puerta de casa hace que la peregrinación tenga un carácter especial y distinto al que posee, por ejemplo, cuando viajamos a Roncesvalles para comenzar desde allí la Ruta Jacobea. Siguiendo este espíritu, la Asociación de Amigos de los Caminos de Santiago de Madrid ideó hace años un trazado sencillo de seguir y atractivo por sus valores culturales y paisajísticos. Esta ruta permitía enlazar Madrid con el Camino Francés en la localidad de Sahagún.

Madrid es una urbe relativamente moderna y de escasa tradición Jacobea, pero la presencia en sus cercanías de varias ciudades con peso histórico como Toledo, Segovia y Alcalá, podía servir para "redescubrir" aunque sea de modo imaginario, un camino en sentido sur-norte, al margen de las modernas infraestructuras conectando viejos hitos camineros como los pasos de montaña del Sistema Central, los restos de las calzadas romanas y los puentes medievales. Además, este camino podría pasar por ciudades y enclaves de interés histórico.

De esta manera, en 1996 se traza y señaliza lo

que se conoce como el Camino de Madrid a Santiago de Compostela que en realidad es un ramal que conecta la capital con Sahagún (León) donde entronca con el Camino Francés, a 356 kilómetros de Santiago de Compostela.

#### DATOS PRÁCTICOS PARA HACER EL CAMINO DESDE MADRID

**Bibliografía básica:** "Camino de Madrid a Santiago de Compostela" Guía para peregrinos a pie, bicicleta y caballo. Asociación de Amigos de los Caminos de Santiago de Madrid. C/ Carretas, 14. Madrid. 91 523 22 11. Esta guía se encuentra también a la venta en la Tienda Verde de Madrid.

Internet: [www.demadridalcamino.cjb.net](http://www.demadridalcamino.cjb.net)  
Dirección de la web de la Asociación de Amigos de los Caminos de Santiago de Madrid. Dispone de gran cantidad de información sobre todas las variantes del Camino.

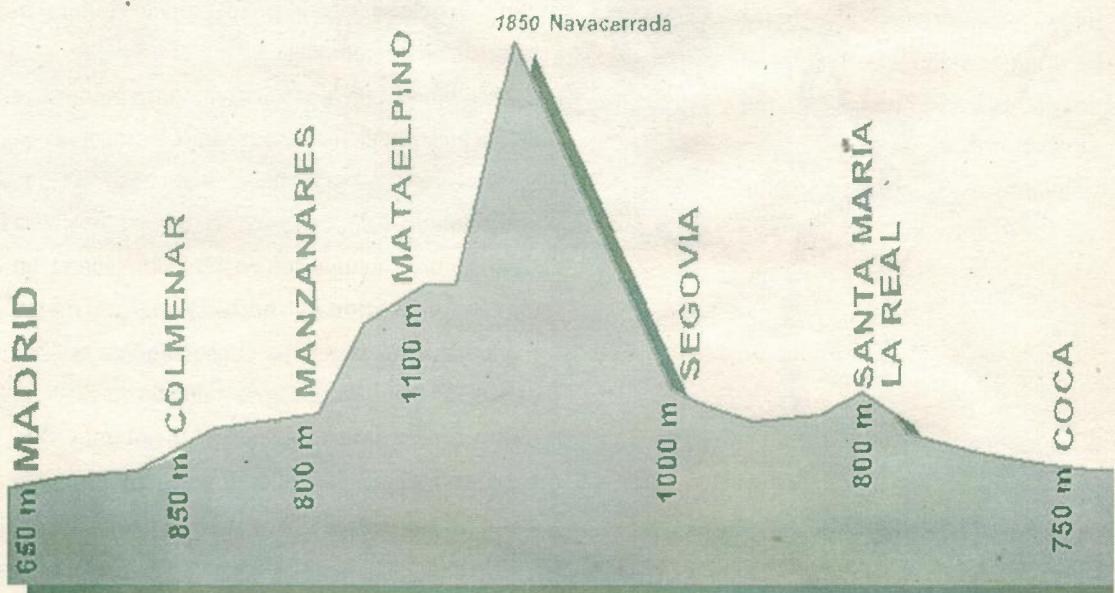
**Señalización:** El camino fue señalizado por vez primera en 1996 y desde entonces, todos los años se repasan y mejoran las señales. Abundan las tradicionales flechas amarillas, además de

mojones, hitos de piedra, etc. En este sentido, el camino desde Madrid se encuentra en la misma situación de precariedad en la que debía de estar el Camino Francés hace diez o quince años.

