

Turismo Activo y Protocolos de Seguridad: BTT en la Vía Verde de Morata de Tajuña

Active Tourism and Security Protocols: BTT at Tajuña's Green Way

Jiménez Martín, Pedro Jesús

Facultad de Ciencias de la Actividad Física y del Deporte
Universidad Politécnica de Madrid

Resumen

La normativa actual referente al turismo activo en España ha establecido que para poder darse de alta en el registro oficial las empresas del sector están obligadas a presentar un protocolo de seguridad para el desarrollo de sus actividades. Sin embargo, en la normativa no se especifica en qué debe consistir el citado protocolo dejando la iniciativa totalmente abierta. Este artículo presenta una propuesta de cómo podría establecerse un protocolo de seguridad para una actividad: excursión en bicicleta de montaña por la vía verde de Tajuña en la Comunidad de Madrid. Hemos elegido como entorno de trabajo el Programa Vías Verdes por el gran potencial recreativo y medioambiental que nos brinda para las empresas de turismo activo y los profesionales de la actividad física y el deporte, así como por las ventajas de: oportunidades laborales, seguridad y fácil acceso.

Abstract

Active tourism regulations currently in force in Spain establish that companies must present a security protocol for the performance of their activities to become officially registered. However, normative does not specify what this protocol entails keeping opened the initiative. This paper proposes the way a security protocol could be designed for a certain activity: mountain-bike at Tajuña's Green Way, located at Madrid Community. We have chosen the Program Green Routes as framework due to the great recreational and environmental potential they offer to companies of active tourism and professionals of the physical activity and sport, as well as good labour opportunities, high security and easy access.

Palabras clave: Protocolo de seguridad, turismo deportivo, turismo activo, aventura, vías verdes.

Key Words: Security protocol, sport tourist, outdoor tourism activities, adventure, green ways.

Introducción

Una de las iniciativas recreativas y medioambientales más importantes en España y que están acaparando el interés actual de los medios de comunicación es el denominado *programa vías verdes*. Un recurso sumamente atractivo y valioso, tanto para las empresas de turismo activo como para los profesionales de la actividad física y el deporte, al facilitar una red de infraestructuras para el desarrollo de actividades como el senderismo, la equitación, el ciclismo o el patinaje y que se caracterizan por la seguridad y el fácil acceso.

Por otro lado, y desde el punto de vista empresarial, la necesidad de establecer protocolos de seguridad en las actividades por parte de las empresas de turismo activo es ya una obligación en algunas Comunidades Autónomas (Aragón, Andalucía, Asturias, La Rioja, Cataluña), con el inconveniente de que no se especifica en la normativa como deben ser realizados. (Aspas, 2000; Nasarre, Hidalgo, Bernard, 2001)

Con este artículo hemos querido conjugar ambos aspectos y presentar una propuesta práctica sobre cómo se podría diseñar un protocolo de seguridad para la actividad de bicicleta de montaña en la *vía verde de Morata de Tajuña*.

Este trabajo es fruto de una labor teórica de investigación y la experiencia práctica adquirida por el desarrollo de una práctica obligatoria con los alumnos de la *Facultad de Ciencias de la Actividad Física y del Deporte* de la *Universidad Politécnica de Madrid* en la asignatura “Turismo Activo y Turismo Rural”.

Programas Vías Verdes

En la actualidad existen 7.000 km de trazado de vías férreas que están fuera de servicio. Un patrimonio histórico de estaciones, puentes, almacenes y túneles de gran valor que ofrece un enorme potencial para desarrollar iniciativas de reutilización con fines ecoturísticos y recreativos acordes a las nuevas demandas sociales (Aycart, 2003).

El programa vías verdes tiene sus orígenes en el Plan Director de Infraestructuras (1993-2007) elaborado por el anterior Ministerio de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente (MOPTMA), en el marco del Plan Tejido Verde.

Desde 1993 está siendo desarrollado por la Fundación de Ferrocarriles Españoles (FFE) en colaboración con el Ministerio de Medio Ambiente (MIMAM), RENFE, FEVE, Comunidades Autónomas, diputaciones y ayuntamientos (Aycart, 2003).

