

# Sin prisas

37

La revista para los que se toman la bici con calma

Diciembre  
2002

Prepara tus alforjas  
para el verano



**Encuentros  
2003**

Traduce tu bicicleta



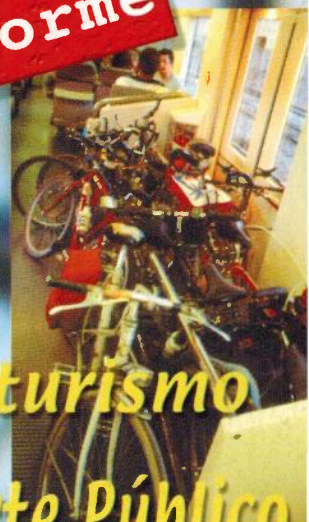
**Idiomas**

¿DGT contra peatones?



**Movilidad**

**informe**



**Cicloturismo  
y Transporte Público**

**Secciones habituales:**

*De todo un poco, Bicinet, Vegetación Ibérica, Ruta...*



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 Camo y Héctor Hernández (Dibujos)
- ✓ Fernando Domingo (Publicidad)
- ✓ Paloma Gil (Finanzas)
- ✓ Foto de portada: Juan Merallo

Edita: Pedalibre-ConBici  
C/Campomanes 13, 2º Izda.  
28013 Madrid. Tf. 617 523 271.  
E-mail: sinprisas@pedalibre.org

Imprime:  
Gráficas ANYA  
C/ Fereluz 21-23  
28039 Madrid. Tf. 915717038  
Depósito legal: M-39179-1986  
Periodicidad semestral

*Queda autorizada la reproducción total o parcial de los textos de esta publicación citando la fuente.*

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

# ¡Nuevo e-mail!



## 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 SUSCRITORES O COLABORADORES PARA LA REVISTA Y QUE PARTICIPEIS EN SU ELABORACIÓN DE MIL FORMAS: ENVIÁNDONOS NOTICIAS DE VUESTRA ZONA, DIBUJOS, OPINIONES, ETC.

LOS INGRESOS DEBÉIS REALIZARLOS, MEDIANTE INGRASO O TRANSFERENCIA BANCARIA A LA CUENTA DE CON BICI, CAJAMADRID (CÓDIGO DE LA ENTIDAD: 2038), SUSURSAL 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 ..... C.P. ....  
TELÉFONO .....

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

*Sin prisas*



# Cartas a la redacción



## TRISTE NOTICIA

Os comunico una triste noticia que recibí ayer (27/06/02), referente al fallecimiento de Riccardo Gallimbeni, un entrañable amigo y colega italiano que ha dedicado su vida profesional a promover facilidades para la práctica del ciclismo. Por ironías del destino, Riccardo ha muerto atropellado mientras trabajaba.

La noticia es breve, pero muy dolorosa para todos los que tuvimos la gran fortuna de conocerle, y de disfrutar de su amistad y de su inmensa bondad y alegría: "Something terrible happened yesterday. Riccardo Gallimbeni was killed by a car while surveying by bicycle for cycle routes. He's really missing".

Desconozco más detalles, pero imagino que trabajaba, como venía haciendo en los últimos años, en el desarrollo de las rutas EuroVelo en la zona de Turín, donde vivía. Quizás alguno de vosotros lo conocáis personalmente, pues estuvo en Velo City en Barcelona y en otros muchos encuentros internacionales.

En cualquier caso, no podíamos dejar que esta terrible pérdida de un colega, de un amigo en plan juventud, pasara desapercibida. No nos resignamos a que sea un número más en las frías estadísticas de ciclistas atropellados. Por eso queremos comunicaros esta noticia a todos los que, de una forma u otra, trabajáis para conseguir que esta sociedad permita el uso de la bicicleta, sin que ello represente una amenaza de muerte para el ciclista. Nuestro trabajo contribuirá a conseguir, entre

otros muchos beneficios, que estos accidentes inútiles y desgraciados no se produzcan en el futuro.

Que este minuto que habéis dedicado a leer este mensaje, sirva de silencioso homenaje y cariñoso recuerdo para nuestro amigo Riccardo.

*Carmen Aycart*

## PLAN BICIESTRATÉGICO Y BICIMOVILIDAD

Debo ser un fanático torpe en eso de usar la bici como medio de transporte en ciudad. Porque, no me explico que se le dan tantas vueltas al asunto del transporte en ciudad, los aparcamientos céntricos, la habitabilidad del espacio urbano... y mil cosas más que nos venden, sin más, como soluciones. ¿Es el automovilista mi enemigo, o es otra víctima? Gracias a la publicidad, el automóvil ya no es sólo una herramienta de trabajo, sino, también, un símbolo de libertad y de individualidad.

Debo ser duro de mollera al releer últimamente en prensa, encuentros de arquitectos e ingenieros especializados que proponen soluciones parciales. Siempre, carísimas. Grandes infraestructuras para que Andalucía no se quede atrás. Nos venden el progreso: hay un gran negocio que hacer.

No debía sonar ridículo insinuar que el uso de la bici es parte importante de la solución a los males del tráfico en ciudades como Málaga, Granada o Cádiz. Nadie lo dice.

Pero es que las infraestructuras que requiere son demasiado baratas. Con el presupuesto de un aparcacoches se podrían poner 10 aparcabici en cada esquina de cada calle. Con el dinero de un kilómetro de autovía, cualquier ciudad contaría con una red de carriles bici adecuada. Claro que al ir en bici, no se tributa ni al estado ni a las petroleras (el 40% del precio de los combustibles se lo embolsa el estado...). Para colmo le quita el negocio a las aseguradoras, los talleres son demasiado caseros (cualquiera un poco hábil, construye una bici completa...), y los pinchazos se arreglan por el camino.

Por no contribuir, ni siquiera posibilita reuniones internacionales para no acordar nada sobre las emisiones de anhídrido carbónico, causante del efecto invernadero.

Si a todo esto sumamos que quien usa la bici como medio de transporte optimiza su sistema cardiovascular al pedalear y facilita que la vida del individuo y de su entorno sea mejor y más duradera, podemos crearnos sospechas fundadas de por qué las mentes pensantes en planes estratégicos y foros de movilidad nunca mencionan mi artefacto preferido: quieren que andemos preocupados por aparcar coches, pagar seguros, pasar la ITV... Que pasemos por caja cada vez que el auto necesite vomitar, o simplemente, por existir. Lo importante es que si hay un gran problema, se requiera una enorme solución que, obviamente, cueste dos superhuevos. Del gran reparto ganan todos.

A eso tratan de acostumbrarnos. ¿Deberíamos estar agradecidos? ¿Quién no se enteraría de nada?

*Pedro Ramírez M.*

## EL CABALLO DE ACERO

**MBK**

**TREK**



TU TIENDA DE BICIS  
EN MADRID

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

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

### Pedalibre

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

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

[sinprisas@pedalibre.org](mailto:sinprisas@pedalibre.org)

*Sin prisas*



# DE TODO UN POCO

## **BICICLETAS GRATIS A CLIENTES DE UN PARKING**

El distrito barcelonés presentó en septiembre de 2002 un nuevo servicio de préstamo gratuito de bicicletas para los clientes que dejen su vehículo en un aparcamiento privado. El presidente de la compañía concesionaria, explicó que el servicio "va dirigido a todos los clientes, tanto abonados como esporádicos" que, al estacionar su vehículo, presentando el ticket y un depósito, pueden utilizar, durante un tiempo máximo estimado de tres horas, una bicicleta que la empresa pone a su disposición.

La salida del aparcamiento conduce a un nuevo tramo de carril-bici de 300 metros.

Esta modalidad de "park and ride" está implantada ya en Marbella, Toledo y Zaragoza y, desde que entró en funcionamiento en Barcelona el pasado julio, la han utilizado 80 personas.

## **AL NORTE DE LOS PIRINEOS, BICICLETAS GRATUITAS**

Desde el pasado mes de mayo de 2002, todo el mundo puede subirse a una bicicleta en Viena sin pagar un céntimo. El Gobierno de la ciudad austriaca ha puesto al alcance del público 1200 bicicletas que pueden utilizarse en el centro histórico (unos 10 kilómetros cuadrados). Los velocípedos esperan en 215 terminales. Quien desee utilizarlo sólo tiene que insertar una moneda de dos euros en la parte trasera del asiento para desencadenarla, algo similar a los carros del supermercado. Y cuando se quiera dejar, se vuelve a enlazar a una de estas terminales, con lo que se recupera la moneda. Las bicicletas tienen tres velocidades, están pintadas de rosa, azul y blanco y llevan publicidad. La policía vigila que ninguno de estos ciclistas se salga del perímetro establecido.

En Copenhague se puso en marcha hace un par de años un programa similar. Ahora, 1300 bicicletas gratuitas recorren las calles

de su centro entre los meses de abril y noviembre. Hace dos años, Helsinki siguió los pasos de Copenhague y colocó en 26 puntos de la ciudad unas 300 bicicletas bajo el mismo diseño y concepto.

*Por otra parte, en Berlín se puede tomar una de las bicicletas del programa Call a Bike, ubicadas en varios cruces de la urbe. En este caso no se trata de un servicio gratuito: cuesta cinco céntimos por minuto y un máximo de 15 euros por día. Se reserva por teléfono (sólo desde Alemania), y facilitando el número de una tarjeta de crédito.*

## **GIPUZKOA: 310 KMS. DE BIDEGORRIS.**

Gipuzkoa tendrá una red de bidegorris que superará los 310 km. Este es el objetivo de la Diputación, que ha presentado el plan provisional de la red de vías ciclistas de Gipuzkoa. El plan se divide en seis importantes ejes o itinerarios que vertebrarán el territorio guipuzcoano. La inversión total asciende, en un primer presupuesto a algo más de 30 millones de euros. El diputado de Agricultura y Medio Ambiente, Jon Mikel Murua, explicó que el objetivo es lograr una red "vertebrada" que se convierta en alternativa al vehículo motorizado y que esté conectada a la red ciclista transeuropea "Eurovelo".

La red será de tipo mixto, con tramos segregados totalmente de otras vías y otros coincidentes.

No obstante, la propuesta foral carece de un calendario de ejecución y de un modelo de financiación, por lo que su realización queda al albur de los acuerdos que puedan alcanzar en cada caso la Diputación y los ayuntamientos concernidos.

## **AUMENTO DE CICLISTAS URBANOS EN BARCELONA**

Más de 20.000 ciclistas urbanos circulan los días laborables por Barcelona, y llegan a 90.000 durante los festivos.

El número de bicicletas que circulan por Barcelona ha crecido de forma espectacular. La conexión de los distintos carriles-bici, que antes acababan en cualquier avenida de imposible circulación para los vehículos de dos ruedas, han sido un factor determinante para el ascenso. La ciudad ha pasado, en los últimos cinco años, de contar con 182.000 bicicletas a disponer de 219.466, un 20% más, según datos del Instituto de Estudios Metropolitanos de Barcelona.

Las asociaciones de ciclistas calculan que, cada día, unos 30.000 ciudadanos van a trabajar, a estudiar o se desplazan para cualquier quehacer sobre dos ruedas. El



© LVI

tercer teniente de alcalde de Barcelona, Jordi Portabella, opina que esta cifra se ajusta bastante a la realidad.

Barcelona cuenta con 210 kms de carriles-bici y se trabaja en la llamada ronda verde, un circuito que permitirá rodear la ciudad sobre dos ruedas. Pero aun hay otro plan más ambicioso en marcha, aunque de entrada ya lleve cierto retraso. En octubre del 2001 el Parlament, a instancias de la Coordinadora Catalana d'Usuaris de la Bicicleta, aprobó dar en plazo de un año al Consell Executiu para que elaborase una red ciclista de Catalunya. Se trata de un trazado de caminos que han de permitir desplazarse de una localidad a otra en bicicleta por trayectos segregados de las carreteras.

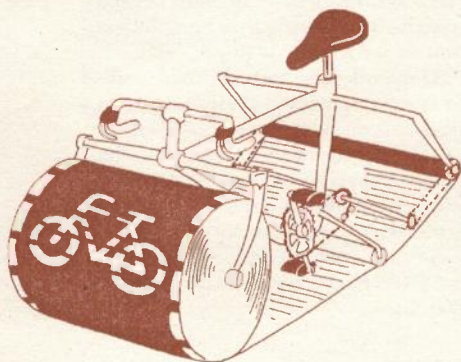
## **VECINOS DE ZARAGOZA PIDEN NUEVOS SISTEMAS DE TRANSPORTE**

Los vecinos de Delicias, Oliver y Valdefierro, conjuntamente con los colectivos Recicleta y Pedalea, reclaman que se introduzcan en la ciudad sistemas masivos de transporte público, que sean alternativa a los autobuses urbanos, mejoren el medio ambiente y la movilidad de los habitantes.

Los barrios también reclaman la conexión de los espacios públicos mediante itinerarios peatonales, carriles bici y autobuses públicos. Todas estas cuestiones se exigieron con ocasión del Día Sin Coches.

## **CÓRDOBA: CAPITAL ESPAÑOLA DE LA BICICLETA**

El Ayuntamiento de Córdoba ha iniciado los trámites para convertir a Córdoba en la "capital española de la bicicleta". Para ello, se ha aprobado la creación de 200 nuevos aparcamientos para este medio de transporte, lo que supone duplicar la cifra actual de plazas para el estacionamiento de bicicletas. Esta medida para fomentar el uso de este vehículo irá acompañada de un sistema pionero en España y muy novedoso en toda



*San pascas*



Europa: el servicio de alquiler denominado eco-bici, a través del cual se pondrá a disposición de los ciudadanos una pequeña flota de bicicletas de forma totalmente gratuita.

El responsable de Mobiliario Urbano (empresa privada adjudicataria), indicó que este servicio consiste en implantar una flota de 35 bicicletas, de diseño exclusivo para evitar el robo de sus piezas, que estarán disponibles en cuatro puntos de alquiler distribuidos por la ciudad. A través de una tarjeta, de cuya gestión se encargará el Ayuntamiento, el usuario dispondrá de un código secreto

para poder liberar cualquiera de las bicicletas estacionadas en estos centros. Para evitar el mal uso de estos vehículos y los robos, todas las bicicletas poseerán un sistema de localización por satélite, mediante el cual se obtendrá una información en tiempo real del lugar donde se encuentra cada vehículo.

Las tarjetas de usuario de este servicio, serán entregadas gratuitamente por el Ayuntamiento a todos los ciudadanos con sólo aportar sus datos.

## MÉXICO APELA A LAS

## BICICLETAS PARA DESPEJAR EL AIRE

El pasado 10 de noviembre de 2002 se celebró en las calles de unos veinte estados de México el Día Nacional de la Bicicleta. Es la Quinta Jornada Nacional que se celebra en México y que pretende un menor uso del automóvil, disminuir la contaminación ambiental, unir a las familias y adoptar el ciclismo no como un deporte, sino como una opción recreativa, según indicó el coordinador de la campaña, Rodolfo Fonseca.

Fonseca agregó que en México la industria del ramo vende cerca de 2 millones de bicicletas por año.

En la capital, el portavoz del Instituto del Deporte, dijo que en el Distrito Federal se harán circuitos ciclistas de recreación en 16 delegaciones en donde viven más de seis millones de personas.

## EL AYUNTAMIENTO DONOSTIARRA SUBVENCIONARÁ A LOS HOTELES QUE OFREZCAN BICICLETAS

El Ayuntamiento de San Sebastián concederá ayudas a los hoteles de la ciudad interesados en contar con un "pequeño" parque de bicicletas, un servicio que podrían ofrecer a sus clientes como una prestación más del establecimiento, según anunció el alcalde, Odón Elorza, durante la puesta en servicio del polémico carril-bici de La Concha. Tras dos meses y medio de obras y una inversión de 716.000 €, Elorza recorrió en bicicleta el bidegorri en su primer día de funcionamiento, y destacó que el bidegorri de La Concha "tiene mucho de simbólico, pero todavía hay que completar la red básica de carriles-bici de la ciudad.

## AMPLIACIÓN DE LA VÍA VERDE DE LA CAMOCHA

La vía verde de La Camocha seguirá hasta Baldornón y permitirá llegar en bicicleta o andando desde Tremañes hasta el límite del concejo de Siero. Un proyecto de la Administración Regional y el Ayuntamiento de Gijón que se comenzará a desarrollar en el 2003, prolongará en casi 12 kilómetros la actual senda peatonal y cicloturista que en los cinco años de vida con que cuenta, experimenta el éxito de ser transitada por miles de personas cada semana a pie o en bicicleta.

Una vez completadas las obras, que supondrán un desembolso de casi 800.000 €, la vía verde tendrá una longitud total de 18 kilómetros que aún podrán ser prolongados en el futuro hasta llegar a los más de 35 con los que se completaría la ruta en San Martín de Rey Aurelio.

El recorrido que se ha diseñado combina la pavimentación de lo que fue la antigua caja de la vía con la recuperación para su uso de puentes y túneles, así como algunos caminos rurales de las parroquias de Fano, Lavandera o Baldornón, por los que se hace circular la senda en los casos que el trazado original de la vía ha quedado invadido por propiedades particulares, casas y fincas.