**Cartografía:** No hay cartografía específica del Camino desde Madrid. Son muy útiles los mapas incluidos en la guía recomendada. No es necesario cargar con hojas a escala 1:50.000 u otro tipo de mapas.

**Servicios:** El Camino desde Madrid no se ha masificado y esto se traduce también en la escasez de servicios al peregrino. No hay albergues y debido al tamaño de los pueblos tampoco será frecuente encontrar hoteles y hostales. Conviene llevar un saco de dormir por si acaso.

**El Camino en bici:** Itinerario perfectamente ciclable pero debido al estado de las pistas conviene transitar con una bici de montaña o con una híbrida. El tipo de camino se divide en la siguiente proporción: camino/pista (70%) y carretera (30%). Recomiendo circular por carretera en los tramos que discurren por los bosques de pino resinero entre Nieva y Coca. Aquí las pistas son terriblemente arenosas y no se puede pedalear.



Época del año recomendada y climatología. La ruta se realizó en agosto y el tema del calor no fue excesivamente dramático. El verdadero problema del verano es la aglomeración de gente que se encuentra a partir de Sahagún, donde el tráfico de senderistas y ciclistas es muy intenso.

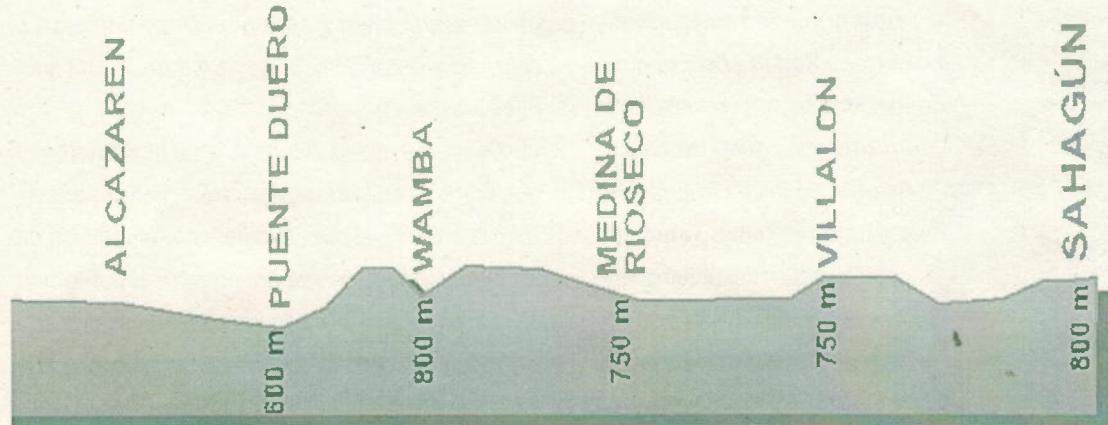
## EL VIAJE

*TRES DE AGOSTO DE 2001. MADRID-BECERRIL DE LA SIERRA (MADRID) 61,53 KILÓMETROS*

Disponemos de pocos días de vacaciones por lo que decidimos partir de Madrid el viernes, escapándonos un poco antes del trabajo. El día anterior llevamos las bicis con las alforjas y todo el equipaje a la oficina. Más o menos a las 13:00 horas del viernes 3 de agosto nos despojamos de nuestras vestimentas habituales, nos colocamos la "ropa de trabajo" y enfilaron por la calle Bravo Murillo hacia la Plaza de Castilla. Es el primer viernes de agosto y emprendemos una singular operación salida en la que los atascos nos son

indiferentes. Los primeros tramos de camino discurren junto a la tapia de El Pardo por el conocido GR-111 o Senda Real. Una parada para refrescarnos nos permite ver por última vez el peculiar "skiline" formado por las torres inclinadas de Plaza de Castilla. Hace apenas una hora hemos pasado entre ambos edificios y busco un símil entre las torres como si fueran inmensos postes de una portería de rugby y en nosotros como imaginarios balones atravesándolos.