Este proyecto surge con la idea de la recuperación de antiguos trazados ferroviarios infrautilizados “*susceptibles de usos alternativos para reforzar el equipamiento colectivo de tipo recreativo, de ocio y medioambiental, colaborando al mismo tiempo de forma fundamental en las políticas nacionales de desarrollo rural e implantación de nuevas y atractivas formas de turismo activo*” (Aycart, 2003:48)

Entre las diferentes ventajas y oportunidades que nos ofrecen estas infraestructuras encontramos:

- *Facilidad de acceso* a todo tipo de personas gracias a su trazado de suaves pendientes y curvas abiertas, permitiendo la integración de personas con movilidad reducida, como ancianos y minusválidos. (img.8)
- *Seguridad* ante la prohibición de circulación de vehículos a motor y por su trazado cercano a carreteras, lo que permite recibir el seguimiento de un vehículo de apoyo.
- *Oportunidades laborales*, estas infraestructuras por su finalidad recreativa representan un gran potencial para las empresas de turismo activo a la hora de gestionar las actividades de excursionismo, ciclismo, patinaje o equitación que se realizan en las mismas. Además, la existencia de antiguas estaciones y edificios añejos abandonados abre la posibilidad de crear almacenes para el alquiler de materiales, servicios de alojamiento y restauración, centros de educación ambiental y etnográfica, museos, venta de productos locales... que potencien su atractivo turístico.

Pero quizás su atractivo más importante es su potencial *ecoturístico* de concienciación medio ambiental como alternativa para potenciar el tráfico no motorizado, la recuperación del patrimonio nacional e incluso la potenciación del empleo local.

Esta perspectiva es abalada por los múltiples premios recibidos que ha recibido el programa vías verdes: Premio Environment Recognition Award otorgado por World Travel Market (2002); Premio Internacional de Buenas Prácticas Medioambientales del Programa Hábitat en el año 2000 por Naciones Unidas; y Premios Europeos de Medio Ambiente a determinadas vías verdes. El alcance de las vías verdes también ha quedado patente en la creación del Día de las Vías Verdes celebrado y el Día Europeo de las Vías Verdes (Aycart, 2003).

En la actualidad tenemos más de 61 vías verdes repartidas por todo el territorio nacional en lo que supone más de 1.800 km de rutas de interés. Para el desarrollo de este trabajo hemos elegido una, la *Vía Verde de Morata de Tajuña* en la Comunidad de Madrid.

Vía Verde de Morata de Tajuña

Img.1

La *vía verde de Morata de Tajuña*, inaugurada en 1999, fue la primera en crearse en la Comunidad de Madrid siguiendo el trazado del antiguo tren de Arganda en su recorrido por la Vega de Tajuña. Aunque esta vía tiene una longitud de 42 km desde Morata de Tajuña (Madrid) hasta Yebra (Guadalajara) nuestro análisis corresponde a los 32 km pavimentados que discurren entre Morata de Tajuña y Ambite. (img.1)



La vía está asfaltada con un color rojo inconfundible siendo apta para senderistas, patinadores, jinetes o ciclistas, y también minusválidos en silla de ruedas, (aunque prestando

especial atención a los fuertes badenes puntuales que hay en el tramo Tajuña-Perales y lo tramos compartidos con tráfico motorizado).

Su trazado puede encontrarse en el Mapa Militar de España, Escala 1:50.000, Hoja 583; y el Mapa Oficial de Carreteras del Ministerio de Fomento.

Diseño del protocolo de seguridad

Un protocolo de seguridad tiene como objetivo definir y determinar cuales van a ser las actuaciones que se van a seguir tanto a la hora de prevenir posibles accidentes en las actividades que desarrollemos, como las acciones a realizar en caso de haberse producido el mismo (Schubert, 1996; Pérez, 1992).

En este artículo nos hemos centrado exclusivamente en el primer aspecto, es decir, el carácter “preventivo”: el diseño de un protocolo de seguridad para la actividad de bicicleta en la vía verde de Tajuña. Para desarrollar este apartado nos hemos apoyado en los trabajos de Fuster y Elizalbe (1995) y Jiménez y Gómez (2004).

1.- Factores de riesgo implícitos en el desarrollo de la actividad

Este apartado describe todas las acciones previas de análisis, planificación y organización de la actividad que tendríamos que realizar con el fin de disminuir o anular la posibilidad de accidente. Sería interesante elaborar un dossier específico con los aspectos propuestos de cara a tomar decisiones o medidas correctivas.