## Bicis en el tren en Mallorca

La entidad pública Serveis Ferroviaris de Mallorca, dependiente del Govern Balear ha adquirido recientemente cuatro nuevas unidades de tren para su línea de Palma a Inca y Sa Pobla que cuentan con un espacio reservado para cuatro bicicletas, lo que constituye una novedad con respecto a los trenes de la generación anterior, adquiridos en 1995. No obstante, y con el objeto de que la mayoría del parque cuente con dichos espacios; algunos de los trenes que ya circulaban han sido recientemente adaptados también para llevar bicis. La posibilidad de llevar bicicletas en los trenes de la SFM existe aproximadamente desde 1994, pero quedó en un principio restringida a los fines de semana. Recientemente dicho horario se ha ampliado a algunas circulaciones los días laborables, dentro de la nueva política del gobierno balear, que pretende promocionar el uso combinado de tren + bicicleta para potenciar ambos medios de transporte, todo ello ante la demanda de numerosos grupos ecologistas de la isla, y en particular del Grup Ornitológic Balear. Ante el importante crecimiento de viajeros que está experimentando esta línea ferroviaria, y la cada vez mayor saturación de las carreteras mallorquinas, se está aumentando el número de trenes en servicio, y ampliando la línea hasta Manacor, recuperando así un tramo que fue cerrado en los años setenta, y se prevé asimismo la creación de un nuevo ramal desde Sa Pobla hasta Alcudia, con lo que se podrá recorrer en tren la isla de punta a punta. Hay que tener en cuenta que en las Baleares está relativamente extendido el cicloturismo, por la presencia de numerosos europeos residentes o veraneantes, principalmente alemanes, que recorren gran parte de la isla en bicicleta, y a los cuales va dirigida principalmente esta iniciativa, de la cual podrán aprovecharse muchos otros usuarios que hasta ahora se desplazaban por otros medios.



Miguel González (Asociación Cicloturista Pedalibre de Usuarios de la Bicicleta)



# SOY FURIOSO, pero "preferiría no hacerlo"

Angel "Llonatan" Fernández

SI NO TIENES MUCHAS COSAS QUE HACER LOS PRIMEROS MARTES DE CADA MES, A LAS 19,30. - AUNQUE LA SALIDA ES A LAS 20,15- TE PUEDES ACERCAR HASTA SEIS PUNTOS DIFERENTES DE LA CIUDAD DE SANTIAGO PARA EXIGIR CICLOVÍAS. PARA LA CIUDAD DE SANTIAGO... DE CHILE. POR SUPUESTO, EN BICICLETA.

Estaríamos asistiendo a una "bicicletada", definida por sus convocantes, los "furiosos" - [www.furiosos.org](http://www.furiosos.org)- como un "evento festivo, periódico o no, para celebrar que somos ciclistas urbanos, orgullosos de nuestra bici, manifestando nuestra alegría y transmitiéndola al resto de los ciudadanos que nos topamos en el camino (los que prefieren usar el automóvil o están esperando el microbús que viene repleto), y aún no descubren las ventajas de la bicicleta como un medio de transporte eficiente, económico y seguro".

Esta peculiar "gente", este peculiar "movimiento", que no desperdicia ningún momento para pedalear junto a otros bicisetudos, "por razones de protección

mutua, camaradería, amistad o bienestar social", es en Santiago de Chile lo que Pedalibre es en Madrid. Esta afirmación es todo un halago tanto para los unos como los otros.

Aparte de "globeros", "machacas", "domingueros" o "ciclistas", están ellos, los "bicisetudos". Un ciclista no es sino un "Individuo que combina pedaleo con la participación en el IMOSFRE (Imperio motorizado sin freno) y olvida que la "cleta" es un medio de transporte susceptible de utilizarse cotidianamente. De tal forma, a lo más cicletea los fines de semana. No entiende que, si prueba, puede irse pedaleando al trabajo, al lugar de estudios o adónde sea, incluso a la punta del cerro. Tiene tendencia a no reconocer sus errores, cuestión que es consecuencia de una formación en extremo institucional o académica"

Con este par de textos sacados literalmente de su página web, queda claro la singularidad y originalidad de este grupo, que considera la bici mucho más allá de un pasatiempo de fin de semana o un deporte.

Poseen una de las mejores páginas web que se puede encontrar sobre este tema en la Red. No solo está excelentemente diversificada, sus contenidos se agrupan perfectamente, po-

see una estructura visual muy similar a los "portales" o a las páginas de diarios, su lectura se hace agradable e intuitiva en un simple vistazo y es una página repleta de contenidos.

El nivel de realización de la página es igualmente alto, su visualización no está condicionada especialmente a ningún navegador y lejos de acudir a programar grandes alardes gráficos, la programación de controles se orienta, por ejemplo, a proteger la descarga de fotos inhabilitando el botón derecho del ratón.

Y tampoco podían faltar los foros o el chat. Todos los archivos referentes a las quedadas, están hechos en \*.pdf, listos para imprimir.

Y no solo hay fotos, los vídeos en \*.mpg también se exponen en su página.

Tanto perfeccionamiento tiene un "pero", sus responsables no contestaron a ninguno de los correos que se les enviaron para que enviaran "algo" a sus "alter ego" de Madrid.

Pero, claro, también hay que reconocerles una actividad sin freno. No solo tienen "quedadas" los primeros martes de cada mes (procurando que si alguien grita insultos, solo hay que ignorarlo o contestarle de manera respetuosa e inteligente, sin provocaciones). También

*Moreno* MORENO



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

C/ Huesca, 1

Tel.: 915 794 876

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

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

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

*San prisa*





intentan "quedar" los últimos sábados del mes, o festejan el "Día de la Creatividad", o hacen reparaciones gratuitas en alguna feria tipo Biocultura o acuden como figurantes a un programa de televisión, o les llaman de otro show de televisión, pidiéndoles 300 ciclistas para el día de Nochebuena.

Por si fuera poco, también tienen un poso literario. Al caracterizar el IMOSFRE, cual Bartleby, "preferirían no hacerlo", haciendo referencia al célebre personaje del cuento de Melville. Su aguda ironía y sentido del humor se combinan estupendamente con unos contenidos técnicos, de gran calidad y cantidad.

¿Sus orígenes? Todo eso y más habría que preguntarle al Barón Karl von Drais (Q.E.P.D.), muerto en 1851, justo después de crear el Movimiento de Furiosos Ciclistas.

Respecto al IMOSFRE de atractivos colores y cilindradas o caballos de fuerza de potencia variable, lo consideran un Pegaso que, con una bujía en el culo, vuela en el Olimpo. Este enemigo se compone de un sinfín de artefactos -no sólo medios de transporte- cuya función principal -moler, rebanar, agitar- es generada por algún motor de cualquier tipo: maquinaria para la industria textil o los "admirículos" de la casa de un burgués: exprimidora, enceradora, modernas cortadoras de "pasto", entre otros.

Evalúan en general el andar en bicicleta como "no peligroso en la medida que se comprende que un buen ciclista debe estar siempre consciente que es el más vulnerable de la vía pública". A diferencia de Madrid, Santiago de Chile es una ciudad excepcionalmente adecuada para el uso de la bicicleta por ser casi plana, con poco viento y poca lluvia. Por supuesto, orientan la bicicleta a elegir, no como en Pedalibre, estableciendo una fórmula general aplicada, sino con una tabla, haciendo hincapié en la distinta complejidad de hombres o mujeres y la necesidad de hacernos con un "cuadro" lo más afín a nosotros, al que se pueda sacar partido sin menoscabo alguno.

Aconsejan acerca del tipo de bicicleta en cuestión, del neumático, de los platos (o catalinas) o, incluso, de la longitud del manillar, de forma que "que-

pamos" mejor entre los coches, en pleno tráfico urbano: la solución pasa por cortar unos centímetros (al manillar) e ir más cómodos.

La bicicleta "hecha" es mucho mejor que las nuevas e impecables que son objeto deseado por los ladrones, que trabajan tan bien o mejor que por estos lares. En este sentido, nos aconsejan tener una bicicleta "desdeñable". Guardabarros y puntillas (calapiés) en los pedales también son muy importantes, los primeros nos evitan salpicaduras y con los segundos, pese al "respeto" que im-

por la bici y NO por falta de coche, sino porque desean una mejora en nuestro ambiente. Reclaman el apoyo institucional en el sentido que lo hace "Pedalibre",

Aunque la presión directa a las administraciones públicas juega un papel importante, no es determinante, como bien sabemos por aquí. "La mayor parte recae sólo en nuestra propia capacidad de lograr hacer del ciclismo una actividad digna de ser tomada en cuenta por la mayor cantidad posible de personas, y por sobretodo, ser considerada seria-

mente como una opción de transporte válida y conveniente".

- Creando carriles seguros para ciclistas y formando circuitos interconectados por toda la ciudad.

- Sensibilizando a los conductores (sobre todo a los microbuseros) del respeto que merecemos.

- Acercándose a las asociaciones de ciclistas para darles mayor presencia entre la población.

- Organizando más paseos familiares los domingos para motivar a los ciudadanos.

- Dándonos mayor importancia en el reglamento de tránsito.

"La ineficiencia está relacionada con la carencia de sostenibilidad financiera de los grandes proyectos viales urbanos. El Estado a nivel local o central para hacer frente a los problemas de congestión se ve impelido a realizar grandes inversiones en infraestructura vial que es incapaz de mantener, incluso en el corto plazo..."

"Al usuario no se le presentan suficientes opciones para elegir eficientemente. El reconocimiento de la diversidad

supone la clara comprensión de que cada medio de transporte incorpora sus propias eficiencias en un contexto determinado (distancia, carga transportada, uso de energía, etc.)"

Pero un dato relevante: Sólo el 1,6 por ciento de los viajes dentro de Santiago se hacen en bicicleta. Y un 86,64% de los usuarios rechaza a priori la alternativa de usar la bicicleta en sus viajes urbanos.

Son furiosos, pero no tanto.

## □□ LO SENTIMOS!!

Sentimos que esté atascado en su auto en medio del taco. Los tacos se han vuelto algo común en estos días, así como las alzas en los precios del combustible. Y probablemente la situación empeore... Sentimos que esté esperando esa micro que nunca pasa... o que tenga que soportar reiteradas alzas de tarifas o un mal servicio... Sentimos si hemos contribuido a su demora, pero reconozca que nosotros los ciclistas somos ignorados, obstruidos y físicamente amenazados **TODO EL TIEMPO, TODOS LOS DÍAS**. Esta cicletada es una coincidencia organizada que ocurre una vez al mes, dando a los ciclistas, de todos los credos y estratos sociales, la oportunidad de darse cuenta que no estamos solos, y que "también" tenemos derecho de usar las calles. Sentimos que las absurdas y mezquinas decisiones sobre cómo debemos vivir se hagan a puerta cerrada por la elite empresarial y gubernamental, llevando a la dependencia suicida en el automóvil y en la industria del petróleo, que son un cáncer epidémico y una catástrofe ecológica a nivel global. Sabemos que existen mejores alternativas, y nuestra cicletada mensual pretende mostrar una de ellas. Sentimos que Ud. no esté en su bicicleta pedaleando aquí con nosotros...



Para mayor información, visítanos en [www.furiosos.cl](http://www.furiosos.cl)

ponen al novato, tenemos tantas posibilidades de ir al suelo como si no los lleváramos. Pero potencian la pedalada al empujar con planta y empeine.

Consideran una política descabellada la prioridad del uso del automóvil sobre el transporte público y la bicicleta. Desde los años cincuenta, los gobiernos de la capital han destinado increíbles cantidades a «mejorar» la vialidad. El tema está claro, las vías rápidas fomentan el uso del automóvil y los índices de contaminación están siempre muy por encima de normas internacionales.

Consideran que si la población menor de 40 años se transportara en bici a sus trabajos y escuelas, la ciudad sería un paraíso y entienden que haya cada vez más ciudadanos que hayan optado





# B I C I + B U S

Jósean – Miembro de la Asociación Pedalibre

Creo que todos coincidimos en que el medio de transporte ideal para llevar con nosotros nuestras bicis a la hora de realizar una ruta es el tren. La pena es, que los trenes que permiten el transporte de bicicletas no llegan de forma directa a todos los lugares, así que nuestra principal alternativa de transporte público para no quedarnos en tierra es ahora el autobús.

Hay gente a la que no le termina de convencer el bus para transportar consigo su bici porque sólo ven en ello problemas, razón no les falta en ocasiones, pero no siempre tiene que ser así.

Una de las desventajas con respecto al tren es tener que desarmar parte de la bici para meterla en el maletero. Para transportar la bici en el bus lo recomendable es hacer un pequeño paquete con ella (facturarla, como muchas compañías le llaman a esto). Para ello lo primero en hacer sería bajar a tope el sillín, luego lo ideal sería que tengamos que quitar solamente la rueda delantera de nuestra bici, girar el manillar hasta que queda alineado con el tubo horizontal del cuadro y 'atar' la rueda al cuadro de la bici. Para ello vienen fenomenal nuestros inagotables pulpos. Para terminar de formar el paquete es además conveniente envolverlo en un plástico (una capa de agua o una lona de rafia nos valdrían de maravilla también) lo suficientemente grande para que nuestra bici no pueda manchar el resto del equipaje. Si la bodega del autobús no tiene mucha capacidad o hay muchas bicis para subir al bus, tendríamos que quitar también la rueda trasera y de nuevo la 'ataríamos' sobre el cuadro. En el caso de tres bici o más, un buen consejo es hacer un único paquete de tres bicis, de esta manera comprobareis que así el espacio que ocupan es como mucho, el de dos maletas grandes. Es muy conveniente terminar de asegurar con unos pulpos estos paquetes en la bodega del bus para evitar que durante el viaje puedan moverse y dañar o dañarse con el resto del equipaje.

Hoy en día el transporte de bicis en autobús en España no está apenas reglado con lo cual cada compañía tiene sus propias normas para ello, que van desde, las mas amistosas a las menos amigables para los ciclistas, es más, en algunas compañías hay un auténtico desconocimiento sobre el tema, como lo demuestra el hecho de que el redactor de este artículo haya recibido distintas respuestas por parte de los empleados de una misma compañía a la sencilla consulta: ¿qué he de hacer para

transportar mi bicicleta en el autobús?, según se hiciera por medio del teléfono de atención al cliente, correo electrónico o se preguntara en taquilla directamente.

Hace años algunas empresas de autobuses permitían el transporte de bicicletas con la única restricción de que hubiera primero espacio para el equipaje de los viajeros normales (así denominan ellos a los viajeros que no llevan bicis...), hasta que hubo problemas porque algunas maletas se vieron dañadas por las bicicletas (posiblemente debido a una mala sujeción de estas dentro de la bodega de los autobuses), decidiéndose entonces a imponer normas más restrictivas para el transporte de bicis.

Aun así, analizando la postura de la principales compañías de autobuses en España, se puede sacar una conclusión esperanzadora, ya que se permite el transporte de bicis en mayor o menor grado en todas las rutas nacionales, negándose el transporte sólo en algunas rutas internacionales.

Aquí tenéis lo que dicen algunas de las principales compañías de autobuses nacionales.

## ALSA-ENTACAR

El ámbito de sus rutas abarca casi toda la geografía nacional centrándose principalmente en el noroeste de España. Las comunidades por la que se puede viajar son: Galicia, Asturias, Cantabria, País vasco, La rioja, Navarra, Extremadura, Andalucía Occidental y costa de sol, Comunidad Valenciana, Zaragoza y Cataluña.

Sus trayectos internacionales abarcan casi todos los países Europeos. De esta forma podríamos viajar por las principales ciudades de Francia, Norte de Italia, Alemania, Bélgica, Países Bajos, Hungría, Suiza, Polonia, Sur Inglaterra, Antigua Yugoslavia y hasta Rusia.

Hoy en día la normativa que siguen limita a un **máximo de cuatro bicicletas por autobús** teniendo en cuenta que haya espacio para ellas (la prioridad la tienen el resto de equipajes). Además habrá que pagar un **suplemento de un diez por ciento del billete de autobús por bicicleta**. Hoy en día hay restricción en el transporte de bicis en el trayecto ESPAÑA-BELGICA-HOLANDA-ALEMANIA, pero no supieron explicarme porque ocurre esto.

Más información en el teléfono de atención al cliente: 902 42 22 42 ó en [www.alsa.es](http://www.alsa.es)

## AUTO-RES

Sus líneas transcurren por el sur de Galicia, Castilla y León, Extremadura, Huelva, Costa del sol, Madrid, Levante, Costa Brava y Portugal.

Esta es una de las compañías amigables ya que en principio **no hay límite de bicicletas** por autobús y **no hay que pagar nada por su transporte**, eso sí, es **obligatorio embalar las bicis** para subir al autobús, y tienen de nuevo preferencia los equipajes de los viajeros denominados 'normales'. Me comentan que podría haber problemas dependiendo del día del viaje y del trayecto a realizar, pero no precisan cuales son esos trayectos.

Información en: 902 020 999 y [www.auto-res.net](http://www.auto-res.net)

## CONTINENTAL-AUTO

Compañía de autobuses que conecta el Centro y Este de España con parte del Norte y del Sur. Sus líneas paran y pasan por Cantabria, León, Burgos, País vasco, Rioja, Navarra, Aragón, Cataluña, Madrid, Andalucía y Murcia.

Su normativa nos **permite transportar bicicletas embaladas o facturadas** con el único límite de que quepan en el maletero pero nos impone un abusivo **precio de 11'18 euros por bicicleta**. Por supuesto tiene 'prioridad de paso' los equipajes 'normales'.

El teléfono de atención al cliente es 902 330 400 y su web [www.continental-auto.es](http://www.continental-auto.es)

## LA SEPULVEDANA

Empresa que se centra en el centro de la península, pasando por las provincias de Burgos, Palencia, Valladolid, Segovia, Ávila, Guadalajara y las comunidades de Madrid, Extremadura y Castilla-La Mancha.

En principio consideran la bici como un bulto (...) y como tal **hay que facturarla**.

Se recomienda estar al menos una hora antes en facturación, pero claro, no precisan que es lo que ocurriría si la estación de autobuses no tiene servicio de facturación. ¿Que ocurriría entonces cuando las estaciones de autobuses son paradas de un par de minutos en una calle principal de un pueblo?



Como nuestra bici tiene la categoría de bulto (...) no hay límite máximo de bicis por autobús, eso sí, de nuevo los bultos serán los últimos en entrar en el bus. Nos cobrarán una **cantidad algo inferior a los 5 euros** (no supieron precisar).