A la altura de Tres Cantos utilizamos una parte del nuevo carril bici de la carretera de Colmenar Viejo, aunque las flechas amarillas (aún escasas) nos invitan a descender hacia el valle que se abre a la izquierda. Una durísima subida poco antes del cementerio de Colmenar Viejo hace que Jorge -mi compañero- se quede muy atrás. Me inquieta comprobar la demora que acumula. Una vez juntos de nuevo me confirma que no se encuentra bien. Comienzo a preocuparme. En Colmenar, la primera parada: coca colas, bocatas y cafés con hielo. Deben de ser las seis cuando reanudamos la marcha por un precioso camino que parece conducirnos hacia el perfil azulado de la Maliciosa.

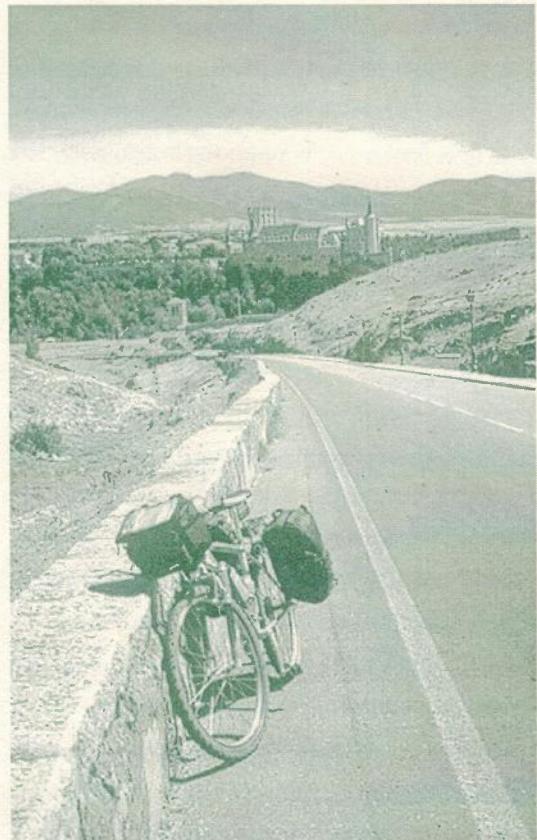


Cae la tarde y el perfil de la sierra va ganando en sombras y volúmenes. La Pedriza queda a nuestra derecha. A la altura de Manzanares se puede alternar el camino con la carretera y tomamos esta última opción ya que se hace tarde y Jorge necesita recuperarse. Después de unas interminables rampas llegamos a Mataelpino y a la Urbanización Vista Real. Aquí y en casa de unos familiares pasaremos una noche no demasiado tranquila, al menos para Jorge.