1.1.- Factores de riesgo implícitos en el propio medio

a) *Factores estáticos*: Aquí debemos analizar los agentes de riesgo que surgen de la propia vía verde como infraestructura para el desplazamiento.

a1) Substratum de práctica

- *Señalización*: Aunque la vía verde muestra un asfalto rojizo que la hace inconfundible y dificulta la posibilidad de desviarse o perderse, no es así en su paso por los pueblos de Morata de Tajuña y Perales de Tajuña donde la vía se confunde con el trazado de las carreteras y hay puntos, dentro del pueblo, donde no queda claro la dirección a seguir a pesar de la señalización propia de la vía verde. (img.2)



- *Anchura de la Vía*: Aunque la calzada está muy bien pavimentada su anchura apenas supone 2 metros lo que impide ir cómodamente en paralelo en grupos mayores a dos personas, y también crea ciertos inconvenientes frente a otros usuarios que vengan en sentido contrario. (img.8)

- *Pendiente*: Aunque las vías verdes no se caracterizan por la existencia de pendientes en su recorrido ya que se supone que están demarcadas sobre antiguas vías ferroviarias, en un estudio de campo podemos comprobar que en el trayecto Morata de Tajuña a Perales de Tajuña hay dos tramos con gran pendiente que podrían generar una situación de riesgo ante la posibilidad de coincidir con otros usuarios en sentido contrario, o en caso de caída por parte de algún miembro del grupo.



Img.3

Estas pendientes coinciden además con otros factores de riesgo que obligan a tener precauciones: 1) en la entrada a Morata de Tajuña, viniendo desde el helipuerto, aparece una pendiente de bajada pronunciada que termina en dos postes de limitación para los vehículos a motor a la vez que desemboca en una carretera de circulación de coches (img.3); y 2) en la entrada al pueblo de Perales de Tajuña también aparece una pendiente pronunciada de bajada que termina en un cruce de carreteras con escasa visibilidad y muy transitada. (img.5)



Img.4

- *Postes para evitar el paso de vehículos*: A lo largo de la vía verde y en medio de su calzada encontramos unos postes de madera cuyo objetivo es evitar el paso de vehículos a motor. Sin embargo, estos representan a su vez una reducción considerable de la anchura de la vía y por tanto un factor de riesgo en caso de ir descuidado o con cierta velocidad. (img.4)

- *Limitación Sensorial*: Existen tramos de la vía donde no hay buena visibilidad debido, entre otros factores, al encajonamiento de las paredes, la presencia de edificios en los pueblos, curvas con árboles o vegetación, etc, lo que puede suponer un peligro en relación a otros usuarios o incluso por la presencia de vehículos a motor. (img.5)

Img.5

Aquí debemos destacar la bifurcación en dos tramos de la vía verde en Perales de Tajuña donde el recorrido que cruza por el río destaca por su escasa visibilidad ante la presencia de fábricas.



Otro aspecto que puede generar problemas de visibilidad y de anticipación de los elementos de riesgo de la vía es la progresión en la bicicleta pegado a la rueda de los compañeros por lo que es importante establecer una distancia de seguridad en el grupo.

- *Cruces de Carreteras*: A lo largo del recorrido tenemos que atravesar varias carreteras que aumentan el factor riesgo: en Perales de Tajuña la M-302, (img.5) y en el ramal que atraviesa el río, la carretera de incorporación de la A3 bajo un puente; la M-228 en la entrada a Tielmes y la M-231 a Carabaña. El cruce más peligroso corresponde a la carretera de incorporación a la A3 ya que debemos recorrer por el arcén unos 300m de la misma expuestos al tráfico, por lo que debemos extremar las precauciones.

- *Vías de Escape*: Esta vía, al circular en paralelo con las carreteras M-302 y M-204,(img.6) ofrece constantemente puntos de comunicación directa con el vehículo de apoyo ofreciendo un espacio de seguridad en caso de necesidad. Estos puntos de contacto son:

Morata y Perales de Tajuña: 3 puntos de unión a la M-302.
Perales y Tielmes: 2 puntos de unión a la A3 y la M-228.
Tielmes y Carabaña: 2 puntos de unión a la M-204 y M-231
Carabaña y Orusco: 1 punto de unión a la M-229
Orusco y Ambite: 1 punto de unión a la M-204 y M-215



img.6

a2) Calidad del substratum

- *Grado de Adherencia*: La vía verde limita en muchos tramos con terreno arenoso dando lugar a que se derrame gravilla sobre el pavimento lo cual supone un factor de riesgo a tener especialmente en cuenta en el caso de curvas, y en especial, frente a pendientes con curva. Este factor debería tener una revisión constante. (img.7)

Además, el pavimento de la vía en algunos sitios específicos aparece un poco deteriorada o presenta elementos (tapas de alcantarilla, chapa...) que pueden dificultar la progresión.