Teléfono y web: 915 304 800  
[www.lasepulveda.es](http://www.lasepulveda.es)

## DAIBUS

Compañía que conecta Madrid con poblaciones de Cádiz y de Málaga cuyos finales de trayectos lo constituyen las típicas poblaciones de turismo de playa como Fuengirola, Algeciras o Marbella.

Es quizá la única empresa que trata por igual a todos los viajeros, ya que **consideran la bici como un equipaje** (no hacen distinción entre maletas y bultos) y como tal, si este no sobrepasa los 30 kilogramos no tenemos la obligación de **pagar nada por su transporte**. Recomiendan como es totalmente lógico, desmontarlas para poder subirlas al maletero.

Su web es [www.daibus.es](http://www.daibus.es) y su teléfono de atención al cliente es 902 277 999

## EUROLINES

Compañía que viaja por toda Europa Occidental y además llega a poblaciones de Marruecos como Fez y Casablanca. La pena es que la respuesta a la consulta realizada haya sido un tajante: **Sólo se permite el transporte de bicicletas hasta Andorra**.

Web: [www.eurolines.es](http://www.eurolines.es)

Aparte de tener en cuenta lo que dice cada compañía, aquí vienen unos consejos para que todo sea más fácil:

Es muy aconsejable llegar con la suficiente antelación a la partida del autobús para tener las bicis embaladas o desmontadas y meterlas en el maletero de forma ordenada antes de que el resto de viajeros 'tiren' sus maletas ocupando todo el espacio libre (con un autobús lleno 'hasta arriba' nosotros hemos llegado a meter de forma 'ordenada' hasta seis bicicletas).

También es importante comentar a la hora de comprar el billete, que viajamos con bicis para que el conductor esté avisado y no se alarme al vernos nada más vernos aparecer.

Si no implica demasiado esfuerzo, merecerá la pena variar nuestra ruta para coger el autobús en el punto de partida y no en mitad del recorrido, donde el maletero puede estar desordenado y a rebosar y sea poca la paciencia del conductor.

Aunque podréis ver en este estudio que hay compañías que ponen muchas pegas al transporte de bicis, esta postura puede ser flexible, tanto a favor nuestro, es decir, facilitando las cosas, en épocas de poco transporte de viajeros, como ponerse en contra nuestra, limitándose el número de bicicletas por autobús si viajamos en fechas de inicio y fin de vacaciones debido a la potencial cantidad de equipaje que los viajeros llevarán consigo.

Una de las ventajas de que todo esto no esté reglado recae en nuestro buen hacer con el conductor del bus, así que es tam-

bién un buen consejo ser educados y dialogantes y hablar con el conductor primero para hacerles ver que hemos desmontado nuestras bicis, que las hemos embalado, etc.

Si consideráis un abuso la cantidad que se os quiere cobrar por llevar las bicis o se os deniega el transporte, enteraos de los derechos que tienen los viajeros para esa compañía. Por norma general para todas las empresas, estos derechos dicen que cada viajero podrá transportar totalmente gratis hasta un máximo de 30 Kilogramos de su equipaje. Partiendo de esta premisa, podíamos hacerles ver que nuestra bici es nuestro equipaje y que por supuesto pesa menos de 30 Kg. Aún así, quizá ellos os hagan ver que una bicicleta no es un equipaje sino una mercancía. Pedidles entonces que os expliquen la diferencia entre estos dos términos y con total seguridad llegarán a la conclusión de que una bicicleta embalada, es decir, metida dentro de una bolsa puede ser considerada como equipaje, así que basándose en estos derechos no os pueden negar su transporte. Si aún hay problemas preguntad por el jefe de estación, si estáis en una estación de autobuses, o llamar por teléfono a la empresa de autobuses y exponedles vuestro caso para que ellos os den una solución o dialoguen ellos con el conductor.

No hay que dejar de viajar a ciertos sitios porque no haya trenes y sólo se pueda llegar en autobús hasta allí.

Suerte y buena ruta.





# ¿D.G.T. CON SENTIDO COMÚN?

Colectivo Eixo

LOS VIANDANTES ESTAMOS DE ENHORABUENA. LA DGT ACABA DE DESCUBRIR UN MÉTODO INFALIBLE PARA REDUCIR EL NÚMERO DE ATROPELLOS. EL SISTEMA CONSISTE POR LO VISTO EN QUE LOS CAMINANTES USEMOS EL SENTIDO COMÚN. PODRÍA APLICARSE EN ESTE CASO AQUELLO DE: "CREE EL LADRÓN QUE TODOS SON DE SU CONDICIÓN".

Recordarles a los señores de la DGT que el simple hecho de caminar supone un acto de sentido común frente a otras formas de locomoción, más peligrosas, contaminantes, insalubres, insolidarias e inhumanas. De las cuales el coche (automóvil de turismo) es el paradigma.

Sería maravilloso que para sobrevivir en el asfalto a un viandante le llegase con el empleo del sentido común. En la mayoría de los casos no llega y se hace necesario un sexto sentido, cuando no superpoderes: volar, visión lateral y retrovisión, rayos X.

Con la campaña la DGT confunde a los viandantes, cuando no los aterroriza. Confundió porque menciona interesadamente determinadas normas

mientras otras parece olvidarlas. Así en el caso del anuncio del "paso de cebra" dice: "La Norma: los conductores de vehículos cederán el paso a los peatones. El sentido común: antes de cruzar asegúrate de que realmente se detuvieron". Se olvida la DGT de mencionar una norma básica: "todo conductor circulará a una velocidad tal que le permita detener su vehículo dentro de su campo de visión ante cualquier obstáculo que se presente". Bien se encarga la DGT y otras instituciones públicas de que esta velocidad sea ampliamente superada por la mayoría de conductores.

Otra norma olvidada por la DGT en este caso más concreta: "el conductor mo-

derará su velocidad al aproximarse a un paso de peatones cuando advierta su presencia". Cumpliendo estas dos normas, la posibilidad de que un conductor no se detenga, por causas ajenas a su voluntad, ante un viandante que atraviesa un paso de peatones es muy remota. Pero la DGT insiste en fomentar la velocidad ergo el peligro.

Esta campaña pone de manifiesto la desprotección que padecemos los caminantes, desprotección que en la realidad, en la calle, es evidente pero que además se da en el papel, en la Norma.

El derecho de paso tiene varios grados en la Ley:

1. Prioridad de paso: los demás nos tienen que dejar pasar.
2. Ceda el paso: nosotros, conductores, tenemos que dejar pasar a los demás, no a todos los demás sólo a los vehículos, los viandantes que vuelen. Esto es así tanto con señal de "ceda el paso" como con la norma general de ceder el paso "a la derecha". Además estamos obligados -nosotros conductores- a "mostrarles a otros conductores de vehículos", a los viandantes ni caso, "con suficiente antelación, por nuestra forma de circular y, especialmente, con la reducción paulatina de nuestra velocidad, que efectivamente les vamos a ceder el paso". NO ES OBLIGATORIO DETENERSE. Si no vienen vehículos podemos pasar sin detenernos.
3. STOP: nosotros conductores tenemos QUE DETENERNOS y sólo podemos reemprender la marcha si no vienen vehículos. De nuevo a los viandantes que les den morcilla.

Estos son los tres grados de preferencia en términos generales en la Ley. Ni que decir tiene que el Stop no lo hace ni Dios. Lo que hacen los conductores son "cedas". El STOP es una IDEA, pertenece al mundo de los conceptos abstractos. En la realidad no se conoce. Se extinguió. Sin ni siquiera nacer.

Muy bien, una vez situados. ¿Dónde encaja el "paso de cebra"? Alguien podría pensar que en el grado 2. Respuesta incorrecta. El paso de cebra aún no llegó al estadio 2. Es un "ceda el paso" pero no. Es algo inferior. Es un "ceda" menor de edad. Los conductores tienen que ceder el paso a los viandantes, pero estos "sólo deben cruzar la calzada cuando la distancia y la velocidad de los vehículos que se aproximen permitan hacerlo con seguridad". Aquí

está la madre del cordero. Ya tenemos el cristo montado. La ambigüedad y el descaro de la Ley no tienen nombre.

Alguien pensará que esta excepción es para proteger a los viandantes. Craso error. Está coletilla sólo tiene una misión: convertir el "paso de cebra" en una "ceda" que no lo es. Al tiempo que ofrece una vía de escape a la responsabilidad de los conductores que atropellan a alguien en un paso de peatones.

No existe nada similar para los conductores. En ningún caso cuando un conductor llega a una intersección en la que tiene preferencia está obligado a cruzarla sólo "cuando la distancia y la velocidad de los vehículos que se aproximen permitan hacerlo con seguridad".

Pero hay más. A diferencia de cuando se aproxima a un "ceda el paso de verdad", cuando un conductor se acerca a un paso de peatones no tiene que "mostrar con suficiente antelación, por su forma de circular y, especialmente, con la reducción paulatina de su velocidad, que efectivamente va a ceder el paso" a los viandantes que están en las sus proximidades. Llega con que "el conductor modere su velocidad al aproximarse a un paso de peatones cuando advierta su presencia".

Resumiendo los viandantes no solo sufren una situación de inseguridad en la calle. Esta se extiende a la Norma. Sufren INSEGURIDAD LEGAL.

La DGT no contenta con esta injusta situación real y legal va un poco más allá. Más allá que el más allá. Triple salto mortal. Nos exige. Perdón, nos recomienda, que no crucemos hasta que nos aseguremos que realmente pararon.

Aplicar esta norma de "sentido común" supone condenar a la gente a no caminar. Ya que el respeto de los "pasos de cebra" por parte de los conductores brilla por su ausencia. Si bien decir que esta falta de respeto es ampliamente tolerada por la DGT, cuando no fomentada por la ambigüedad legal de este tipo de señales.

Desgraciadamente los transeúntes están acostumbrados a usar el "sentido común" de la DGT por propio instinto de supervivencia y por convencimiento de su desprotección real y legal. Pero es una situación injusta que la DGT, si se rigiese por criterios de equidad trataría de erradicar. Pero no, todo lo contrario con este tipo de campañas se dedica a fomentar el peligro y aterrorizar a los viandantes.

Además para colmo según datos de la





propia DGT la mayoría de los caminantes víctimas del tráfico motorizado no cometían ninguna infracción en el momento del atropello. Cómo podemos ver en el gráfico de elaboración propia a partir de la media de los datos de la DGT de los años 1.998, 1.999 y 2.000.

Aclarar que todas las infracciones recogidas tienen la consideración de leves desde un punto de vista legal. Destacar que sólo un 27% no respetaban el semáforo o el paso de cebra. El gran volumen de viandantes que cruzaban la vía antirreglamentariamente. Estamos ante el cajón de sastre donde la DGT, con su ausencia de rigor habitual y con su afán de culpar a los viandantes de los atropellos que sufren mete a los viandantes que sufrieron un siniestro cuando cruzaban por un lugar donde no había ni semáforo ni paso de cebra.

¿Qué es "cruzar la vía antirreglamentariamente"? Fundamentalmente:

1. Cruzar sin asegurarse de que se puede hacer sin riesgo ni entorpecimiento indebido.
2. Cruzar sin caminar perpendicularmente al eje de la calzada, demorarse, ni detenerse en ella sin necesidad y sin entorpecer el paso a los demás.
3. Atravesar plazas y glorietas por la calzada sin rodearlas.

A nadie se le escapa lo enormemente subjetivo que resulta la determinación de la infracción de los dos primeros puntos. Especialmente del primero.

En resumen los peatones en general respetan las normas. Normas poco equitativas y bastante ambiguas como ya vimos. Respetan especialmente las señales. Insistir en que solo un 7% estaba cruzando en rojo. Y sólo un 20% no cruzó por un paso de peatones próximo (en A Coruña 50 m.). Habría mucho que hablar, también, en lo que se refiere al respeto por parte de los que marchan a pie de las señales de paso para ellos. Sobre su diseño, colocación, distribución, escasez, insuficiente duración de la fase de verde. Pero es harina de otro costal.

La DGT es la responsable de la violencia vial que padecemos y este tipo de campañas no hacen más que confirmar el nulo interés que tienen en que la situación cambie. La cifra de viandantes víctimas (muertos y heridos) está estabilizada en los últimos 5 años entre 14.000 y 13.500 personas al año. Con pequeñas disminuciones. Según la DGT. Para ellos está bien, puesto que la cifra no aumenta. De estos 14.000, el 85% sufrieron el siniestro en la ciudad, no en la carretera. Es en la ciudad, en las zonas pobladas, donde vivimos y trabajamos donde se pone de manifiesto la violencia que los viandantes padecemos. No en vano el número de transeúntes muertos en ciudad es prácticamente el mismo que los usuarios motorizados muertos en ciudad. 450 peatones muertos en ciudad frente a 600 conductores y pasajeros de autos por año, en los últimos cuatro años. Ni que decir tiene que los con-

ductores y pasajeros muertos y heridos no lo fueron por chocar con transeúntes.

¿Cómo es esto posible? Debería haber muchísimos menos caminantes muertos. En la ciudad la inmensa mayoría de los kilómetros recorridos por los ciudadanos son en automóvil. Según este criterio no debería haber ningún caminante muerto. Dado lo ridículo de la cifra de Km recorridos a pie comparados con los recorridos en coche.

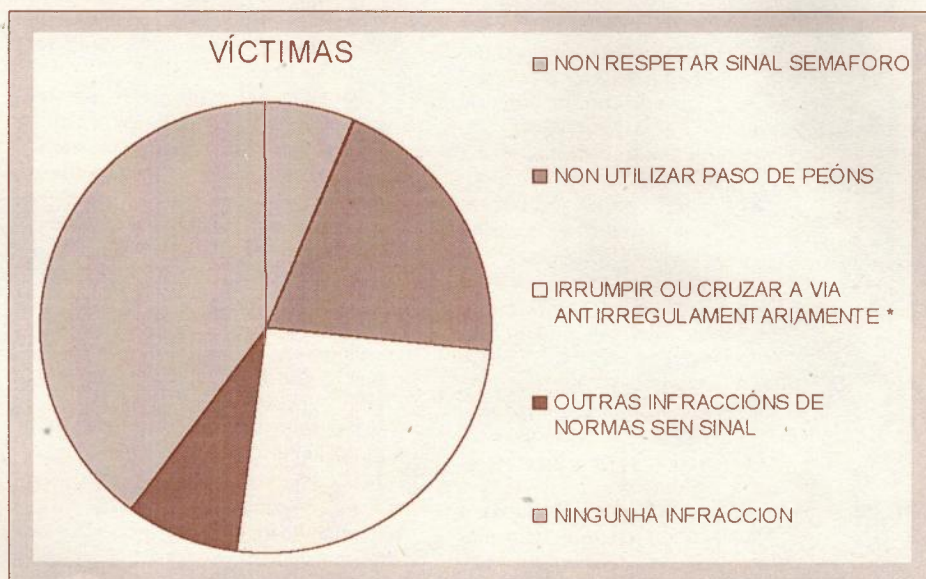
Si cogemos otro criterio: La tasa de motorización, el número de vehículos por cada 1.000 ciudadanos. Resulta que esta no paró de crecer en las últimas décadas. En el 2.000 era de 600. 600 vehículos para 1.000 habitantes. Más de un vehículo por cada dos ciudadanos. Aclarar que cuando la DGT habla de vehículos no incluye a los ciclomotores. Y que el 75% de los "vehículos" son coches (automóviles de turismo). El constante crecimiento del parque de vehículos tiene una consecuencia sobre los desplazamientos a pie. Cada vez hay menos ciudadanos que tienen como modo de desplazamiento fundamental la marcha a pie. El número de desplazamientos a pie y las distancias recorridas son cada vez menores. Sin embargo el número de viandantes víctimas de siniestros de tráfico no decrece al mismo ritmo. Caminar es cada vez más arriesgado.

Otro criterio según el cual no cuadra esta alarmante cifra de viandantes muertos y heridos. La probabilidad de colisión. En la ciudad es baja. Puesto que las situaciones en las que caminantes y coches comparten el espacio son escasas. En los pueblos, villas y ciudades, a diferencia de en las carreteras, hay aceras. Los caminantes circulan la mayor parte del tiempo y durante la mayor parte de los Km por espacios segregados del tráfico motorizado. Sólo en ocasiones concretas comparten espacio con los autos. En los cruces. A pesar de esto mueren como moscas. Pero por encima de todos estos criterios

más o menos subjetivos, con más o menos datos cuantificables. Está la justicia y la equidad. Un sistema de seguridad como lo es el Sistema de Seguridad Vial para ser justo tiene que castigar a los peligrosos y premiar a los inofensivos. Lamentablemente el Sistema de Seguridad Vial que padecemos dista mucho de seguir criterio de equidad alguno. Esta campaña es una buena muestra. La capacidad de provocar daños de un coche, de una tonelada de peso que puede alcanzar los 150 Km/h, y más, y un transeúnte de menos de 100 Kg que apenas alcanza los 5 Km/h. No deja mucho lugar a la duda sobre quien es el peligroso y quien el inofensivo. Pues bien en esta campaña se le exige al inofensivo, no ya que cumpla la Norma, en la que la equidad también brilla por su ausencia, sino que además: no puede cruzar por un paso de peatones hasta que el coche pare, cuando camine por la carretera lo hará en permanente alerta y tensión.

Los transeúntes son unos usuarios inofensivos de las vías y son extremadamente vulnerables frente a los peligrosos autos. La DGT es la responsable de mantener la seguridad en las vías públicas, por lo menos lo es en teoría. Pensamos que responsabilizar a los usuarios inofensivos de las calles y carreteras de la inseguridad que padecen ocasionada por los peligrosos coches sería algo así como recomendar en Euskadi a determinados profesionales que compren un chaleco antibalas, paguen un escolta, varíen de rutas todos los días puesto que los terroristas están en su derecho de ejercer la violencia.