*CUATRO DE AGOSTO DE 2001. BECERRIL DE LA SIERRA (MADRID)-SANTA MARÍA REAL DE NIEVA (SEGOVIA). 85,25 KILÓMETROS*

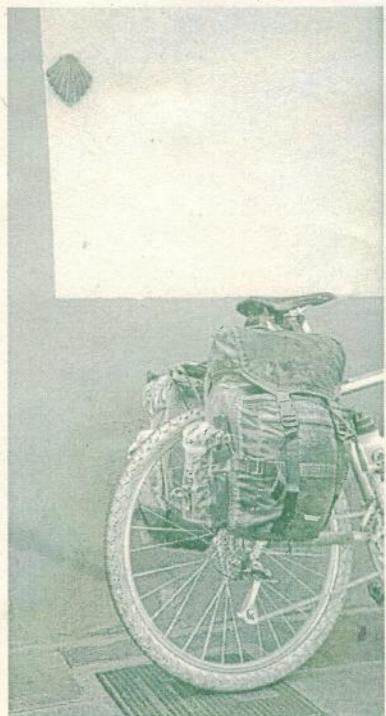
Jorge se encuentra fatal, ha vomitado durante la noche y se encuentra mareado y sin fuerzas. Los peores augurios se cumplen: no va a seguir. Nunca hasta ahora había viajado solo en bici y siempre he pensado que viajar acompañado te permite compartir los buenos ratos y hacer menos duras las penalidades. Con el paso de los años he perdido gran parte de mi espíritu aventurero (si es que alguna vez lo tuve) y no me motiva nada seguir en solitario un viaje que al menos ha de durar una semana más. Decido posponer la decisión final ya que tengo todo el día por delante y en Segovia hay tren para volver a casa.

En lugar de seguir por la ruta original a Cercedilla y pasar a Segovia por Fuenfría, decido ascender Navacerrada y motivarme un poco, probando mi forma física. Alguna vez había subido en bici Navacerrada, pero hacerlo con alforjas.... Ahora sentado ante el ordenador lo recuerdo con nostalgia pero en



aquellos momentos pense que nunca coronaría. Algunos ciclistas de carretera pasan junto a mí como flechas y todos hacen algún comentario de ánimo. Coronó el puerto y me detengo a desayunar en la célebre Venta Arias. Llamo a casa y comento lo que ha pasado con Jorge. Marga, mi mujer, me dice que si no lo tengo claro que vuelva. La verdad es que no lo tengo nada claro. El descenso es tremendo y las siete revueltas pasan bajo la bici como una cinta sin fin. Desde La Granja a Segovia utilizo un carril bici que permite desentenderse de los coches, una preocupación menos aunque en mi cabeza el dilema continúa: ¿sigo adelante o regreso a casa?. En Segovia he de tomar una decisión definitiva.

Comienza la *sellomanía*. Aún no he comentado que como buen peregrino entre mis pertenencias llevo la credencial que sirve para dar testimonio de los distintos lugares por donde pasa el peregrino. En la oficina de turismo de Segovia pongo a prueba el grado de conocimiento que tienen sobre la ruta Jacobea a su paso por esta localidad. Les solicito

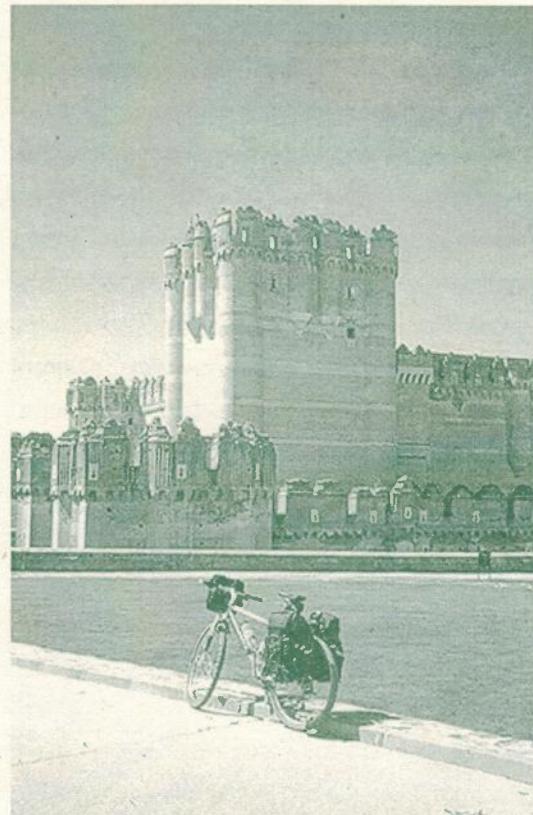


el sello y no he de darles muchas explicaciones, están al corriente del tema. Hace mucho calor en Segovia, asiendo hacia la Plaza Mayor con el ánimo por los suelos y de repente me encuentro con Martina, Ramón y sus críos. ¡Que casualidad! Ramón ha sido compañero en otras aventuras cicloturistas. Les pongo al corriente de mis desventuras y me animan a seguir.

