



## El Mountain Bike, en contra del cierre de senderos y caminos

Desde hace 15 años, IMBA impulsa la práctica del ciclismo de montaña en espacios como Collserola o Guadarrama, oponiéndose al cierre de senderos a los ciclistas, y promoviendo la bici como una forma de conservación inclusiva del medioambiente.

El Mountain Bike sigue siendo el segmento más popular en el ciclismo en España. Así lo demuestra el informe del Observatorio Cetelem del Sector de la Bicicleta 2019, el cual afirma que las bicicletas de montaña son las más demandadas, con un 48% de cuota de mercado, doblando a las de carretera, con un 23%. Sin duda, en nuestro país salir al monte, al campo o a otros espacios naturales pedaleando es una actividad más que extendida en la población. Si hay una asociación que se encarga de luchar por los derechos y deberes de los ciclistas de montaña en nuestro país, esa es IMBA, acrónimo de "International Mountain Bicycling Association".

IMBA nació en California en el año 1988, y en el año 2005 un grupo de ciclistas de montaña españoles, alarmados por la amenaza de cierre de caminos para bicicletas, decidieron coger la idea y crear IMBA España para representar los intereses para los ciclistas de montaña en nuestro país. Actualmente, IMBA trabaja para evitar el cierre de caminos teniendo como referente la experiencia de la asociación en ámbito internacional.

Su presidente, Victor Tarodo, explica en una entrevista exclusiva para Tradebike algunas de las principales problemáticas con las que trabajan actualmente en materia de Mountain bike.

*"El principal problema que hay ahora mismo en España en cuanto a Mountain Bike es que no hay una legislación unificada, cada comunidad autónoma regula como quiere, y lo hace porque tiene concedidas esas competencias, a nivel de medio ambiente, de circulación, etc. Luego tenemos otros problemas concretos en 3 zonas de España: la serra de Collserola (Barcelona), la Sierra de Guadarrama (Madrid), y en la Comunitat Valenciana. En el resto de zonas de España hay menos conflictos en el ciclismo de montaña y son más puntuales, porque no hay la masificación de usuarios que tenemos en las tres zonas mencionadas", explica Tarodo.*

La masificación provoca que en estas zonas se acumulen ciclistas de todos los niveles con gente que va a pasear, y eso al final provoca que la convivencia en estos caminos no sea muy adecuada. En palabras de Tarodo, *"esto ocurre, entre otras cosas, porque hay ciertos ciclistas que se creen que las pistas abiertas son pistas de entrenamiento. En un camino público se deben seguir unas reglas, como ocurre en las carreteras"*.

La realidad es que los Bike Parks, zonas específicas para poder practicar el ciclismo de montaña sin riesgo, son pocos y tienen un cierto coste para los ciclistas, y esto provoca que en

lugar de ir hasta ellos, muchos ciclistas vayan a zonas como Collserola o Cercedilla y hagan un uso inadecuado de los caminos de estas áreas, descendiendo a una velocidad excesiva como si estuvieran en una de estas instalaciones específicamente creadas para este uso.

Esta situación genera un cierto enfado e indignación entre los usuarios, ya que estas áreas también son utilizadas por otras personas para pasear andando o en bicicleta en un ambiente más tranquilo.

Dos de los principales focos en los que trabaja IMBA para mejorar la circulación de bicicletas

**IMBA trabaja para evitar el cierre de caminos teniendo como referente la experiencia de la asociación en ámbito internacional**

son Collserola, en Barcelona, y el Parque Nacional de la Sierra de Guadarrama, en Madrid. Son dos casos que presentan problemáticas diferentes, pero IMBA trabaja intensamente para poder aportar soluciones con unos objetivos comunes: que la bicicleta forme parte de la vida del parque, como un elemento de conservación medioambiental más, dotando de seguridad a los ciclistas y otros usuarios de los caminos, y que no se cierren más vías para los ciclistas de montaña.

### Collserola, o cómo no aprovechar bien el espacio

En el caso de Collserola, en Barcelona, se trata de un Parque Natural, y esto significa que es una segunda categoría, solo por detrás del Parque Nacional, que es el más protegido.

El Consorcio del Parque de Collserola lo componen nueve ayuntamientos, que son todos los municipios que se encuentran alrededor del área del parque. Curiosamente, Barcelona es la localidad que menos territorio tiene de ellas, siendo Sant Cugat la que ocupa más territorio.

Estos consistorios llevaban una década sin ponerse de acuerdo en cuanto a medidas regulatorias de la circulación de bicicletas en el parque, hasta que recientemente empezaron a aprobar ordenanzas municipales que prohibían la circulación de bicicletas por senderos en su territorio dentro del espacio. Fue entonces cuando a IMBA esta situación le llamó la atención.