Img.7

Otros factores añadidos a este nivel aparecen en determinadas épocas del año como: el hielo, sobre todo a primera hora de la mañana en las zonas más cubiertas y oscuras de la vía (especial atención al tramo Caravana–Ambite); o la lluvia, ya que el firme de la vía al estar muy pulimentado puede convertirse en una verdadera pista resbaladiza.

b) *Factores dinámicos*: Este apartado supone estudiar los agentes móviles que pueden transformar las condiciones de seguridad de un medio estable como es la vía verde.

b1) Agentes atmosféricos: Aquí debemos tener presente las limitaciones y peligros que suponen las condiciones climáticas (tormentas, el viento, la insolación...) La niebla genera situaciones de riesgo importantes ante la posibilidad de encontrar vehículos a motor, o en el caso de tener que atravesar por los pueblos y cruzar carreteras; el exceso de calor sin protección puede generar insolaciones,; las tormentas con aparato eléctrico e incluso el viento también suponen un peligro, etc.

b2) Agentes humanos: Aunque en principio en las vías verdes estaría prohibido el paso de vehículos a motor, en el caso de esta vía sólo se respeta este aspecto en dos tramos: Morata de Tajuña–Perales de Tajuña y Orusco–Ambite. La existencia de fincas y casas particulares cuyo único punto de acceso es la vía verde supone tener que compartir esta con vehículos a motor.

El trazado de la vía atravesando el interior de algunos pueblos aconseja extremar la precaución al progresar y sobre todo seguir la normativa vial legal dentro de casco urbano. En el caso de Morata de Tajuña además destaca el tránsito importante de camiones a una fábrica que se encuentra ubicada en la salida hacia Perales de Tajuña. (img.11)

Este punto también engloba la posibilidad de encontrarse en el recorrido con otros usuarios de la vía tanto en bicicleta, caballo, patines, silla de ruedas o simplemente andando, que también debemos respetar. (img.8)



img.8

c) Medidas correctoras: Aunque para la prevención es importante una buena planificación y organización de la actividad, algunas acciones clave que podemos realizar para corregir los factores expuestos son:

c1) Trabajo de campo: Cada temporada se debería hacer un estudio de campo en la zona confirmando posibles cambios o modificaciones en la vía con el fin de evitar sorpresas.

c2) Elaboración de un “mapa-itinerario” con leyenda: Sería interesante establecer en un mapa de cartografía específica una leyenda operativa donde se establezca la localización de los factores de riesgo estáticos que hemos señalado anteriormente.

c3) Revisar el parte meteorológico: El Real Decreto de Aragón (*artículo 9, punto 4*) establece la obligación de revisar diariamente la predicción meteorológica oficial con el mayor grado de detalle posible para la zona de actividad, contrastando además varias fuentes informativas.

c4) Revisión de datos estadísticos en la zona: Otro estudio que también podría ser de gran utilidad sería establecer tablas sobre el índice de precipitaciones, porcentaje de temperaturas máximas y mínimas, inundaciones... en la zona.

1.2.- Factores de Riesgo ligados a la propia Actividad

Aunque algunos de los factores que hemos vistos en el apartado anterior son difíciles de controlar, en el caso de los factores de riesgo asociados a la propia actividad tenemos una gran responsabilidad. El control de estos factores se resume en la correcta planificación y organización de las acciones.

a) Necesidades de equipos y material

Img.9



a1) Material aportado por la organización al usuario: el material mínimo que debemos aportar a cada usuario es: bicicleta de montaña, casco y bote para el agua. En el caso de los dos primeros el material debe estar homologado. (img.9)

a2) Material aportado por la organización para el grupo: aquí se incluye desde el botiquín, la caja de herramientas, el material de recambio, las bombas de hinchar, las luces de posición, o bicicletas y cascos de recambio... al vehículo de apoyo.

El *vehículo de apoyo* además de realizar una función de seguimiento y apoyo del grupo, podrá ser protagonista en el caso evacuación. En su interior, el material deberá estar ordenado para

facilitar su rápida localización y el conductor, debería llevar un dossier con el itinerario de la vía, teléfonos de interés, ubicación de hospitales...