En Zamarramala retomo los caminos de tierra. Hay que prestar la máxima atención a las indicaciones de la guía y a las flechas amarillas. Culmina una larga ascensión y es inevitable echar la vista atrás y contemplar el perfil de Segovia con la catedral y el Alcázar recortándose sobre la sierra de Guadarrama. En apenas treinta minutos he cambiado el bullicio de Plaza Mayor de Segovia por la mas absoluta soledad de un camino rural. Me encuentro a gusto y poco a poco incremento el ritmo de las pedaladas. Pequeños pueblos van quedando atrás: Valseca, Los Huertos, Añe. El terreno es muy variado y pronto comienzo a "sufrir en mis carnes" las dificultades de transitar por una vía de tren abandonada o por caminos arenosos en los que derrapa la bici. Los pinares de esta zona de Segovia son un verdadero laberinto y la única referencia que tengo para no perderme es el cauce del Eresma y la propia vía del tren. Cae la tarde y empiezo a tener verdaderas ganas de llegar a Santa María La Real de Nieva, el único pueblo de la zona que dispone de alojamiento. Por la mañana había reservado una habitación que después de mas de ocho horas sobre la bici me parece una autentica suite..

*CINCO DE AGOSTO DE 2001. SANTA MARÍA LA REAL DE NIEVA-COCA-SIMANCAS (VALLADOLID). 85,00 KILÓMETROS*

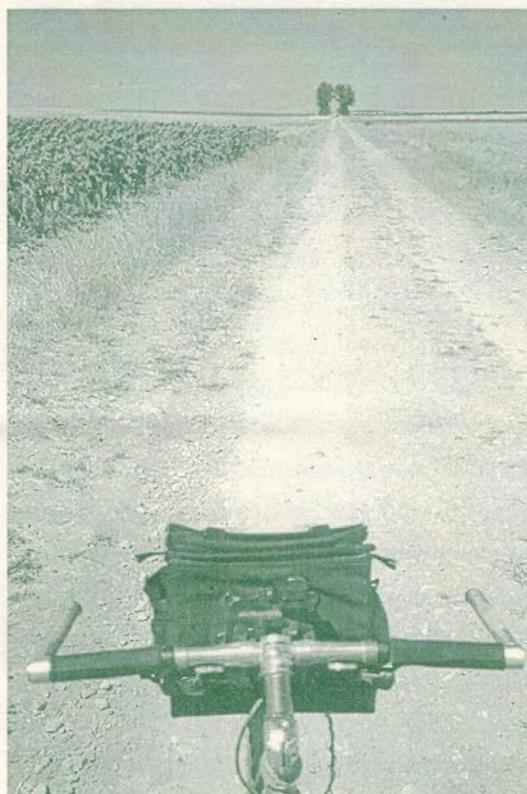
Los propietarios del hostal no son muy madrugadores. Me levanto y con gran tranquilidad monto las alforjas, engraso la bici e intento comunicarme con un señor de boina calada, y



mondadienes en la boca que se afana en barrer el patio del establecimiento. A esta hora aún hace frío. El señor de la boina, media hora mas tarde, es el mismo que pone los cafés a una clientela compuesta por camioneros, una matrimonio andaluz que parece estar de vacaciones y a un cicloturista que va a Santiago. La pareja joven que atendía el establecimiento la tarde anterior ha desaparecido. Nadie le ha dejado referencia al de la boina de lo que tiene que cobrarme por la habitación. Ante su ineptitud me asalta la tentación de comentarle que ya dejé todo pagado la noche anterior.