No tenemos otra que condenar esta lamentable campaña de acoso e intimidación a los inofensivos caminantes.





# PRÉSTAMO GRATUITO DE BICICLETAS



Dentro de las actividades que realiza el Ayuntamiento de Castellbisbal para fomentar el transporte sostenible, conseguir la pacificación del tráfico y estimular hábitos de vida saludables, destaca la campaña para fomentar el uso habitual y cotidiano de la bicicleta. Un punto culminante de este proceso ha sido poner en marcha un nuevo servicio de préstamo gratuito de bicicletas y triciclos a pedales para el ciudadano, el cual sólo tendrá que rellenar un formulario con todos sus datos y dejar una fianza de 10 euros, que se retornará íntegra cuando se termine de utilizar el servicio.

Estas bicicletas se podrán alquilar en el *Punt Verd* (centro municipal de medio ambiente) y en la *Illa Esportiva (Zona Esportiva Municipal)*. Se establece un período inicial de alquiler de 24 horas que se podrá renovar cada día. El fin de semana existe la posibilidad de recoger la bicicleta o el triciclo el sábado y quedarse la bicicleta o el triciclo hasta el lunes siguiente.

Las bicicletas que hemos adquirido para prestar este servicio no llevan marchas, por consejo del proveedor, para facilitar su mantenimiento; no obstante se ha tenido en cuenta adecuar la medida del plato y el piñón a las características de

nuestro pueblo, para evitar que circular con estas bicicletas por las calles de Castellbisbal represente un esfuerzo excesivo para los ciclistas.

Periódicamente la empresa proveedora se las llevará para darles un repaso general, y la persona responsable de cada uno de los establecimientos donde se alquilarán les hará el mantenimiento diario: hinchar ruedas, apretar los tornillos, limpiarlas...

Este nuevo servicio de préstamo de bicicletas se inauguró el día 7 de junio de este año, enmarcado dentro de la Semana de la Bicicleta y el Medio Ambiente. Una semana que se dedico íntegra a la



# Calmera

## BICICLETAS

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

**c/ATOCHA, 98**

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

*Sin prisa*



promoción de la movilidad sostenible y durante la cual se organizaron muchos actos en relación a la promoción de la bicicleta como transporte sostenible. Dentro de esta semana también se inauguró el *Parc mòbil* para bicicletas que se ha puesto en marcha en la *Illa Esportiva*; en este parque se ha dibujado en el suelo un carril bici y se ha marcado convenientemente con señalización vertical y horizontal. El objetivo de este parque es que la gente pueda ir a hacer deporte paseando con la bicicleta siempre que quieran, pero respetando a los peatones y las normas de circulación establecidas, de tal manera que sea útil, a la vez, como herramienta didáctica de educación vial, como instrumento de sensibilización medioambiental y como medio para hacer deporte.

Para regular este servicio de préstamo de bicicletas, se ha redactado un reglamento aprobado por comisión de gobierno. Este reglamento está impreso detrás de la hoja de

autocopia que se entrega al ciudadano en el momento del préstamo. Para garantizar que la persona que se lleva la bicicleta sepa bien cuáles son sus derechos y sus obligaciones, se les entrega una cartulina pequeña con las 10 normas básicas del préstamo:

A este préstamo agregamos triciclos a pedales con la intención de permitir el uso de estos vehículos a personas que no sepan ir en bici, tengan problemas de movilidad o, simplemente, quieran transportar una pequeña carga difícil de llevar en bicicleta.

También dentro de esta campaña el Ayun-

## Las 10 normas básicas del préstamo de bicicletas:

1. *Podréis recoger la bicicleta en el Punt Verd o en la Illa Esportiva*
2. *Al recogerla deberéis rellenar un impreso y dejar una fianza de 10 €.*
3. *Con esta bicicleta podréis pasear por el circuito de la Illa Esportiva y por el casco urbano de Castellbisbal.*
4. *Deberéis tener cuidado con la bici y utilizarla de manera que no se estropee, no se ensucie, etc. Si todos lo hacemos así, siempre tendremos bicis en buen estado para disfrutarlas.*
5. *Deberéis devolverla al mismo lugar de donde la habéis cogido, y se os devolverá la fianza.*
6. *Cuando aparquéis la bicicleta, protegédla usando el antirrobo que os proporcionarán con la bicicleta, para evitar que os la roben. En el caso que os quiten la bicicleta por no haberla protegido, deberéis pagarla.*
7. *Cuando circuléis, respetad siempre las normas de circulación establecidas.*
8. *Deberéis utilizar la bicicleta con mucha atención. Los daños que podáis causar a personas o cosas por un uso incorrecto de la bicicleta serán responsabilidad vuestra.*
9. *Debéis tener con mucho cuidado de no molestar ni poner en peligro a los peatones: ellos tienen prioridad.*
10. *¡Mucho cuidado con los coches! Estad bien atentos porque, a veces, conducen de manera incívica y os pueden poner en peligro..*



Ajuntament  Castellbisbal

tamiento pondrá algunas bicicletas al servicio del personal que trabaja en el Ayuntamiento para sus desplazamientos durante el trabajo.

Dentro de esta campaña permanente del fomento del uso de la bicicleta, el año pasado se colocaron aparcamientos para bicicletas por todo el pueblo, aparcamientos donde se puede dejar la bicicleta de manera fácil y cómoda, porque creemos que conseguir que la población utilice la bicicleta como transporte habitual para desplazarse requiere acondicionar el pueblo con las infraestructuras necesarias. Normal-

mente cada tres meses se organizan pedaleadas populares por el núcleo urbano para hacer ver, a la gente, como es de rápido y cómodo ir en bicicleta por dentro del pueblo; estas pedaleadas tienen un alto nivel de participación, lo cual nos anima a seguir organizándolas. Para intentar enganchar a la gente a la bicicleta hemos hecho un carnet de pedaleadas. Este carnet se debe llevar en cada pedaleada y se debe sellar convenientemente en cada una de ellas, hasta un máximo de cinco. Cuando está completamente sellado se puede cambiar por un regalo relacionado con la bicicleta. Toda esta promoción de la bicicleta tiene como elemento común el logotipo siguiente:

Este distintivo nos permite que la gente reconozca fácilmente todas las actividades que se organizan para promocionar la bicicleta, ya que,

periódicamente, se van dando a la población consejos e información diversa sobre este medio de transporte.

Si queréis más información sobre este tema no dudéis en poneros en contacto con nosotros:

Judith Solana Pons

Técnica de Medio Ambiente del Ayuntamiento de Castellbisbal

Av. Pau Casals, 9

08755 Castellbisbal

Tel. 93 772 02 25

Fax. 93 772 13 07

[judith@castellbisbal.org](mailto:judith@castellbisbal.org)  
<<mailto:judith@castellbisbal.org>>



# VEGETACIÓN IBÉRICA

Carlos Gamo

"SÓLO CUANDO HAYAS  
CORTADO EL ÚLTIMO ÁRBOL.

SÓLO CUANDO HAYAS  
CONTAMINADO EL ÚLTIMO RÍO.

SÓLO CUANDO HAYAS  
PESCADO EL ÚLTIMO PEZ.

SABRÁS QUE EL DINERO NO  
SE PUEDE COMER".

*PROFECÍA DE LOS INDIOS CREE*



## LA SABINA (JUNIPERUS THURIFERA)

Árbol de talla mediana, entre 4 y 12 metros de altura, aunque en condiciones óptimas puede alcanzar los 20 metros. Su tronco es bastante grueso en los ejemplares más viejos, de color gris y retorcido en longitud. Puede llegar a los 5 metros de diámetro.

Sus hojas son cupresoides, de color verde oscuro. El fruto, llamado gálbulo, es esférico y globoso de 6 a 10 mm de espesor. En su interior encierra de 2 a 6 semillas. El color varía de azulado a negruzco según se encuentre más o menos maduro. Tarda en madurar 2 años.

La Sabina es una reliquia de la era terciaria que en los últimos años ha corrido peligro de desaparecer, debido a la retardada y difícil germinación de su semilla, su lentísimo crecimiento y a las talas y pastoreos abusivos. Por eso, en algunos lugares, el regenerado debe ser protegido.

El sabinar es un bosque claro que tapiza las zonas más frías y secas de la Península, situándose en las zonas mediterráneas-áridas de montaña, bajo sustratos calizos y margosos de las zonas más continentales.

La palabra thurifera significa productora

de incienso, lo cual hace mención a la madera aromática y de olor resinoso que al quemarse según el saber popular ahuyenta los insectos.

En la Península son destacables los

sabinares de Segovia cerca de Pedraza, los de Teruel, el sabinar cercano a los Embalses de Luna en León y los de Soria.



*Sinopsis*



# KARACOL SPORT

## NUEVO HORARIO:

De lunes a viernes: 10:30 - 15:00 / 17:00 - 20:00; Jueves: 10:30 - 15:00 / 17:00 - 21:30; Sábado: 10:30 - 14:00  
C/ Tortosa, 8 - Madrid 28045

www.Karacol.com



### SCOTT 2003

Cuadro AFD Pro + Horquilla Pro Carbona: 890 €

Transmisión	Ultegra	Ultegra
Ruedas	Mavic Ksyrium Elite	Mavic Cosmos
Componentes	Scott/ Ritchey	Scott/ Ritchey
P.V.P.	1.799 €	2.249 €

### EVOS MODELOS!!

**ELITE MAG VOLARE Elasto Gel**  
50 % - ruidoso y 20 % - desgaste de cubierta. Magnético regulable  
PVP: 134,20 €  
Otras opciones: **Elasto Gel**  
Fluid 183,86 €  
HydroForce 221,03 €  
Digital Mag 280,52 €  
**Normales:** Fly 102,58 €  
Mag Lite 119,99 €



**TACX 1450**  
Magnético regulable: 124,89 €

Otras opciones:  
1400: 100,87 €  
1420: 143,31 €  
1460: 158,62 €  
Basic: 252,68 €  
Excel: 446,49 €  
Gran Excel: 550,85 €  
T-1900 i-Magic: 483,76 €



**MAVIC Cosmos**  
Colores: negro o azul

PVP: 91,88 € Del y 113,09 € Tras.

Otras opción. Del. Tras.  
Cosmic Elite 145,68 € 174,21 €  
Ksyrium Elite 172,71 € 213,27 €  
Ksyrium SL 286,11 € 348,42 €  
Cosmic Carb. 439,59 € 497,62 €



**SELLE ITALIA FLITE TI**  
Railles de titanio. Color amarillo.  
Peso real: 248 g.  
PVP: 36 €



### ¡LIQUIDACIÓN!!

**SELLE SAN MARCO Aspide**  
Railles de titanio (187 gr.)  
Colores: negro/azul,  
neg/amarillo, neg/gris y neg/rojo.  
PVP: 66,99 €



Otras opciones:  
Aero 47,99 €  
Era Pro 71,99 €  
Era-K 82,99 €  
Arami 52,99 €  
y Atola (mujer) 52,9 €



**Cubierta MICHELIN Pro Race**  
Compuesto de Silicio.  
Medidas: 700x20  
Colores: amarillo, gris,  
azul cielo y azul marino  
PVP: 29,99 €  
Otras opciones:  
Bi Sport 13,99 €  
Performance 14,99 €

**Pedal LOOK 396**  
Regulable en dureza y ángulo.  
Color: rojo o amarillo.  
PVP: 119,99 €



**LOOK 296**  
Reg. en dureza y ángulo.  
Color: negro, rojo o amarillo  
PVP: 89,99 €

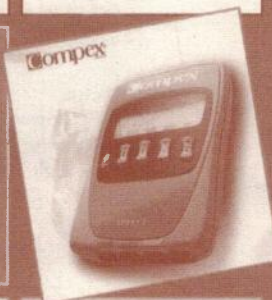


### Gel GALIUS

200 ml 500 ml  
Relajante (Verde) 12,15 € 23,96 €  
Precompitación 12,15 € 23,96 €  
Precompitación 14,49 € 26,17 €  
acción rápida (Rojo)  
Básico (Azul oscuro) 10,58 € 16,39 €  
Postcompitación 14,49 € 26,17 €  
(Azul clam)



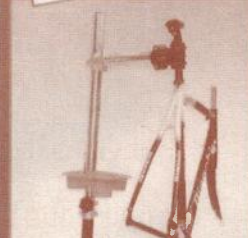
**COMPLEX Sport 400**  
418 programas de deporte, anti-dolor, rehabilitación, vascular, fitness y estética.  
PVP: 799 €  
Más opciones: Fitness 349 €  
Top Fitness 699 € Sport2 399 €  
y Sport 3 Vascular 599 €



**SIGMA BC 1400**  
+ KIT DE CADENCIA  
14 funciones  
incluido kit de cadencia  
PVP: 26,99 € (Antes 33 €)



**SPORTONIC (Novodieta)**  
Aminoácidos: 17,73 €  
Complex 1 kg: 35,94 € y 10x40 g: 10,76 €  
Creatina: 23,74 €  
Endurance (1 kg): 20,99 €  
Energy Drink 1 kg: 15,93 € y 10x40 g: 8,71 €  
Gel 3x20 g: 2,99 € y 12x20 g: 9,56 € Nutrebar: 1,17 €



**Electro-Estimulador PLAYLIFE Fit Body**  
50 programas. Fuerza, definición muscular, masaje, relax, tonificación y celulitis.  
Para músculos corporales y faciales.  
PVP: 299 €

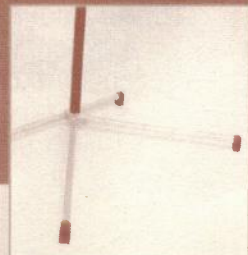


### ¡¡NUEVOS PRECIOS!!

**SIGMA**  
PC 1600 PC 800  
16 funciones 8 funciones  
PVP: 62,99 € PVP: 41,99 €  
PC 1300 PC 14  
13 funciones 14 funciones  
PVP: 54,99 € PVP: 45,99 €



**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: 49,99 €





# VÍAS VERDES

## TRENES ESPECIALES PARA VÍA VERDE DE OJOS NEGROS (VALENCIA)

Con el fin de promocionar esta nueva Vía Verde, todos los domingos partirá de la estación Norte de Valencia, a las 7:55 horas, un tren especial con destino a Caudiel, con el objetivo de facilitar el desplazamiento de las personas que deseen recorrerla. El tren de regreso a Valencia saldrá de Caudiel también el domingo a las 12:45 con dirección a Valencia. A esta oferta especial se suman otros que, habitualmente, circulan por esta línea de Cercanías valenciana.

La **Vía Verde de Ojos Negros**, en su tramo de la Comunidad Valenciana, recorre 70 kms, y en un futuro

cercano esta previsto que la Vía se prolongue a la provincia de Teruel con al menos 96 km adicionales. Con esta ampliación se convertirá en la Vía Verde más larga de España. Es probable que este incremento de la oferta tenga también su reflejo en la creación de nuevas paradas en el resto de la línea, servida por los trenes de Regionales Renfe de la línea Valencia-Teruel.

### Argentina contará con una Vía Verde antes de fin de año

El viejo ramal de ferrocarril La Plata-Avellaneda, que se extiende a lo largo de 14 kilómetros entre los municipios de Arturo Seguí y Gorina, será la primera Vía Verde de Argentina.

En una primera fase se construirá este carril bici, pero está previsto que se rehabiliten las estaciones de Seguí y Gorina con el fin de convertir la ruta en un paseo con fines recreativos. Para este fin también está previsto reforestar la zona y recuperar el patrimonio arquitectónico de estas estaciones abandonadas.

En esta primera fase la mano de obra procederá de **empleados municipales**

y **ONGs de la región**. En una etapa posterior, es decir, cuando se acometan las obras de restauración del patrimonio arquitectónico, contarán con las empresas implicadas en el proyecto.

## CELEBRADO EL I SEMINARIO IBEROAMERICANO DE VÍAS VERDES

El intercambio de experiencias y el alto nivel de participación fueron los dos aspectos más destacados del I Seminario Iberoamericano de Vías Verdes que tuvo



lugar del 23 al 26 de julio en Santa Cruz de la Sierra (Bolivia). Durante los cuatro días que duró el encuentro, 50 alumnos procedentes de 15 países tuvieron la oportunidad de debatir e intercambiar información con los ponentes.

Durante el desarrollo del Seminario, técnicos de la FFE expusieron los pormenores de las vías verdes españolas, desde la elaboración de inventarios, estudios previos y proyectos constructivos hasta la fase de ejecución de obras y explotación. Uno de los temas que centró parte de las discusiones fue la importancia de la creación de una red de Vías Verdes en Iberoamérica, siguiendo el modelo de los proyectos transnacionales que se están desarrollando en Europa.

Este primer encuentro iberoamericano finalizó con una declaración de Recomendaciones y Compromisos por parte de todos los participantes para trasladar esta experiencia a sus respectivos países, promover el desarrollo de sus Vías Verdes y establecer unos canales de comunicación permanentes entre los promotores de estas iniciativas.

## PRESENTADO EL ESTUDIO DE LA VÍA VERDE DE LA SIERRA DE ALCARAZ (ALBACETE)

La FFE presentó, el pasado día 10 de Julio, el Estudio de Factibilidad de la Vía Verde de la Sierra de Alcaraz al Pleno de la Diputación Provincial de Albacete. Este trabajo analiza las posibilidades de recuperación para nuevos usos ecoturísticos del tramo de 106 km. del trazado ferroviario en desuso que discurre entre la ciudad de Albacete y Bienservida, en el límite provincial con Jaén.