Siguiendo la normativa de los decretos de Aragón (*artículo 9, punto 1*), Andalucía (*artículo 27, punto 3*) y Asturias (*artículo 11, apartado 2*), los técnicos así como el conductor del vehículo de apoyo, llevarán un aparato de comunicación para poder dar aviso en caso de accidente o para cualquier otra necesidad. Además estarán en todo momento informados de la posición del grupo y su evolución.

a3) Material que deben traer los participantes: aunque el vestuario debe estar acorde con las condiciones climáticas, es importante destacar la necesidad de llevar gafas de sol, protección solar y gorra en verano; y unas perneras para el bajo del pantalón en caso de ir suelto.

Respetando los decretos de Aragón (*artículo 8, punto 1, y 2*), Andalucía (*artículo 28, punto 2; artículo 26 apartado c*) y Asturias (*artículo 9, punto 1 y 2*) es conveniente realizar una constante revisión de los equipos y el material, pudiendo añadir además el establecer un protocolo de almacenamiento del material y determinar el periodo de vida útil que le vamos a dar a cada material...

b) Organización en la Progresión

b1) Clasificación de dificultad de la ruta: Tradicionalmente, las empresas de turismo activo clasifican sus itinerarios por niveles de dificultad con los términos de iniciación, medio o perfeccionamiento. Esta vía para bicicleta correspondería por desnivel, dificultad y distancia a un nivel medio-iniciación.

b2) Horario de partida: La duración de la ruta varía en función de los objetivos perseguidos (culturales, educativos, deportivos, recreativos...). Su recorrido tranquilo y con paradas de descanso, puede completarse en unas 4 horas. Sin embargo, según las horas de luz (estaciones) y/o las condiciones climáticas ajustaremos el horario de partida para terminar siempre de día.

b3) Ratio técnicos-clientes: El decreto de Andalucía (*artículo 27, punto 4*) establece que en función del riesgo se podrá establecer el número máximo de usuarios/as por monitor o monitora.

Nosotros consideramos que el ratio puede establecerse en función de varios parámetros como la edad (niños, jóvenes, adultos, ancianos); grado de experiencia (iniciación, medio, avanzado) e incluso tipo de actividad (caballo, bicicleta, patines, senderismo). En todo caso es importante la presencia de dos figuras responsables: el guía de grupo a la cabeza y el "escoba" que cierra el grupo.

b4) Planificar los descansos, paradas de avituallamiento y reagrupación: En este sentido podemos destacar que a lo largo de la vía verde existen varias zonas de descanso acondicionadas y sólo dos puntos donde podemos encontrar una fuente para rellenar los bidones de agua, antes de salir del pueblo de Morata de Tajuña en la calle y en la entrada al pueblo de Carabaña.

En la progresión también tenemos que planificar los puntos en los que debemos reagrupar al grupo, bien por distancia, bien por estar próximos a algunos de los elementos de riesgo implícitos en el medio que hemos señalado anteriormente.

b5) Normas de progresión en la Vía Verde: Con el fin de evitar situaciones peligrosas en la vía verde debemos establecer unas normas de progresión que todo el mundo debe conocer y respetar. Unas normas que serán recordadas antes y durante el desarrollo de la actividad.

La vía verde establece la siguiente normativa: (img.10)

- Respetar y haz respetar las normas y señales de la vía verde.
- No circules a velocidad excesiva.
- Circula solo por lugares permitidos.
- Respetar la prioridad de paso.
- Mantente a tu derecha y adelanta por la izquierda.
- Avisar antes de adelantar.
- Advierte las maniobras y evita giros bruscos.
- No interrumpas el paso a otros usuarios.
- Circule en fila en túneles y pasos estrechos.
- Se recomienda el uso de casco a ciclistas, patinadores y caballista.



Img.10

Sin embargo, y desde un punto de vista de gestión de la actividad consideramos conveniente añadir:

- Nadie se quita el casco hasta que no lo haga el técnico.
- Nadie sobrepasa al técnico de cabeza.
- Estar atentos al código gestual establecido por el técnico.
- Respetar la velocidad del grupo y tener presente la distancia de seguridad.
- En los postes aminoramos la velocidad.
- Precaución en las zonas donde puede haber coches.
- Avisar en caso de problemas.

b6) Normas de progresión al atravesar zonas urbanas: Cómo esta vía atraviesa el interior de algunos pueblos debemos establecer una normativa específica a este respecto añadida a la anterior: (img.11)

- El grupo va junto, en fila y por la derecha.
- Estar atento y seguir las señales de circulación (semáforos, stop...).