La mañana es extremadamente luminosa y el aire es aún fresco. Los primeros tramos son en descenso y al respirar se mezclan los aromas que proceden de los pinos resineros con el efluvio de alguna granja porcina. La sucesión de olores es tan rápida como mi pedaleo. El tramo de caminos comprendido entre Nieva, Nava de la Asunción y Coca es una verdadera trampa para ciclistas. La ruta está bien señalizada pero el lecho de las pistas

es similar al de una playa. En escasos 10 kilómetros empleo mas de 90 minutos. Coca me parece un sitio verdaderamente bonito. Unos amigos acaban de abrir allí un establecimiento de turismo rural y aprovecho para visitarles. Me recomiendan seguir un camino alternativo al que marca la guía y que se encuentra en mucho mejor estado. Gracias a sus consejos logro avanzar un buen trecho por una pista excelente y sin un gramo de arena. Alcanzo la ermita de San Esteban y me dejo llevar por un



maravilloso carril bici recién pavimentado que conduce a Pedradas de San Esteban. Acabo de entrar en la provincia de Valladolid y me sorprende la cantidad de secaderos de piñas que se extienden a los lados de la carretera. Se trata de unas inmensas explanadas tapizadas de piñas. Si paras junto a una de ellas puedes escuchar el ruido de miles de piñas abriéndose y soltando los piñones. Estos pequeños descubrimientos sensoriales solo se pueden hacer si viajas en bici.

Alcazaren significa el re-encuentro con las

flechas amarillas. La ruta se alinea de nuevo con el cauce del Eresma. Es domingo y los accesos al río se encuentran atestados con los automóviles de los domingueros. Acontece una nueva y rápida transición entre la soledad mas absoluta del camino y el bullicio de las familias con sus radios a todo volumen, el griterío de los chapuzones infantiles y el olor a barbacoa. Me despido definitivamente del Eresma, un río al que ayer vi nacer en Navacerrada y que abandono justo antes de unirse al Cega convertido en una especie de parque acuático para domingueros. Llego a Puente Duero, uno de esos pasos estratégicos que tanta importancia tenían siglos atrás. Valladolid está muy cerca, es domingo por la tarde y el flujo de coches por las carreteras va en aumento.

Callejo por Simancas y consigo una estupenda habitación en un no menos estupendo mesón. Descanso, doy un paseo a pie y ceno con el apetito que se tiene con 85 kilómetros en la espalda. La camarera es muy simpática, alguien del mesón le ha debido "soplar" que estoy haciendo el Camino. Al traer la cuenta trae también el sello del establecimiento para estamparlo en la credencial. Ahora entiendo que al seguir adelante tomé la decisión idónea.

*SEIS DE AGOSTO DE 2001. SIMANCAS-MEDINA DE RIOSECO-VILLALÓN DE CAMPOS (PALENCIA) 73,60 KILÓMETROS.*

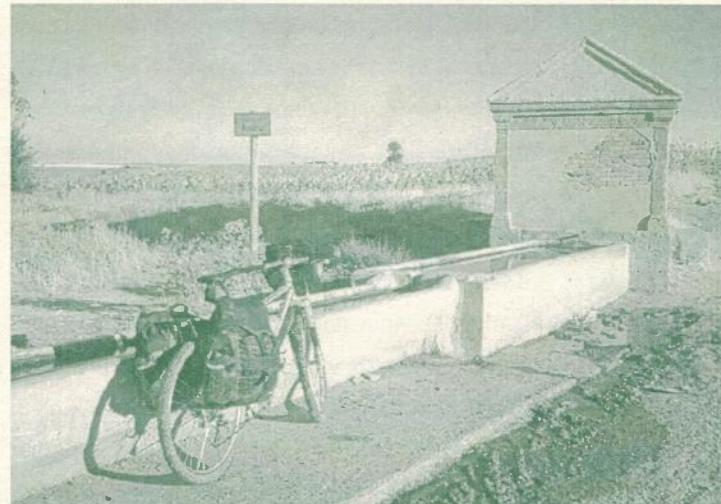
Cierro sigilosamente la puerta de la casa donde me he alojado, no me puedo despedir de nadie porque no hay un alma por la calle. A pesar de que aún es pronto el calor reinante anuncia una jornada agobiadora. El silencio de las calles se ve roto por el murmullo de la autopista que atraviesa Simancas. El terreno marca una línea ascendente hacia los paramos de la comarca de los Montes Torozos. Me despisto en un camino sin salida y atajo por un trigal recién segado iojo a los pinchazos! En un rasante miro hacia atrás para