El trazado de este ferrocarril que, a pesar de estar completamente terminado, nunca llegó a entrar en servicio, parte de la capital provincial y, tras atravesar una amplia zona de llanos, entra en la zona serrana por el atractivo

valle del río Jardín. Veinticinco túneles y cuatro viaductos jalonan una ruta por un paisaje muy quebrado en el que destaca especialmente el paso por el Santuario de Cortes. La puesta en marcha de este proyecto probablemente tenga continuidad en la vecina provincia de Jaén donde el trazado se prolonga casi otros 150 kms hasta la localidad de Linares y ya están dando los primeros pasos para conseguirlo.

Por otra parte, el 10 de septiembre se presentará el Estudio de Identificación de otro tramo de esta misma Vía Verde que discurre por la comarca manchega de **La Manchuela**, realizado por la FFE por encargo de la Diputación de Albacete. En él se ha analizado el estado de conservación de otro tramo de este antiguo ferrocarril, el que discurría desde la capital provincial hasta el río Cabriel, en el límite provincial con Valencia. Este tramo, de 87 kms de longitud, presenta un nivel de continuidad más bajo por lo que debería complementarse con el uso de caminos rurales próximos. Esta ruta daría acceso a paisajes naturales de espectacular belleza, donde destacan el cañón del río Júcar y las Hoces del Cabriel.



# ¡BICIMANIA!



**¡Atención personalizada  
sin esperas!**

En BICIMANIA  
valoramos mucho tu  
tiempo.

Solicita tu cita por  
teléfono y serás  
atendido sin esperas y ningún  
compromiso.



**30%**  
**de descuento**

Liquidación de bicis,  
ropa y accesorios de la  
gama 2002.



Tienda



Club



Taller  
especializado



Alquiler de  
bicicletas

c/ Palencia, 20 28020 Madrid • Tel.: 91 533 11 89 (3 líneas)  
E-mail: club@bicimania.com



# Cicleando por los llanos de Albacete ¿O era por Extremadura?

Antonio Llópez Moreno

## MÁS VALE BICICLETERO INFORMADO QUE CIENTO VOLANDO

Hacia más de cuatro años que no recorría en bici las llanuras de Alpera, Almansa y Villar de Chinchilla en busca de aves de las estepas tan escasas como la avutarda. Y la verdad es que ya era hora de volver a hacerlo, así que convoyé a dos colegas más del pedal y salimos desde Valencia en un tren regional (con el que volveríamos) rumbo a Alpera. Sería la cutre pero barata pensión Stop de Alpera, nuestro lugar de pernocta durante dos noches y el restaurante La Parrillada (bueno, bonito, barato) nuestro lugar donde reponer fuerzas tras nuestras Jomadas biciornitológicas.

La primera jornada tenía como objetivo ir levantando ante nuestras ruedas multitud de perdices -en esos momentos emparejadas y en celo- y otra multitud similar de conejos, pero también visitar la laguna del Salobralejo, junto a la vía férrea, y la más recóndito del Recreo en el término de Corral Rubio para observar la variada avifauna palustre que deambula de una a otra de las múltiples lagunas manchegas. Y como no, encontrar a las avutardas y sisonas, las reinas de las aves de las estepas peninsulares. La jornada se desenvolvía como estaba previsto tras un desayuno al abrigo del fuerte viento, que desde el oeste, soplabla contra nosotros y los cientos de aerogeneradores que cual gigantes quijotescos se multiplican día a día por estas tierras. Las perdices y conejos como era de esperar salían a montones. Mientras, veíamos -primero a algunos kilómetros y luego a pie de vía- pasar los trenes (Alarís, Talgos, las 447 de Regionales, mercancías con 18 vagones llevando material siderúrgico, el diurno García Lorca con sus 15 vagones...). Lo que siempre deseamos, nada de coches, solo trenes, nosotros y nuestras bicis.

Tuvimos ocasión de acercarnos a la Laguna del Salobralejo por una reciente nueva vía verde: la plataforma para el tren

de Alta Velocidad Madrid-Levante conocida como variante de Alpera. Se trata de una vía verde poco recomendable pues el viento se encauza en su trayecto en trinchera y su anchura rondando los 20 m la hacen poco acogedora. Algo que no parece importar a las grajillas y palomas zuritas que ya han empezado a hacer sus nidos en los talúdes de la trinchera abierta y a las tórtolas que comen semillas de amapola en sus taludes.

Pero hete aquí que llegaba la tarde y todavía no habíamos visto ni un sisón y mucho menos avutarda alguna, pero la llanura que hay entre Corral Rubio y Bonete podía ofrecernos aun alguna sorpresa. La íbamos recorriendo por una tranquila carretera local como muchas de las que habíamos recorrido, cuando avisé a mis compañeros de que aquellas llanuras eran el lugar ideal para que las avutardas nos salieran al paso, y así fue, porque casi ya saliendo de la llanura cerealística salpicada aquí y allá por algunas encinas se me ocurrió pararme y otear el horizonte. Allí a más de un kilómetro parecí entrever el plumaje blanco de la cola abierta de un macho de avutarda pavoneándose ante su harén de hembras. Santi miró y certificó lo que habíamos visto mis ojos por lo que decidimos tras otear el 1:50.000 ir en busca de la avutarda perdida, siguiendo los caminos utilizados por los tractores para cultivar la llanura.

La cosa se fue animando, las primeras avutardas levantaron con pesado vuelo sus cerca de 5 kg de peso en las hembras y sus 16 kg de los machos y aquí y allá se juntaban y se separaban los distintos individuos y harenes. Y mientras todo esto acontecía y para no ser menos, salió del trigal un macho de sisón en vuelo de marcaje de territorio: cuello hinchado, cabeza levantada y vuelo rápido y circular con su característico sonido siseante que le da nombre.

Tras el espectáculo decidimos poner

rumbo a Bonete y poner la directa hacia Alpera pues la noche se nos echaría encima. Pero nuestro trayecto se vio de nuevo interrumpido por la gran sorpresa del viaje que explica el título de esta crónica: "De la última encina, al mismo borde del calvero, despegó un ave casi blanca. Su silueta de rapaz recuerda la de un pequeño halcón, rechoncho y algo colicorto. Sus alas, más anchas que la de los cernícalos, hacen que su vuelo sea más pausado, menos rectilíneo e incisivo. Lentamente, esa nivea mancha con tintes azules, en la que destacan las negras puntas de las alas, se eleva sobre el pastizal. Entretanto, la luz comienza a ser escasa, y algunas nubes, como banderas hechas jirones, se tiñen de rojo sobre la raya que acaba de ocultar el sol.... Por fin, se detiene en un punto del firmamento y su batido espaciado, más próximo al de un aguilucho que al de un cernícalo, la mantiene inmóvil. Si pudiéramos acercarnos, comprobaríamos que los dos rubíes que tiene por ojos esta maravilla alada acaban de percibir un ligero movimiento allí, cincuenta metros más abajo, entre las hierbas. En efecto, la caída del sol es el momento en que una multitud de pequeños ratones salen de sus huras y se aprestan a conseguir alimento. Pero sobre uno de estos roedores se cierne el elanio azul, perfectamente diluido en el trasfondo de su mejor aliado: el cielo. Y entonces, con la ligereza de una brisa, esa misma brisa de la que parecía estar cautivo, el elanio cae en un raudal picado en sesgo y clava sus afiladas garras sobre el confiado roedor que cuando miraba hacia el cielo sólo veía el límpido azul del atardecer".

Así recordaba yo mi lectura adolescente del fauna ibérica de Félix y así fue con ligeros matices lo que vimos Santi, Eduardo y yo durante veinte minutos antes de la puesta del sol. Su identificación, a pesar de que no lo había visto nunca, fue casi inmediata y a pesar también de que su presencia por estas partes próximas al levante español la convertían en un verdadero milagro.





"Muy pocas veces el naturalista europeo tiene la incomparable dicha de tropezar con la más bella ave de presa del continente. En efecto, tan rara y poco frecuente resulta la presencia del elanio azul, que hasta la primavera de 1975 su status en España -que con Portugal son los únicos países europeos que gozan de su presencia regular- se representaba, en las cartas geográficas, con un simple y desolador signo de interrogación". Dos años llevaba obsesionado con ir a Extremadura, casi el único sitio donde es posible encontrarlo y mira por donde, nos lo encontramos a la puerta de casa. Ese día, tras hacer 70 km, llegamos de noche a Alpera, pero no nos importó, éramos tremendamente afortunados. El viento de culo nos arrastra hacia la sierra del Muñón que separa los llanos de Alpera de los de Almansa. A sus pies, una mujer madura como las uvas que crecerán este verano en los campos que ha mandado plantar, nos pregunta por pura curiosidad. Ella ha dejado su vida en Madrid por la finca que ha heredado de su padre: en coche del garaje de su casa al garaje de los juzgados y así día tras día, sin casi palpar la realidad, excepto cuando salía y hacia cicloturismo por ahí, por esos países menos agrestes y agresivos, más cómodos para viajar en bici en compañía de sus amigos de Valencia: procuradores, fiscales, abogados que re-

corren los fáciles caminos de Alemania u Holanda.

Nos ofrece hospitalidad para la próxima vez y seguimos nuestro camino con las híbridas que cual mulas escalan por sendas de herradura las estribaciones de la sierra. Buscamos el anfiteatro que describe la montaña por el que andando ya, subiríamos al Castellar de Meca, uno de los poblados ibéricos más alucinantes de estos pagos. Arriba, en la raya entre Alpera y Ayora, la primera manchega y la segunda valenciana, se divisan al este los primeros montes y muelas del Caroch y la muela de Clortes de Pallas territorios de la cabra montés; a poniente, las llanuras de Albacete interrumpidas por algún que otro crestón calizo o pequeñas lagunas. Pero arriba, sobre todo, los restos de una antigua civilización, algunos sillares y piedras más toscas que formaban la muralla, gran cantidad de aljibes de diversos tamaños a lo largo de la extensa cima de esta muela caliza unida al resto de la sierra por un collado, y sobre todo el primer ferrocarril o mejor -a decir de Santi- piedrocarril de la historia. En la roca tallada se ve como asciende atravesando la entrada de doble muralla, un camino con las hendiduras de las ruedas de los carros marcadas en la roca. Se adentra en el recinto amurallado y ya tallado en trinchera da una fuerte curva para ascender a la cima y

recorrerla por todo su costado meridional. Son mas de 100 m de vía abierta en la roca con algunos desvíos -que permitiesen como ocurre en las líneas férreas de vía única- los cruces de los carros.

Abandonamos las alturas y también a las chovas y cuervos, y trialeando con nuestros rocines llegamos al asfalto. Tomamos rumbo este, hacia Almansa y a lo largo de 8 km, impulsados casi únicamente por el viento y la fuerza de la gravedad, pasamos de la planicie de Alpera al valle de Ayora. Fue en ese impasse, cuando volando contra el viento, nos topamos con la segunda razón que da título a esta crónica: un joven de águila imperial, perdido al igual que el elanio a 200 ó 300 km de sus congéneres adultos más cercanos, allá por los montes de Toledo o Extremadura. ¿Merecerá la pena dar noticia de estos hallazgos a la Sociedad Española de Ornitología, o pensarán que les tomamos el pelo?

Ya quedaba poco, hoy sólo eran 30 km, y cerca de Almansa el halcón se dedicó uno tras otro y sin éxito, a atacar a los bandos de palomas que comían entre el incipiente cereal. No se comió un rosco como dijo Eduardo, y así quedó manifiesto que el halcón es menos fiero de lo que lo pintan las canciones.



# Bicycle Research Report (BRR)

## ECF European Cyclists' Federation

EUROPÄISCHER RADFAHRER VERBAND • FEDERATION EUROPEENNE DES CYCLISTES asbl



### PARA ESTAR AL DÍA DE LO ÚLTIMO EN PLANIFICACIÓN DE LA MOVILIDAD EN BICICLETA

Cada mes y en cuatro idiomas (alemán, castellano, francés e inglés), el Bicycle Research Report (BRR) da a conocer y resume un estudio, una publicación o un proyecto de interés sobre la bicicleta en todos sus ámbitos: urbanismo, salud, movilidad, medio ambiente o turismo.

Cada número contiene un resumen de dos o tres páginas y diversos anexos con tablas y figuras con los datos más importantes. Para poder acceder a más in-

formación sobre el tema abordado, el BRR te indica las fuentes, bibliografías, direcciones y los enlaces internet relacionados con el tema tratado.

El BRR es una publicación editada por la Federación de Ciclistas Europeos/as (ECF) y es una herramienta de referencia obligada para todas aquellas personas vinculadas en mayor o menor medida al estudio de la movilidad sostenible. Es la mejor manera de estar al día de los

más importantes estudios realizados en el mundo entero.

La suscripción para 1 año (11 números) cuesta 50 euros en Europa y 60 euros para el resto del mundo.

Pruebalo gratuitamente

Si quieres recibir gratuitamente el BRR durante unos meses, ponte en contacto con Bicicleta Club de Cataluña. C/ Verneda, 18 08018 Barcelona  
info@bacc.info, www.bacc.info

### TÍTULOS RECIENTES DEL BRR

Número	Título
133	¿CÓMO LLEGA LA GENTE A LA ESTACIÓN? LA EXPERIENCIA HOLANDESA Más de un tercio de los usuarios del ferrocarril en Holanda llega en bicicleta.
130	El medio de transporte óptimo consiste en la bicicleta y el ferrocarril
128	VELO MONDIAL 2000 La movilidad en bicicleta como solución local y visión global. La Declaración de Amsterdam propugna el derecho universal a desplazarse en bicicleta.
127	TRANSPORTE MEDIOAMBIENTALMENTE SOSTENIBLE Un estudio de los Países Bajos prevé la sostenibilidad para el 2030, si el uso de la bicicleta se multiplica por dos.
126	ORDENACIÓN TERRITORIAL DE LA MOVILIDAD Las conexiones rápidas entre la ciudad y sus alrededores no son sostenibles – quien desee disfrutar de las ventajas de la ciudad, debe también vivir en la ciudad.
124	ELTIS – UN SISTEMA DE INFORMACIÓN EUROPEO PARA EL TRANSPORTE LOCAL Y REGIONAL Un catálogo en Internet que contiene más de 300 ejemplos sobre el transporte en bicicleta – cualquier usuario puede introducir otros casos prácticos.
123	¿TENDENCIAS DE LA MOVILIDAD A ESCALA MUNDIAL: QUÉ LUGAR OCUPA LA BICICLETA? El 65% del transporte en bicicleta a escala mundial se realiza en Asia. En China existe un retroceso dramático debido a la rápida motorización - Renacimiento de la bicicleta en los países desarrollados.
122	“CALL A BIKE”, SISTEMA DE DESPLAZAMIENTO El sistema de reserva electrónico permite el alquiler privado de bicicletas para desplazamientos en superficies llanas a través de llamadas en cabinas telefónicas.
121	INFORME SOBRE EL CÁLCULO DE BICICLETAS EN LA CIUDAD DE COPENHAGUE EN 1998





# Rincón literario

EL PINTOR Y ARQUITECTO AUSTRIACO FRIENDENSREICH HUNDETWASSER (1928-2000), CONSIDERADO UNO DE LOS NOMBRES MÁS ILUSTRES Y MÁS EXCÉNTRICOS DEL ARTE CONTEMPORÁNEO, SIEMPRE SE DECLARÓ «ENEMIGO» DE LA LÍNEA RECTA Y PIONERO DE LAS FACHADAS MULTICOLORES, COMO LA REALIZADA EN VIENA EN 1985. LA CRÍTICA NO FUE BENÉVOLA NI UNÁNIME CON LA OBRA DE HUNDETWASSER, DONDE DESTACA EL PROVOCADOR MANIFIESTO ENMOHECIMIENTO, DE 1959, CONTRA EL RACIONALISMO EN LA ARQUITECTURA, DONDE ABANDONABA PARA SIEMPRE LA LÍNEA RECTA Y LANZABA POR PRIMERA VEZ SU TEORÍA DEL HUMUS, FUTURO TEMA DE DISPUTAS EN LAS DISCUSIONES DE LOS ECOLOGISTAS.

## Datos del libro:

Autor: Rand Harry

Título: Hundertwasser

Editorial: Taschen, 1992.

## Página 39 (cita del propio Hundertwasser):

“¡Qué poco hace falta para vivir! En aquella época ya tenía mi filosofía. Me dije: es una tontería estar siempre pidiendo más. Los comunistas, los socialistas y los sindicatos se empeñan en intentar conseguir más dinero y más cosas que se compran con dinero. ¿Qué pasaría si la gente pidiera cada vez menos en vez de pedir más cada vez? Serían más felices, estarían más sanos, no comerían grasas, cambiarían sus coches por bicicletas, cultivarían hortalizas en el jardín; todos necesitaríamos menos dinero; creo que sería un experimento interesante.”

## Página 54:

Muchos años más tarde Jeanne Facchetti recordará cómo, ya en 1950, Hundertwasser había llamado la atención de esa galería; ella le recordaba como “un joven atractivo, algo tímido, tranquilo, pero con carácter... Parece que le estoy viendo... en bicicleta, con sus cuadros a la espalda. Llevaba un jersey gris, diseñado por él, con rayas de color rojo brillante, azul, verde y naranja. Tenía unas manos largas y finas cubiertas por unas mangas caídas demasiado largas... llevaba una camisa sin cuello y unas sandalias que se había hecho él mismo.”

## Algunos enlaces de interés sobre Hundertwasser y su obra:

[http://www.outbackphoto.com/places/2000/20001022\\_Hundertwasser.html](http://www.outbackphoto.com/places/2000/20001022_Hundertwasser.html)

<http://www.art2u.com/news/hundertwasser.html>

<http://www.kfunigraz.ac.at/umewww/onko/english/nachher.htm>



# Diccionario ciclista plurilingüe (II)

Marcos Cruz

PARA LOS CICLOTURISTAS SIN PREJUICIOS NI FRONTERAS, LO IDEAL SERÍA VIAJAR A PEQUÍN Y HABLAR EN CHINO; EN OULU, EMPLEAR EL FINÉS; Y, A CONTINUACIÓN, ESTUDIAR A FONDO UNA LENGUA POLINESIA PARA PASAR DOS SEMANAS DE ABSOLUTA TRANQUILIDAD EN VANUATU. AHORA BIEN, ALGO ASÍ SÓLO ESTÁ AL ALCANCE DE UN PUÑADO DE GENIOS.