*"Empezamos a actuar con una asociación de Barcelona que se llama Collserola Sport Respects i Ciclisme (CSRC), y con ellos hemos empezado a mover localmente esto", explica Tarodo. Además, también hemos contactado con gente como Xavier Costa, vicepresidente de la Federación Catalana de Ciclismo, que estaba muy implicado en este asunto y quería buscar una solución como nosotros. Desde IMBA, además, nos hemos entrevistado con el Ayuntamiento de Barcelona y con la Generalitat, y con el EBI, el Instituto de Deportes de Barcelona. Y generalmente, nuestra propuesta de solución se ha recibido generalmente bien", declara el presidente de IMBA.*

IMBA presentó a las diferentes administraciones un estudio que realizó CSRC en el que se demostraba que esos senderos se deterioraban mucho más

**El principal problema que hay ahora mismo en España en cuanto a Mountain Bike es que no hay una legislación unificada**

por el paso del agua que por la circulación de los ciclistas, y en base a eso, propusieron crear un Trail Center en Collserola, aprovechando los senderos que ofrece el interior del parque, en los cuales difícilmente hay senderistas.

Tarodo propone desplazar el tráfico de bicicletas a otras zonas del parque, ya que *"es en la Carretera de les Aigües donde se produce la masificación, no solo de ciclistas, sino de otros usuarios que van a correr, a pasear con el perro o con la familia. Y gente que no monta en bicicleta a menudo, pero que cuando lo hace circula de manera brusca por estas zonas, genera muy mala imagen de nuestro colectivo. Lo que queremos desde IMBA es mover la circulación de bicicletas a un punto más interior del parque, lejos de la masificación, y por otro lado promover la educación y la concienciación para que la gente sepa que no se puede montar en bici en áreas masificadas, pero que sí que se puede hacer en áreas creadas para ello, como el Trail Center que queremos impulsar"*.

Además, el interior del parque dispone de senderos más bonitos y técnicos para poder practicar el ciclismo de montaña de manera más entretenida. Pero es indispensable, afirma Tarodo, contar con la ayuda institucional, ya que desde IMBA ni desde CSRC tienen la capacidad de hacer realidad estas propuestas. Si se organiza a través del Ayuntamiento, de la Diputación o desde la Generalitat, por ejemplo, habrá más probabilidades de que se pueda llevar a cabo.

Insisten que lo único que les demandan a estas administraciones es que habiliten los medios para poder trabajar en la ampliación de los senderos ciclables dentro del parque. Adicionalmente, desde IMBA les facilitan diferentes ideas, como el Trail Center o jornadas de educación y entretenimiento, y quieren promover la conservación inclusiva, es decir, incluir todas las actividades posibles para que ayuden a conservar estos espacios naturales, algo que muchas universidades ya están empezando a proponer como modelo de conservación medioambiental.

Una de las propuestas que recibieron desde las administraciones fue dejar unos senderos para senderistas, y otros que puedan ser utilizados por ciclistas, segregando por usuarios. *"No es lo que más nos gusta, pero quizás es un primer paso"*, añade Tarodo. Desde IMBA lo ven como una señal de que sus propuestas son cada vez mejor recibidas, lo que les sugiere que hay un cambio de paradigma.

### La Sierra de Guadarrama, un problema que viene de lejos

En la Sierra de Guadarrama, en Madrid, la situación es algo diferente. Se trata de una zona en la que muchos ciudadanos pasan el verano o el invierno en segundas residencias, lo cual hace que la población de los pequeños pueblos del parque se multiplique exponencialmente.

## En IMBA argumentan que la Sierra de Guadarrama no reúne los criterios que se amparan en la ley de los Parques Nacionales

Lo que IMBA se ha encontrado es que han convertido esta zona en Parque Nacional, y esto provoca que se eliminan todas las posibles actividades que se podrían hacer en ese espacio. En IMBA argumentan que la Sierra de Guadarrama no reúne los criterios que se amparan en la ley de los Parques Nacionales, la cual dice que no pueden haber ni carreteras ni estructuras fijas dentro de un Parque Nacional, algo que incumple este espacio, ya que existen carreteras como la autovía de Segovia o la carretera que va de Navacerrada al puerto de Cotos.

A raíz de esta medida, solo se permite circular en bicicleta por el parque en caminos de más de tres metros de ancho, es decir, pistas. En la antigua regulación del parque se había logrado que las bicicletas pudieran transitar por viales y senderos, es decir, es un paso atrás. Adicionalmente, con la nueva ordenanza se aumenta el peligro para los usuarios que van andando o corriendo, ya que tienen que compartir espacio con ciclistas que circulan a una velocidad superior a la que irían por un sendero, porque una pista al ser más ancha permite circular más rápido, concentrando todos los usuarios favoreciendo la masificación.

*"Desde IMBA no estamos de acuerdo con estas medidas, y lo que hemos hecho es presentar un contencioso administrativo a la Junta de Castilla y León, ya que el parque pertenece no solo a Madrid, sino también a la provincia de Segovia", indica Tarodo. "Hemos creado también una mesa de trabajo con la Junta en la que les hemos propuesto una serie de caminos dentro del parque en los que queremos que nos permitan montar en bicicleta en la parte de Segovia. Con las administraciones de la Comunidad de Madrid no hemos encontrado la misma respuesta, ya que ellos sostienen que no han prohibido la circulación de bicicletas por el parque, sino que promueven un ciclismo de montaña más amateur que solo incluye la circulación por pistas, con el objetivo de contentar a la gente que vive del ciclismo de montaña en esa zona", finaliza.*

Sin embargo, lo que en realidad puede provocar esta medida es que se restrinja mucho la circulación de bicicletas, y esto puede generar más problemas que soluciones.