despedirme de Simancas y de su castillo. Los inmensos pinares del Duero parecen una alfombra tejida con tonalidades de camuflaje. Se alternan los verdes, los ocres y los amarillos de los campos de cereal.

El primer café de la jornada me lo sirve una amable señora de Ciguñela. Mojo las madalenas en una inmensa taza mientras ella pasea la fregona sobre el terrazo del bar del pueblo. Me acuerdo de Marga y de lo poco que le gusta el olor a lejía en los bares. Calendarios de fertilizantes y de alguna caja de ahorros decoran las paredes. El día no ha hecho mas que comenzar. Después de un par de repechos alcanzo un camino recto y sin desniveles que atraviesa una inmensa llanura. Enormes cosechadoras avanzan devorando el trigo, hay pequeños montículos de piedra en los cruces.

Una serie de valles rompen la meseta y se abren hacia el oeste. Por uno de ellos el camino y una carretera descenden hasta la pequeña localidad de Wamba. Aquí se supone que estuvieron enterrados los reyes visigodos Wamba y Rescenvinto. Me detengo para visitar el bello y solitario conjunto de edificaciones románicas que se encuentran en el pueblo. Hasta Peñaflor de Hornija decido seguir por el asfalto de una tranquila carretera local. Los rebaños aprovechan el reciente paso de las cosechadoras para rebuscarse entre la paja algún tallo fresco nacido tras las tormentas de verano. El pastor y sus infatigables mastines cuidan para que las ovejas no invadan la carretera.

En Peñaflor de Hornija una pintada en un muro advierte ¡Quintos 96: David y Alberto! La bajada de la natalidad ha hecho estragos en estos pequeños pueblos. El páramo da paso a un valle y de nuevo hay que ascender al páramo. Como dirían en la tele: un auténtico rompepiernas. Me detengo en la plaza de Castromontey saboreo un par de refrescos con panchitos sentado en un banco de piedra. Es día de mercado y junto a mí una señora, su niña y el dueño del único puesto instalado en toda la plaza hablan de bragas y sujetadores y de



cual es la talla más adecuada para la niña. La niña en cuestión debe de tener unos veinte años y deduzco por la conversación que estudia derecho en Valladolid. La escena es un poco surrealista y decido sacar una foto con el disparador automático: un ciclista come panchitos y el único vendedor del mercado vende bragas un lunes de agosto.

Medina de Rioseco es una localidad típicamente castellana. Aquí se encuentra una de las dársenas del Canal de Castilla. Sello la credencial, y hago algunas compras. Malas noticias: llamo a la casa rural donde pensaba dormir y está completa. Esto me obligara a llegar a Sahagún -demasiado lejos- o parar en Villalón de Campos, quizás demasiado cerca. Me lo pienso mientras almuerzo en un bar. Al despedirme, el camarero me lee el pensamiento y añade en el bidón del agua unos cubitos de hielo,



detalles irrelevantes en la vida cotidiana adquieren un valor significativo cuando viajas en bici.