Hay alrededor de 6.000 lenguas y dialectos en el mundo (muchas veces ni los expertos se ponen de acuerdo entre ellos sobre dónde está la frontera entre unos y otros). De las 6.000 lenguas, sólo un centenar son habladas por al menos un millón de personas. Eso nos da una idea de la enorme riqueza lingüística de nuestro mundo, y también de su fragilidad, de las que muy pocas veces somos conscientes. Este gran tesoro, desgraciadamente, se está perdiendo a pasos agigantados, debido a varios factores (entre ellos, intereses políticos y económicos de las naciones con lenguas más habladas) para los cuales nuestra paciente revista no es el foro adecuado.

Hablar una lengua extranjera de forma satisfactoria es ser capaz de usarla con fluidez y precisión para expresar todo tipo de matices, de forma comparable a como lo hacemos en nuestra propia lengua materna. Al contrario de lo que la publicidad nos dice una y otra vez para hacernos picar, aprender una lengua requiere casi siempre mucho tiempo, esfuerzo y dinero, que no están al alcance de todo el mundo. Convenciéndonos por un lado de que hablar una lengua es más fácil de lo que

realmente es, y por otro lado popularizando subliminalmente la idea de que “hablar” es sinónimo de “balbucear penosamente unas cuantas palabras inconexas”, la publicidad logra el objetivo de que creamos que por fin logramos “hablar” un idioma extranjero (una y otra vez, cada vez que compramos unos fascículos o nos apuntamos a una academia).

Para los cicloturistas sin prejuicios ni fronteras, parafraseando a un amigo en un original artículo ([http://www.esperanto.es.org/informiloj/10\\_minutoj.html](http://www.esperanto.es.org/informiloj/10_minutoj.html)), “lo ideal sería viajar a Pequín y hablar en chino; en Oulu, emplear el finés; y, a continuación, estudiar a fondo una lengua polinesia para pasar dos semanas de absoluta tranquilidad en Vanuatu. Ahora bien, algo así sólo está al alcance de un puñado de genios a los que no les queda tiempo ni para perderlo. Por eso la mayoría ha de contentarse haciéndose entender con el inglés en Amberes, el ruso en Tallinn (escrito a la catalana para una pronunciación impecable) o un espanglis italianizado en la madrileña Plaza de Cascorro. Existe otra posibilidad: estudiar una lengua más fácil, que no sea la lengua materna de (casi) nadie, y que por tanto cualquier interlocutor pueda asumir como propia, sin sentirse excluido ni discriminado culturalmente.”

En el verano de 1996, el Sin Prisas 23 incluía una pequeña colección de 22 términos ciclistas en 5 idiomas (español, inglés, francés, alemán e italiano) que tuvo muy buena acogida. Los redactores de la revista han pensado que es hora de publicar un nuevo diccionario con más términos, y con el ali-

ciente de mostrar algunos idiomas menos conocidos o más alejados de la península ibérica.

El material de base de este nuevo diccionario ciclista está tomado de uno (<http://purl.org/net/biciklo/>) creado por la asociación ciclista BEMI (<http://purl.org/net/bemi/>). Ese minidiccionario en 10 idiomas (alemán, alemán suizo, esperanto, finés, francés, inglés, italiano, polaco, ruso y ucraniano) se ha ido actualizando y ampliando poco a poco a lo largo del tiempo. Según cuenta Xavier Codivier, el responsable de las páginas de BEMI, él mismo inició hace años el diccionario a partir de una pequeña lista de palabras en inglés y francés que le vino con una bici que compró en Estados Unidos. Después los socios de BEMI crearon la versión en esperanto, a partir de la cual se tradujeron los demás idiomas, salvo el alemán suizo y el finés, que se tradujeron a partir de la versión inglesa. Por cierto, el inglés del diccionario es inglés de Estados Unidos, como corroboran los dos colaboradores de ultramar, Derek y Joel. Se echa en falta una versión en inglés británico, o al menos indicar las diferencias.

Al poco de ponerme en contacto con mis colegas de BEMI a través de su lista de correo (<http://groups.yahoo.com/group/BEMI/>) para proponerles el proyecto de revisar a fondo y ampliar el diccionario para publicarlo en Sin Prisas, descubrimos que algunos términos habían sido traducidos incorrectamente en algunas lenguas nacionales. Los campos semánticos de las diferentes palabras en cada idioma no suelen ser equivalentes. Como me comentaba acertadamente Joel en un mensaje, cuando debatíamos la forma correcta de descri-



bir "caja del pedalier" en varios idiomas, y la cuestión de los rodamientos de pedalier desmontables o de cartucho, y de por qué en inglés se usa normalmente el mismo nombre para cosas muy diferentes (caja y rodamientos, por ejemplo): "la tekniko sangigas, sed la angla ne tiel rapide", lo que en español quiere decir: "la técnica va cambiando, pero el inglés no tan rápidamente"... Por otra parte, es curioso comprobar qué de pequeños pero importantes matices diferencian los diversos idiomas: algo que parece tan simple como un "eje", en algunos idiomas gira y en otros no gira... No se puede traducir alegremente unas palabras por otras sin conocer todas sus acepciones y matices.

Labor endiablada pues, la de ocuparse de diccionarios, por pequeños que sean; aunque muy gratificante y enriquecedor cuando se hace sin barreras de idioma, con colegas ciclistas de otras partes del mundo. El trabajo realizado para publicar este diccionario en Sin Prisas servirá para actualizar, ampliar y mejorar el que BEMI mantiene en la red, no sólo en lo que respecta al contenido sino también a la forma de presentarlo

técnicamente en las páginas. A su vez, el trabajo que se haga en el diccionario de BEMI durante los próximos meses servirá para una segunda entrega en Sin Prisas, con los idiomas que esta vez se quedaron en el tintero, o mejor dicho entre los octetos del ciberespacio, y alguna sorpresa.

Esta primera entrega del diccionario (que como toda obra humana puede tener errores, pero que irá mejorándose y publicándose en la red) ha sido posible gracias a las siguientes personas, con indicación de las asociaciones ciclistas a las que pertenecen y los idiomas a los que han contribuido. La comunicación entre todos se ha realizado en esperanto, salvo con Christian, con quien mi lengua común es el español:

Joel Brozovsky (BEMI), inglés y esperanto; Guy Conche (BEMI), francés y esperanto; Marcos Cruz (BEMI y Pedalibre), español y esperanto; J.M. Gaspar Martins, portugués; Xavier Godivier (BEMI), francés y esperanto; Christian Kisters (Pedalibre), alemán; Aleksey Kozlov "Boogier" (BEMI), ruso; Derek Roff (BEMI), inglés y esperanto;

Roman Saveliev (BEMI), ruso; Lars Soezueer (BEMI), alemán y esperanto; Grażynka, polaco.

Por último, unas pequeñas indicaciones: Los términos están ordenados alfabéticamente según el español. Las comas separan diferentes formas, independientes entre sí, de expresar el objeto o noción en cuestión; normalmente la primera es la más habitual y/o correcta. Los paréntesis separan palabras o partes de palabras que son opcionales.

Ojalá este nuevo diccionario despierte inquietudes, abra ventanas, desempolve pedales, y si es posible nos saque a más de uno de algún apuro en un futuro viaje, aunque sea mediante el rudimentario y poco fluido sistema de señalar con el dedo la palabra que, aunque no sepamos pronunciar ni de lejos, nos empeñemos en decir a toda costa...

marcos@independiente.net

# CHAPINAL

## bicicletas y accesorios



Gran variedad  
de productos  
para tí

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



TALLER  
ESPECIALIZADO

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

*Sin prisas*



Español	Alemán (Deutsch)	Esperanto (Esperanto)	Francés (Français)	Inglés (English)	Polaco (Polski)	Portugués (Português)	Ruso (Русский)
alforjas	Packtasche, Gepacktasche	flankotornistroj, biciklosakoj, dusako	sacoches, sacoches latérales	panniers, saddle bags	sakwy bagażnikowe	bolsas laterais	сумка, мешок
antirrobo, cadena	Schloss, Fahrradschloss	(bicikla) seruro	antivol	lock, chain-lock	zamek (rowerowy)	cadeado, corrente	противоугонный замок
bici(cleta) de (ciclo)turismo	Trekkingrad, Tourenrad	voja?biciklo, turisma biciklo	vélo de tourisme	touring bike	rower turystyczny	bicicleta de turismo	туристский велосипед
bici(cleta) de carreras, bici(cleta) de carretera	Rennrad	vetkura biciklo	vélo de course	racing bike	rower wyścigowy	bicicleta de corrida	гоночный велосипед
bici(cleta) de montaña, bici(cleta) todoterreno, BTT	Mountain-bike	?iaterena biciklo, montbiciklo	vélo tout terrain, VT	mountain bike, ATB, All Terrain Bike	rower górski	bicicleta de montanha, btt	горный велосипед
bici(cleta) de paseo	Tourenrad	vojbiciklo, padbiciklo	vélo de route	road bicycle	rower szosowy	bicicleta de estrada	дорожный велосипед
bici(cleta) plegable	Faltrad	faldbiciklo	vélo pliable	folding bicycle, foldable bicycle	rower składany, składak	bicicleta desdobrável	складной велосипед
bici(cleta) reclinada	Liegebad	ku?biciklo	vélo couché	recumbent	rower leżący	bicicleta de recosto	веломобиль
bicicleta, bici	Fahrrad, Rad	biciklo	bicyclette, vélo	bicycle, bike	rower	bicicleta	велосипед
bidón, botella, cacharra	Flasche, Trinkflasche	botelo	bidon	bottle	bidon, butelka	garrafa	бутылка
bicla	Kurbel	kranko	manivelle	crank	korba	braço do pedal	шатун
bolsa del manillar	Lenkertasche	stirilsako	sacoches de guidon	handlebar bag	sakwa na kierownicy	saco de guiador	сумка на руль
bolsa del sillín	Satteltasche, Satteltäschchen	selsak(et)o, subsela sak(et)o	sacoches de selle	underseat (mini)bag	sakwa podsiedzeniowa, sakwa narzędziowa	saco de selim	подседельная сумка
bolsa para bici(cleta)	Fahrradtasche, Fahrradtransporttasche	porbicikla sako, biciklujo	sac de transport	cyclebag, bike bag	pokrowiec (na rower)	saco de transporte	сумка для переноски велосипеда
bomba	Luftpumpe	pumpilo	pompe	pump	pompka	bomba	насос
cable	Schaltzug	kablo	câble	shifter cable	kabel	cabo	трос
cable de freno	Bremskabel	bremskablo	câble de frein	brake cable	linka hamulca	cabo do travão	тормозной трос
cadena	Kette	?eno	chaîne	chain	łańcuch	corrente	цепь
caja del pedalier	Tretlagergehäuse	krank?aflingo	boîte de pédalier	bottom bracket (shell)	osłony mechanizmu (suportu)	centro pedaleiro	втулка каретки
cámara	Schlauch	aertubo	chambre à air	inner tube	dętka	câmara	камера, трубка
cambio de marchas	Schalthebel	rapidum(?an?)ilo	manette de changement de vitesse	shifter	manetka	alavanca das mudanças	ручка переключения передач
cojinete, rodamiento	Kugellager	lagro	roulement (à billes)	bearing	łożysko	rolamento	подшипник
cuadro	Rahmen	framo	cadre	frame	rama	quadro	рама
cuerno	Horn, Lenkerhorn	(stiril)korno	délongateur	bar end extension	kierownica z rogami	cornu	рог
desmontable	Reifenheber	pne?tirilo	démonte-pneu	tire lever	łyżki (do opon)	desmonta(dor)	разбортовки
desviador delantero	vorderer Umwerfer	anta?a ?enpu?ilo	dérailleur avant	front derailleur	przerzutka przednia	desviador dianteiro	передний переключатель передач
desviador trasero	hinterer Umwerfer	malanta?a ?enpu?ilo	dérailleur arrière	rear derailleur	przerzutka tylna	desviador traseiro	задний переключатель передач
dibujo, huella	Profil	(pne?a) relieve, pne?relieve	sculpture (du pneu)	tread	bieżnik	rasto	профиль, протектор
dinamo	Dynamo	generatoro	dynamo	generator	dynamo, generator	dinamo	генератор
cubo	Nabe	nabo	moyeu	hub	piasta	cubo	втулка
(espejo) retrovisor	Rückspiegel	retropegulo	rétroviseur	rear view mirror	lusterko wsteczne	retrovisor	зеркало заднего вида
flanco de la cubierta	Flanke, Reifenflanke	pne?flanko, pne?matika flanko, (rad)benda flanko	paroi (du pneu)	sidewall	ścianka boczna	lateral (do pneu)	внутренняя стенка
freno	Bremse	bremsa	frein	brake	hamulec	travão	тормоз
guardabarros	Schutzblech	kot?irmilo	garde-boue	fender, mudguard	blotnik	guarda-lamas	щиток
horquilla (delantera)	Gabel	forko	fourche	fork	widelec	forquilha dianteira	вилка
horquilla trasera, tirantes	Sitzstrebe, Sattelstrebe	selforko	hauban	seat stays	rury górne tylnego trójkąta	forquilha traseira	подседельная вилка, подседельная стойка
llanta	Felge	radrondo, radringo	jante	rim	obręcz	jante	обод
llave	Schraubenschlüssel	boltilo, ?ra?b?losilo	clé	wrench	klucz francuski	chave-de-bocas	гаечный ключ
(manecilla de, maneta de freno)	Bremshebel	bremsilo, brems(man)tenilo	poignée de frein	brake lever	dźwignia hamulca	manete do travão	рукоятка тормоза
manillar	Lenker, Lenkstange	stirilo, direktilo	guidon	handlebar	kierownica	guiador	руль
neumático, cubierta	Reifen	pne?o, pne?matiko, (rad)bendo	pneu	tire	opona	pneu	шина, покрышка
palanca, tornillo de apertura rápida	Schnellspanner	rapida stre?ilo	serrage rapide	quick release	zacisk	aperto rápido	быстрый, быстросъемный зажим
pata de cabra	Ständer	apogilo, apogstango	béquille	kickstand	stópka	apoio	подножка, подпорка
pedal	Pedal	pedalo	pédale	pedal	pedał	pedal	педаль
piñones	Ritzelsatz	malanta?a dentradar	pignons	rear	wolnobieg, wielotryb kaseta	carretos	свободный ход
platos, pedalier	Kettenblätter	kranka dentradaro	plateaux, pédalier	chainrings	koła łańcuchowe	pratos	передние, ведущие шестерни
portabidón, bortabotellas	Flaschenhalter, Trinkflaschenhalter	botelingo, botelportilo	porte-bidon	bottle cage	koszyk bidonowy	porta-garrafas	портативная бутылка
potencia	Vorbau	stiriltenilo	tige	stem	drażek sterowy, wspornik kierownicy	fixa-guiador	выносура
pulpo	Spanngummi, Spannband	elasta rimeno, paka?ligilo	tendeur	bungee chord, carrier straps	gumy bagażnikowe	esticador	веревка, связка
puño	Griff, Lenkergriff	anso	poignée	handlebar grip	uchwyt, rączka	punho	ручка руля
radios	Speichen	spokoj	rayons	spokes	sprychy	raios	спицы
rastral, calapié	Pedalhaken, Riemen	?ufiksilo, ?urimeno	cale-pied, lanière	toeclip, strap	nosek, pasek	encaixe	туклипс, ремешок



# Bizkaia 2.003 X Encuentros Cicloturistas del 19 al 27 de Julio

## Presentación:

Serán estos unos encuentros en los que en la medida que podamos, y ya sabéis que eso estará en función de donde nos dejen dormir, seguiremos los siguientes criterios:

- Recorreremos carreteras poco transitadas, aunque aquí esto a veces no es fácil y algunos pequeños tramos serán un poco más complicados.
- Serán etapas cortas entre 25km. y 45km., Evitando las fuertes pendientes (alguna inevitable). No habrá jornada de descanso.
- Para dormir y debido a que aquí es normal la lluvia, vamos a procurar dormir en frontones y polideportivos. Si esto se confirma se evitaría traer cargar con tiendas de campaña.
- Tenemos intención de contratar un seguro, se confirmará en su día, y una furgoneta de apoyo exclusivamente para casos necesarios y puntuales. Sí serviría de apoyo a la gente que viene con carritos de niño-a.(No para llevar niños-as).
- Hemos procurado hacer un recorrido para visitar un poco de cada una de nuestras comarcas y ver cosas emblemáticas de nuestra tierra.
- Lo demás como siempre: cada uno se busca la vida para la comida, cada uno se lleva lo suyo, haremos un hueco para una asamblea de Con Bici. ¿Una comida o cena comunitaria?
- El tema lúdico, también estamos en ello, y pedimos desde aquí que el que tenga algo que ofrecer como: marionetas, danzas del mundo, números musicales, juegos para niños-as .... se ponga en contacto con nosotros para programar las actividades con tiempo.

Os contamos el itinerario propuesto, sujeto a cambios por problemas de alojamiento...

- 19 de julio Sábado. Durango - Axpe (atxondo):12km. Recepción a las 6 de la tarde en Durango, pueblo a 30 km de Bilbao y que se accedería en tren (frecuencia 30m,) desde Bilbao. Otra opción sería llegar desde Vitoria (40 km. todo cuesta abajo) por Otxandio. O desde San Sebastian en tren.
- 20 Domingo. Axpe- Berriz - Markina - Aulesti : 40 km.
- 21 Lunes. Aulesti - Lekeitio -Elantxobe - Arteaga: 45km(por las playas) 37 km. (interior)
- 22 Martes. Arteaga - Oma - Gernika - Por la reserva de la biosfera Urdaibai - Bermio o Mundaka: 45 km.o 40 km.
- 23 Miércoles. Bermio o Mundaka - S.Juan de Gaztelugatxe - Bakio (playa) - Butrón (castillo) - Getxo: 45 km.
- 24 jueves. Getxo - Puente Colgante - Muzkiz (por carril bici) - en funicular a La Arboleda (parque natural). 35 km.
- 25 Viernes. La Arboleda - Avellaneda (casa de juntas) - Balmaseda: 45 km.
- 26 Sábado. Balmaseda - Artzeniega - Sodupe - Alonsotegi (acto de despedida) : 40 km.
- 27 Domingo. Alonsotegi - Bilbao : 10 km. (en pelotón). Luego, marcha ciclista por Bilbo

BIZIZ-BIZI OCTUBRE DEL 2.002



# Qué hace

# ConBici

ConBici



COORDINADORA EN  
DEFENSA DE LA BICI

- ConBici, Coordinadora en Defensa de la Bici, reúne a 35 asociaciones de ciclistas en España y Portugal.
- Practica, defiende y promueve el uso habitual de la bicicleta como medio de locomoción y transporte.
- Es miembro del Consejo Superior de Tráfico y Seguridad de la Circulación Vial, representados por Pedro Delgado.
- Con periodicidad bianual organiza el Congreso Ibérico "La Bicicleta y la Ciudad", alternándose la ubicación entre España y Portugal.
- Trabaja para que se cree una legislación de tráfico que proteja el derecho a circular en condiciones de seguridad para todas las personas, incluyendo peatones y ciclistas.
- Crea y difunde información nacional e internacional sobre ejemplos de política favorable al uso de la bicicleta y a la sostenibilidad.
- Reivindica el derecho y la idoneidad de combinar el uso de la bicicleta con el transporte público.
- Defiende el modelo europeo de cicloturismo, o ciclismo de alforjas, por su alto beneficio para el bienestar de las personas, la economía local y el medio ambiente.
- Edita la revista Sin Prisas.
- Reúne a expertos en diversos ámbitos (urbanismo, infraestructuras, economía, turismo, legislación, salud, educación etc.), conscientes de la utilidad de la bicicleta para aliviar los problemas de transporte, medio ambiente y salud.
- Tiene grupos de trabajo sobre temas tales como transporte público, legislación, infraestructuras y varios más...
- Desde 1985 organiza cada dos años los Encuentros de cicloturistas y ciclistas urbanos en alguna zona de España y Portugal.
- Algunos de los miembros de ConBici se implican a fondo en su ciudad en los temas del ciclismo urbano (política, infraestructuras, promoción,...)
- Otros desarrollan el cicloturismo al estilo europeo, es decir, utilizar la bicicleta para viajar y descubrir nuevos paisajes por rutas tranquilas.

## Cómo funciona

## ConBici

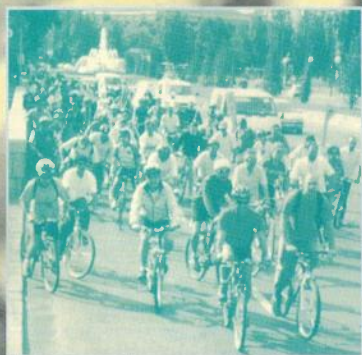
**ConBici se constituyó formalmente en 1992.**

**Es una coordinadora cuyos miembros tienen plena autonomía para desarrollar sus actividades.**

**Se reúne dos veces al año en Asamblea General, para tomar por consenso las decisiones necesarias en los temas que le afectan. Como órganos ejecutivos y de gestión, existen un Secretariado y una Oficina Permanente, ambos con carácter rotativo.**

**Se edita un boletín interno de información y comunicación entre los miembros.**

**El trabajo realizado para la Coordinadora es voluntario y nunca con ánimo de lucro.**



## Tráfico, medio ambiente, salud y economía:

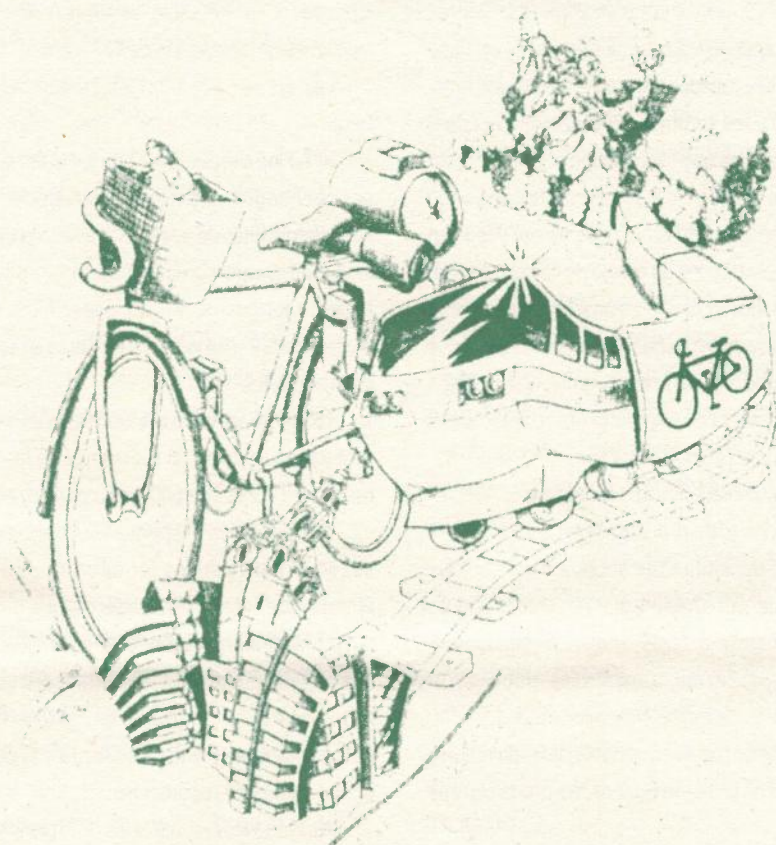
## La bicicleta es parte de la solución.

[www.conbici.org](http://www.conbici.org)



# EL CICLOTURISMO Y EL TRANSPORTE PÚBLICO

JUAN MERALLO GRANDE



PONENCIA PARA LA JORNADA TÉCNICA

«INTEGRACIÓN DE MODOS DE TRANSPORTE ALTERNATIVOS EN EL TRANSPORTE PÚBLICO»

MADRID, 19 DE FEBRERO DE 2002

*Parece primordial lograr el cambio modal del automóvil a la intermodalidad bici+ transporte público. Así como sobre distancias cortas se pueden considerar independientes el uno del otro, sobre distancias medias y largas, la bicicleta y el transporte público son claramente complementarios y nunca competitivos. De hecho, bicicleta y transportes públicos tienen en común una imagen más humana del desplazamiento.*

*Permitiendo a los ciclistas acceder en condiciones al Metro, a los autobuses o al tren, se aumenta su autonomía, reforzando*

*la dimensión social del transporte público, proporcionando a los usuarios una nueva alternativa al automóvil.*

*Sin embargo, los ciclistas encontramos serios problemas a la hora de llevar nuestras bicicletas en estos medios de transporte.*

*Se podría decir que el transporte público sólo es atractivo para el ciclista si es realmente intermodal y accesible para la bicicleta, además de que los componentes de la cadena de transporte deben estar conectados para asegurar una auténtica y competitiva movilidad.*



## ¿QUÉ ES EL CICLOTURISMO?

Cicloturismo, etimológicamente hablando, es hacer turismo en bicicleta. Más explícitamente lo podríamos entender como un recorrido en bicicleta de uno o varios días, que transcurre normalmente por zonas de interés paisajístico, rural o medioambiental.

Viajar en bicicleta tiene múltiples ventajas: físicas, medioambientales, económicas. La bicicleta es el vehículo terrestre más sostenible y respetuoso con el medio ambiente. Este hecho, ligado a los múltiples beneficios sociales, económicos y ambientales que trae consigo el ciclismo, está provocando que cada vez sean más las administraciones que en Europa promueven el uso de la bicicleta, ya sea desde un punto de vista recreativo, como de medio de transporte para moverse por las ciudades. El creciente interés por el llamado "turismo verde" ha llevado a muchos responsables turísticos a considerar las ventajas del bajo impacto ambiental asociado a los viajes en bicicleta. El cicloturismo cubre más que el mero transporte, es en sí el medio y el fin.

Beneficios medioambientales del cicloturismo:

- La bicicleta no hace ruido ni genera humos.
- Los ciclistas no necesitan (de hecho no desean) las facilidades del turismo masivo, que van en detrimento del medio ambiente por sus meras dimensiones. Asimismo prefieren los transportes públicos al medioambientalmente ineficaz vehículo privado.
- Los ciclistas tienen un estrecho contacto con el patrimonio natural y cultural de la región visitada, así como con sus gentes.
- El aparcamiento de bicicletas requiere tan sólo un 10% del espacio que ocupa un coche aparcado.
- Pedalear no consume combustibles fósiles ni necesita fuentes de energía externas.

## LA RESOLUCIÓN DE LA UE EN MATERIA DE BICICLETA

Vamos a ahondar en la Resolución A 2-183/86 de la Bicicleta como medio de transporte, publicado en el año 1987 en el Diario Oficial de las Comunidades Europeas por su relación con el tema que se está tratando.

En las consideraciones previas, en su punto C, nos indica: *"Considerando que, en relación al fomento del transporte en bicicleta a nivel europeo, se ha de prestar atención en particular a la armonización de las normas, las disposiciones en materia de seguridad y la cooperación con las compañías de ferrocarril en el ámbito del turismo"*.

Una vez hechas las consideraciones, en su punto 1, nos indica: *"Constata que la bicicleta es un medio de transporte*

*barato, economizador de energía, ecológico y sano en comparación con los demás medios, es decir, el automóvil privado y los medios de transporte público como el autobús, el tranvía y el ferrocarril y que por ello también puede contribuir, en particular en combinación con los transportes públicos, a descongestionar el tráfico urbano y a reducir el nivel de contaminación acústica y atmosférica"*.

Los puntos 17, 18, 19 y 20 son del siguiente tenor literal:

«17. Pide a la Comisión que tome las medidas oportunas para conseguir que las compañías de ferrocarriles, las administraciones de aduanas y las compañías de seguros de los Estados miembros concierten, también con vistas al fomento del turismo, sus acciones a fin de eliminar cualquier obstáculo para la admisión de bicicletas en el transporte público internacional;

18. Invita además a la Comisión a estudiar a fondo los problemas relativos al transporte de las bicicletas en los medios de transporte públicos urbanos y extraurbanos;

19. Pide a los responsables del transporte público, especialmente de los ferrocarriles, pero también, por ejemplo, de los transbordadores, que fomenten el tráfico combinado con la bicicleta, sobre todo facilitando la accesibilidad de los ciclistas a sus estaciones y mejorando las posibilidades de transporte, de estacionamiento y de alquiler (a ser posible junto con posibilidades de reparación);

20. Pide a los responsables de la planificación urbanística y, en particular a las autoridades locales, que presten atención a la combinación de la bicicleta con otros medios de transporte público urbano;»

Por otra parte está pendiente una directiva comunitaria incluida en el denominado "paquete ferroviario", que supondrá una modificación sustancial del modelo de explotación de ferrocarriles hoy existente en nuestro país, según una información de la Dirección General de Ferrocarriles del Ministerio de Fomento.





## MEDIOS PARA TRANSPORTAR BICICLETAS HASTA LOS LUGARES DE OCIO

El transporte es uno de los principales ingredientes del turismo. De hecho es en sí una de las mayores industrias del mundo.

Los cicloturistas somos unos grandes consumidores de transporte. La mayor parte de las veces no podemos ir en la propia bicicleta al lugar elegido para hacer un viaje o una ruta de un día. Necesitamos una combinación con otros medios de transporte que nos lleven hasta el lugar desde el cual iniciaremos nuestra excursión.

Hay múltiples medios de transporte en los cuales se puede llevar la bicicleta como equipaje acompañado: tren, Metro, autobús, coche, avión, barco...

Buena parte de los cicloturistas somos sensibles al deterioro del medio ambiente, quizás por el alto conocimiento del entorno que adquirimos en nuestros viajes. Por ello, el automóvil no nos parece el mejor medio para desplazarnos y utilizamos, siempre que ello es posible, otros métodos alternativos, especialmente el ferrocarril; por ello se le dará a este medio una especial importancia en esta ponencia.

## EL AUTOMÓVIL, LA ALTERNATIVA MENOS AGRADABLE

El automóvil, además de exigir costosas infraestructuras que repercuten directamente en los impuestos, supone una aportación elevadísima en la contaminación no solo ambiental, sino acústica: los automóviles son los causantes del 50 % de las emisiones de CO<sub>2</sub> en la Unión Europea.

Su apropiación de la vía pública es evidente: no sólo exigen la totalidad del espacio para circular, sino que demandan más y más infraestructuras. Además, el transporte en automóvil genera peligro no sólo para sus ocupantes, sino para otros automovilistas y para elementos más débiles, como son los peatones y los ciclistas.

Pero además de tener un impacto sobre la calidad del aire, también la tienen sobre la calma física, la falta de ejercicio, etc.

Tampoco es cierto que sea fácil llevar las bicicletas en el automóvil: algunos modelos más seguros (como el modelo francés de llevarlas en la parte de atrás), están prohibidos por la legislación española. Llevarlas en el interior supone en la mayoría de los casos desmontarlas, lo que resulta incómodo. El modelo de llevar las bicicletas en la baka — el más utilizado y único legal en España — es muy poco aerodinámico y no exento de serios riesgos por desprendimiento.

## LA BICICLETA COMO EQUIPAJE ACOMPAÑADO EN EL TRANSPORTE PÚBLICO

### COMPANÍAS AÉREAS

Aunque existe el derecho a llevar 20 kg de equipaje, cada compañía tiene su propia política con respecto a la bicicleta. Algunas te exigen que la embales, otras que le quites los pedales y gires el manillar, y otras te la llevan tal cual sin necesidad de desmontarla o embalarla.

Será imprescindible, en cualquier caso, desinflar las ruedas para evitar reventones debido a la diferencia de presión en altura dentro de la bodega de equipajes.

### FERROCARRIL

#### Antecedentes:

En los trenes de RENFE el transporte de bicicletas experimentó un profundo avance en 1993 con la publicación de la circular 5 (viajeros), párrafo 5. Si bien el transporte de bicicletas se perdió en los trenes de Largo Recorrido con la supresión del servicio de facturación de equipajes, la publicación de dicha circular posibilitó y sigue permitiendo el transporte de bicicletas en trenes de Cercanías y en un buen número de Regionales.

*Cercanías:* Los servicios de Cercanías están gestionados de modo relativamente autónomo, por regiones, por lo que resultaría demasiado largo enumerar las condiciones para cada una de ellas. Como regla general, los trenes de cercanías admiten una bicicleta por plataforma, dos en caso de apuro. Según los trayectos y los horarios, la permisividad es mayor o menor. De todos modos, el interventor tiene la última palabra.

*Regional:* Los tres tipos básicos de trenes regionales son: unidades UT440 (las más antiguas), con furgón grande, los "camellos" (592), con furgón pequeño y mediano en los extremos del tren, y los que se emplean para Regional Exprés, con furgón (444). En todos ellos caben un buen número de bicicletas colocadas ordenadamente.

Es importante la matización de que, tanto en Cercanías como en Regionales, si se observara la presencia de viajeros con bicicletas, aun en períodos o líneas no autorizados, y ello no implicara molestias al resto de los viajeros, se permitirá su transporte.

*Largo recorrido:* Admiten la bicicleta como equipaje, bajo las siguientes circunstancias:

- Al viajar en litera o coche cama, advirtiéndolo al comprar el billete.
- Sólo será posible la admisión de bicicletas cuando se adquiera el departamento en la modalidad "familiar", es



decir, constituyendo un grupo todos los viajeros que ocupen el departamento.

- En literas la bicicleta ha de ir embalada y situada en el espacio que hay debajo de las literas inferiores. Máximo de dos bicicletas por departamento.
- Por último, las líneas de ferrocarriles regionales (FEVE, FGC, FGV y Eusko Trenbideak) tienen sus propias normas.

#### Principal carencia de la normativa estatal

La norma deja al ciclista a merced del interventor, pero éste a su vez está claramente mediatizado por la norma. Dicho lo cual, la susodicha norma no facilita el trabajo de los interventores, por lo que hay que reconocer la difícil tarea que les ha tocado afrontar a estos empleados, que generalmente tienen una actitud positiva hacia los ciclistas.

Esa falta de claridad en la norma llevó a la Junta Arbitral de Consumo de Asturias a entender que si bien no había normativa que explícitamente considerara a la bicicleta como equipaje, tampoco existía normativa que no la considerara como tal, por lo que dicha Junta entendió que prevalece la consideración de la bicicleta como equipaje. Derecho que llevó a la Junta Arbitral de Valencia a recomendar a RENFE y a otras compañías ferroviarias a hacer un serio esfuerzo para encaminar sus políticas hacia la prestación de un servicio de cada vez mayor demanda social.

#### Autorización

En la actual normativa de RENFE, en un tren regional pueden ir hasta tres bicicletas sin problemas. Para más de tres es necesario pedir permiso, ya que es posible que en el tren que se vaya a utilizar esté prevista una gran afluencia de viajeros.

La autorización para un tren regional se solicita llamando a un teléfono de Regionales RENFE, no haciendo falta para uno de cercanías. Estos permisos es conveniente pedirlos, al menos, tres días antes del viaje.