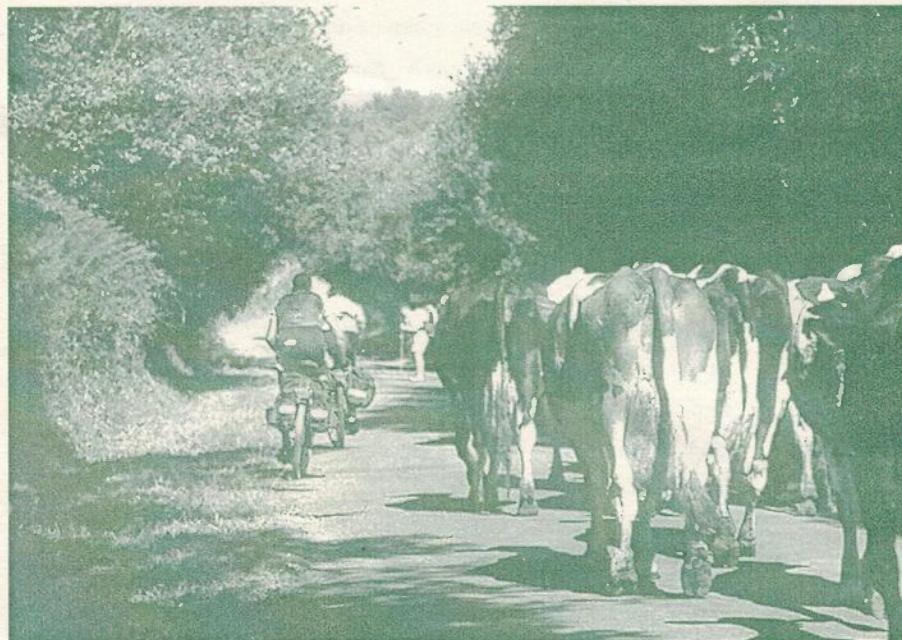
El tramo hasta Villalón es excesivamente monótono. Ha desaparecido la combinación paramo-valle-paramo y los kilómetros transcurren por carretera o por el trazado de un viejo ferrocarril abandonado. Esta última opción, apartada del asfalto, ocasiona algún susto a las avutardas que se sestean junto a la vieja vía y que se sorprenden ante el paso del ciclista. En Villalón encuentro alojamiento, decido quedarme y aprovechar la tarde para descansar y estirar las piernas. Aún sin duchar y con la ropa de "trabajo" me recreo tomando una cerveza en la terraza porticada del hostal. Veo aparecer a los primeros cicloturistas desde que comencé el viaje. Tomamos algo juntos y ellos deciden seguir hacia Sahagún. Me gusta Villalón, se trata de una localidad edificada con la

tradicional arquitectura de adobe. El ambiente de verano lo inunda todo: los chavales van a la piscina en bici y los ancianos juegan a las cartas.

#### *Siete de agosto de 2001: VILLALÓN DE CAMPOS-SAHAGÚN. 30,00 KILOMETROS*

Me estoy acostumbrando a madrugar. Son las ocho y ya estoy pedaleando i que gozada! Una pista polvorienta atraviesa un inmenso campo de girasoles. La luz es espectacular, el cielo tiene un tono azul casi añil y la luna aún quiere dejarse ver por el horizonte. Me entretengo pisando las huellas dejadas por las bicis de los chavales con los que hablé ayer. En apenas 30 kilómetros alcanzaré Sahagún por donde pasa el camino Francés. En cierta medida es como si una parte importante del viaje acabara ya que a partir de ahora la masificación del camino impedirá vivir los intensos

momentos de soledad y tranquilidad que he tenido desde Madrid. Mi brújula no se equivoca, el camino ha tomado una clara orientación norte y los perfiles azulados que aparecen como telón de fondo son las primeras estribaciones de la Cordillera Cantábrica. Finaliza la primera fase del viaje. En Sahagún abandonaré el rumbo norte en un perfecto giro de 90 grados al oeste. A partir de ahora me incorporaré al Camino Francés con sus habituales aglomeraciones. Pero esto ya es otra historia.



#### EPÍLOGO

El 10 de agosto, a última hora de la tarde llego al Monte del Gozo. Decido quedarme allí y efectuar la entrada en Santiago al día siguiente. Es impresionante la cantidad de gente que he visto desde que llegue a Sahagún. Decido que los últimos cuatro kilómetros hasta Santiago los realizaré a pie, pero eso será mañana.