#### Embarcar las bicicletas

Sobre la acomodación de las bicicletas en trenes con furgón, si caben en un solo furgón se debe utilizar el de cola, y sólo se emplearán los dos furgones cuando no quepan todas las bicicletas en uno solo.

Si el furgón no estuviese abierto, hay que ponerse en contacto con el interventor del tren.

En los furgones grandes (UT440 y 444), conviene colocar en paralelo las bicicletas, a ambos lados, dejando un pasillo central para permitir el paso. En los furgones pequeños o medianos (592), las bicicletas van mejor en posición vertical, apoyando la rueda delantera contra la pared, y sujetándolas con pulpos. De este modo caben cinco bicicletas en cada lado, lo que hace un total de 20 bicicletas en todo el tren.

Tanto la subida como la bajada del tren hay que hacerla rápidamente, sin molestar a los demás pasajeros, pero con serenidad.

En cuanto a la seguridad de las bicicletas en el tren es

cosa del ciclista; RENFE no se hace responsable. Por lo tanto, es interesante candar las bicicletas para evitar robos, si no se va a viajar al lado de ellas.

Llevar una bicicleta en un apartamento de literas es francamente complicado: la bicicleta ha de ir desmontada (incluso los pedales), metida en una bolsa y "encajada" debajo de la litera inferior, encontrándose con un molesto hierro (que no tiene utilidad alguna, según nuestras constataciones) que hace que el cuadro quede asomando. Muy diferente es en Cercanías o Regionales, donde no hay que

desmontarla, encontrando únicamente el inconveniente de no disponer, generalmente, de lugar específico al efecto.

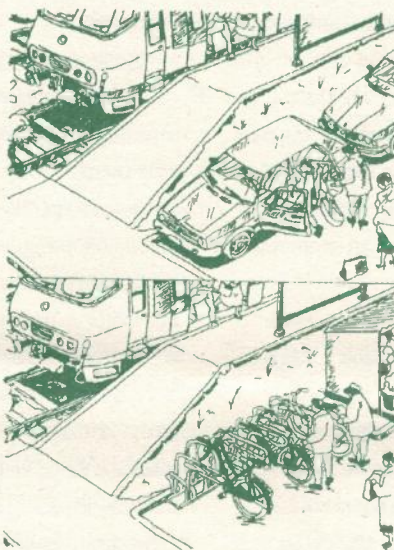
#### Otras ventajas del ferrocarril

Según el resultado de un estudio europeo, el ferrocarril es el medio de transporte más seguro en la UE: 0,04 muertes por 100 millones de personas, frente a los 1,1 de la carretera.

Atendiendo a los criterios de ocupación de superficie, consumo energético, tiempo de viajes y costes, queda de manifiesto, según estudios realizados por el profesor Bouwman, de la Universidad de Gronigen (Holanda), que el sistema de transporte óptimo es aquél que combina bicicleta y ferrocarril.

#### Hablando del futuro

La solución casi definitiva a los problemas que se vienen dando actualmente del transporte de bicicletas en los trenes, vendrá dado con la implantación de lugares habilitados para el transporte de bicicletas y otros equipajes voluminosos





(cochecitos de niño, carros de la compra, etc.), además de espacios polivalentes compartidos con otros clientes, como las personas con minusvalías físicas.

Habría que replantearse la negativa tendencia actual de sustituir los electrotrenes 432 y 444, y los automotores diesel 592 y 593 —entre otros— por los TRD serie 594, donde no existen espacios y hay normativa ex profeso que prohíbe el transporte de bicicletas.

Asimismo parece preocupante el gran aumento de inversiones en grandes líneas y el estancamiento (si no disminución) en Regionales. Los ciclistas preferimos inversiones en el transporte a una escala más humana, como puedan ser las líneas de Regionales o Cercanías, a otras del tipo del AVE, que sólo comunican grandes núcleos urbanos.

#### METRO

La práctica totalidad de redes de Metro en nuestro país permiten llevar la bicicleta. La red pionera en este sentido fue Barcelona, siendo la que, ahora mismo, mejores condiciones de horario ofrece al ciclista. Sería demasiado extenso reflejarlas todas ellas, debido a la diversidad y complejidad de normas de las distintas ciudades que tienen Metro, pero se observan, en general, problemas de accesibilidad y horarios.

#### AUTOBÚS

En la actualidad el transporte de la bicicleta en el autobús deja mucho que desear. Cada compañía tiene su propia política, la mayoría de ellas gravante para el ciclista, que debería poder llevar la bicicleta como equipaje y no pagar un extra si no excede el peso reglamentado. Hay compañías que, en ocasiones, ni siquiera pagando te aseguran que vayas a poder meter la bicicleta, lo que disuade bastante a la hora de utilizar este medio de transporte.

Existen varias compañías que te permiten llevarla previo pago de entre 3 y 6 euros. Pero igualmente te indican que hables con el conductor. En caso de no haber sitio en el maletero, la bicicleta se queda fuera.

Algunos consejos para llevar la bicicleta en el autobús, bajo las actuales circunstancias, son:

- No ir más de cinco ciclistas en el mismo autobús, en caso contrario el conductor empieza a poner inconvenientes.
- Procurar tomar el autobús en el punto de partida. Hacerlo a mitad de recorrido supone encontrarse ya los maleteros sin espacio suficiente para las bicicletas.
- Llegar puntualmente. Se podrán colocar bien las bicicletas y se encontrará espacio.

- Embalar la bicicleta con una bolsa grande, un poncho o similar.

#### BARCO

La totalidad de las compañías permiten llevar las bicicletas en las bodegas de los barcos, pagando una cantidad por cada bicicleta.

#### EL PAPEL DE LAS COMPAÑÍAS DE TRANSPORTE

Pero ¿quién ha de dar el primer paso? ¿Los ciclistas deben llenar los trenes y autobuses para que las compañías empiecen a darse cuenta del potencial cliente que pueden conseguir? ¿O deben ser estas compañías las que pongan las mayores facilidades posibles para así atraer esta clientela? Desde mi punto de vista, el potencial cliente ciclista ya existe y sólo una muy pequeña parte ha considerado la posibilidad de utilizar transportes públicos para sus desplazamientos de ocio, debido al enorme número de inconvenientes que han encontrado, que les hace más cómodo el transporte por automóvil. Por lo tanto, deben ser las compañías quienes deben intentar equilibrar la balanza a su favor.

Teniendo en cuenta lo que se avecina (EuroVelo, Vías Verdes, Red Básica Española de Vías ciclistas), las compañías, tanto públicas como privadas, deberían tomar la iniciativa, haciendo campañas que ofrezcan a la presumible enorme cantidad de nuevos clientes una oferta atractiva, antes de que éstos comiencen las actividades de ocio utilizando el automóvil, actitud modal que sería difícilmente reversible.

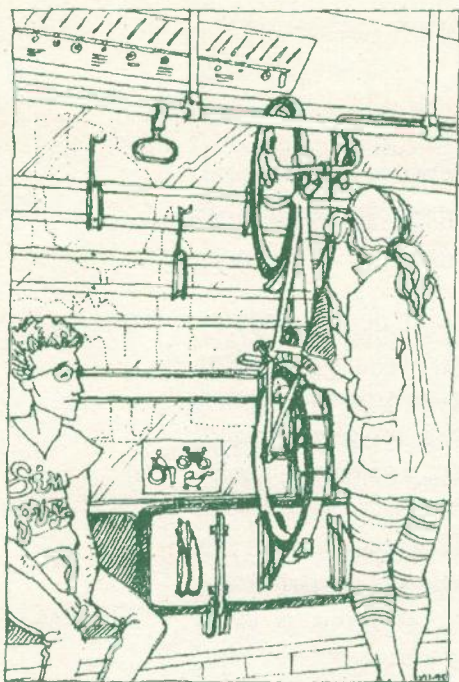
Dichas campañas deberían articular unas categorías apropiadas de intermodalidad para cada tipo de viajes (de un día, de fin de semana o viajes vacacionales), por tener cada uno de ellos unas especiales peculiaridades en cuanto al recorrido y a la necesidad de asegurar un destino con garantías para la vuelta.

#### LA INFORMACIÓN

La información sobre la accesibilidad de las bicicletas en los medios de transporte ha sido prácticamente nula, y sólo en los últimos tiempos se atisban tímidas pinceladas por parte de algunas compañías públicas. Esta situación nos ha dado a entender que, hasta ahora, estas compañías pretendían sólo «cumplir» con los ciclistas, pero sin tomar seria conciencia del tremendo potencial de clientes que estaban perdiendo.

Esta falta de desinformación ha sido una de las razones por las que el acceso de bicicletas ha sido muy pequeño y sólo ha ido creciendo poco a poco por la información que las asociaciones ciclistas, con sus limitados medios, hemos intentado proveer, además de por el ejemplo práctico de





quienes sí hemos venido utilizando el servicio, que hemos sido bombardeados por preguntas de potenciales usuarios que se sorprendían al vernos con la bicicleta en el tren, Metro, etc.

Las compañías han utilizado, en muchas ocasiones, la escasa afluencia de ciclistas a estos servicios para argumentar que no tenía sentido la ampliación de horarios o las mejoras estructurales. El argumento de las asociaciones ciclistas de todo el Estado español han

ido encaminadas en el sentido opuesto: si la gente no conoce el servicio, no lo podrán utilizar y si lo llegan a utilizar y es de mala calidad, no repetirán.

En este sentido, hay que felicitar algunas iniciativas, como la de RENFE, poniendo señales específicas de bicicletas en algunos furgones de regionales, o la muy reciente del Consorcio Regional de Transportes de Madrid, incluyendo logotipo y reseña informativa en la última edición del plano del Metro. Son estos algunos ejemplos, junto con la edición de los folletos de rutas ciclistas de Madrid y Valencia, que esperamos continúen y consigan poco a poco un cambio de hábitos modales.

#### LA PROMOCIÓN

- *Rutas desde los intercambiadores de transporte:* La publicación de rutas en bicicleta desde y hacia puntos de conexión de transporte público accesible a la bicicleta, posibilitaría la captación de estos potenciales clientes. Dichas rutas deben ser lineales, no circulares, para así evitar la tentación de llevar las bicicletas en el coche al ser los puntos de salida y retorno los mismos, lo que supondría el efecto contrario al pretendido.
- *Ampliación del horario de acceso con bicicletas:* Un horario restrictivo desmotivaría al ciclista al uso de los transportes públicos. Se debe cubrir el mayor espectro horario posible según un estudio de necesidades de uso.
- *Barreras arquitectónicas:* Supresión de la prohibición de portar bicicletas en ascensores y escaleras mecánicas,

ayudando al ciclista a su uso por medio de pictogramas que expliquen el modo más correcto de llevarlas en estos medios. Tornos de entrada de una anchura y diseño adecuados para el paso de bicicletas. Aparcabilis de un diseño adecuado y visible desde la taquilla.

Argumentos que animen al cicloturista a usar el transporte colectivo

- El ciclista ve limitado su radio de acción al desplazarse en coche al inicio de su ruta, pues deberá regresar en la bicicleta al mismo lugar donde la inició (rutas circulares o rutas de ida y vuelta), mientras que, aprovechando la red de transporte público, podrá hacer rutas lineales, más enriquecedoras, menos aburridas, más completas.
- El uso intermodal puede llevar puerta a puerta: se puede ir a la estación en bicicleta; luego se coge el tren, autobús..., para acabar en bicicleta de la estación de destino al lugar de ocio.
- Se evita conducir durante los atascos.
- Se aumenta la seguridad del ciclista.
- Existe más comunicación entre los participantes en la excursión, al no tener que ir uno de ellos conduciendo y pendiente de la carretera. A la vez se puede descansar de manera efectiva antes y tras el esfuerzo realizado durante el ejercicio. Según estudios hechos en Alemania, la inmensa mayoría de cicloturistas de fin de semana viajan en grupo (*Bracher y Linden, Congreso Velocity 97*).

#### RESPONSABILIDAD DE LA ADMINISTRACIÓN

La planificación del transporte público por parte de la Administración está actualmente pensada como algo marginal que sólo cubre una ligera parte de las necesidades de movilidad, que en ningún caso dan cobertura absoluta a todas las actividades de la ciudadanía que no utiliza el automóvil, lo que es a todas luces discriminatorio.

Parece, por lo tanto, primordial que los poderes públicos hagan mayor hincapié en una efectiva promoción de los transportes públicos, invirtiendo en su modernización y ampliación, en detrimento de las infraestructuras para automóviles, infraestructuras que hace ya tiempo vienen demostrando que generan más dependencia del propio automóvil y, en consecuencia, un mayor abandono de los otros medios alternativos de transporte.

Asimismo se deben unificar las normativas en cuanto al transporte de bicicletas, especialmente en relación a los autobuses, procurando que prive la atención al público frente al interés lucrativo que existe en la actualidad.



El acceso a las estaciones, intercambiadores de transporte, etc., se realiza por el propio viario de la ciudad, por lo que será responsabilidad de las administraciones públicas estudiar la mejora de las condiciones generales de circulación para bicicletas por las ciudades. Esto no significa necesariamente hacer carriles exclusivos para bicicletas (si bien en algunos casos serán imprescindibles) sino, sobre todo, políticas de calmado de tráfico, que hagan más segura la conducción ciclista hasta estos puntos.

Un caso aparte es el del acceso a los aeropuertos, pues éstos suelen ser por vías rápidas prohibidas a los ciclistas, por lo que en estos casos deberían crearse vías específicas para ciclistas y/o mejorar la accesibilidad en Metro y autobuses que llevan al aeropuerto.

#### HACIA UNA VERDADERA INTERMODALIDAD

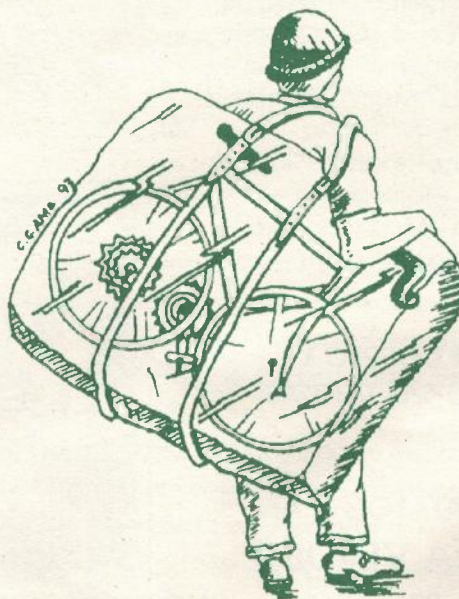
Tras todo lo expuesto, la llamada intermodalidad (el intercambio entre un modo de transporte y otro) se conseguiría principalmente con:

- Equipamientos para bicicletas instalados dentro y alrededor de las estaciones (señalización, rutas, rampas en escaleras, etc.)
- Acceso de las bicicletas a los trenes, incluyendo trenes de alta velocidad, así como al resto del transporte público, combinado con integración de precios y billetes.
- Adaptación del material a las necesidades de los ciclistas, con espacios exclusivos o, donde eso no sea posible, con espacios polivalentes.
- Acceso viario eficaz hasta los terminales de transporte.
- Información clara y accesible sobre las posibilidades de la combinación, y sobre los derechos y deberes del ciclista.
- Escuchar la opinión de los ciclistas a la hora de definir el diseño de nuevo material, tanto móvil como estático, para revertir las tendencias que llevan a hacer un diseño excesivamente volcado hacia algunos tipos de viajeros.
- Que los ciclistas puedan, a su vez, participar en la elaboración de las normas, al ser dichos ciclistas los mejores conocedores de sus peculiares necesidades.
- Retomar la facturación de bicicletas como equipaje para distancias largas, procurando que la bicicleta viaje con el ciclista. Esto es especialmente importante en los autobuses donde, una vez adquirido el billete y en previsión de una alta ocupación en el momento de realizar el viaje, se pudiera facturar la bicicleta con varios días de antelación: la empresa transportista sería la encargada de almacenar el equipaje hasta la llegada del viajero.

Los autobuses, especialmente los de recorrido provincial que no disponen actualmente de espacio alguno para llevar las bicicletas, deberían adaptar una plataforma en la parte trasera, como se hace en otros países europeos, de tal manera que las bicicletas puedan ir en batería, tantas como entren en el ancho del autobús. La plataforma debería llevar una protección lateral, para evitar daños en las bicicletas.

#### BIBLIOGRAFÍA

- «Bicicleta para la ciudad, bicicleta para viajar», *Antonio González* (Asociación Cicloturista Pedalibre de Usuarios de la Bicicleta).
- "La creación de una Red Básica de Vías Ciclistas en España". *Grupo de Trabajo de Infraestructuras de ConBici* (Coordinadora Ibérica en Defensa de la Bici).
- "La ciudad-garaje", *Antonio Cánaves Martín*.
- "An environmental assesment of the bicycle and other transport systems", *Mirjan E. Bouwman*.
- "Transporte de bicicletas en trenes de RENFE: Logros actuales ante un futuro incierto", *Colectivo Valencia en Bici*.
- «La bicicleta transportada», *José Manuel Díaz Selas*, Colectivo Biziz Bizi (II Congreso Ibérico «La bicicleta y la ciudad», La Coruña).
- «Monográfico Bicicleta y Transporte Colectivo» Revista *Sin Prisas*, número 18 (A. Sanz y A. Vivar).
- "Le vélo et le transport public en France: des façons d'aller plus loin", *Charles Gautier* (Congreso Velo-City 97, Barcelona).





# LA TIENDA VERDE

PLANOS • GUIAS DE MONTAÑA Y TURISMO



Libros turísticos, de arte,  
costumbres y tradiciones.

Guías turísticas de diversos  
países.

Mapas de carreteras de todo  
el mundo.

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

## DOS TIENDAS EN MADRID:

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

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

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

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

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

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