Img.11

b7) Normas de progresión para cruzar carreteras: Como hemos indicado anteriormente, a lo largo del recorrido tendremos que atravesar algunas carreteras siendo la más peligrosa la vía de acceso a la A3. En este aspecto estableceremos un protocolo específico en el que se ubicarán dos técnicos a cada lado de la carretera en un lugar donde tengan buena visibilidad manteniendo continua comunicación para dar las indicaciones.

Las normas específicas establecidas para este caso serían:

- Estar atento a la señal de paso que haga el técnico.
- Cruzamos andando de uno en uno a la izquierda de la bicicleta.
- Los que han cruzado hacen hueco y esperan a los demás.

b8) Pautas de progresión para los técnicos: Una de las claves que mejora la actuación de los técnicos y potencia el factor seguridad, es establecer un “reglamento interior” sobre las normas de trabajo que deben respetar todos los técnicos de la actividad a la hora de progresar con el grupo. Este reglamento lo podemos estructurar en:

- *Acciones antes de empezar la actividad:*

1) *Revisión del material:* revisión de todas y cada una de las bicicletas (presión de las ruedas, estado de los frenos (manetas y cables), regulación de los cambios y transmisión y engrase de la cadena); estado de los cascos y bidones de agua; comprobación de las baterías y el funcionamiento de los aparatos de comunicación.

2) *Reparto del material a los clientes:* elección la talla adecuada para cada cliente; regulación de la altura del sillín; comprobación de la adecuación y colocación del casco.

3) *Mostrar el código gestual básico de progresión:* a nivel visual, la mano en alto significa parada; el brazo extendido con movimiento arriba-abajo disminuir la velocidad; o a nivel sonoro, “coche”, “bache”, “voy”...

4) Otros aspectos clave son: dar a conocer las normas de progresión en la vía; realizar un calentamiento para analizar la actitud-aptitud de los clientes; mostrar el funcionamiento tecnológico de la bicicleta y la técnica en su conducción...

- *Acciones a realizar durante la actividad:*

Con el fin de mantener la seguridad del grupo realizaremos la actividad según el plan establecido y durante la misma realizaremos recuentos periódicos de los participantes; controlar el ritmo del grupo para evitar la dispersión; prestaremos especial atención a aquellos participantes con “menos” capacidades; avisaremos de los puntos de peligro...

1.3.- Factores de riesgo según la dinámica del grupo

a) Análisis de la aptitud y actitud de los clientes

Como medida de seguridad es esencial determinar antes de iniciar cualquier actividad cual es el nivel de partida de los clientes en dos aspectos: actitud y aptitud, con vistas a elegir el nivel de dificultad más apropiado a su nivel.

Para conseguir este objetivo podemos establecer dinámicas y juegos en el calentamiento donde podamos observar cual es el nivel de conocimiento sobre el funcionamiento de la bicicleta de montaña del grupo; el grado de condición física de los participantes; el grado de seriedad o libertinaje en el ambiente...

Además debemos preguntar por la posible existencia de problemas médicos y patologías que desaconsejen la práctica de esta actividad como se establece en el decreto de Andalucía (artículo 29, punto 1, apartado d). Pudiendo impedir la práctica a aquellas personas que por sus circunstancias particulares pueda resultar peligroso como establece el decreto de Andalucía (artículo 26, apartado d) y Asturias (artículo 13, punto 1).

b) Información a los clientes

En los decretos de Aragón (*artículo 10, punto 1*), Andalucía (*artículo 29, punto 1*) y Asturias (*artículo 12*) se ha establecido la obligación por parte de las empresas de turismo activo de informar por escrito a sus clientes, antes de iniciar la práctica de la actividad del: itinerario; equipo y material a aportar por el cliente; condición física y conocimientos mínimos; dificultades que supone la actividad y pautas de actuación en caso de peligro; y la existencia de seguros.

Para cubrir esta exigencia podemos elaborar un folleto informativo donde aparezca por escrito y mediante dibujos lo exigido en la normativa añadiendo además la obligación por parte de los clientes de seguir las instrucciones del técnico y utilizar el material indicado por los mismos pudiendo negarse el servicio si se incumplen estas obligaciones como establece el decreto de Asturias (artículo 13, punto 1).

Además informaremos verbalmente sobre qué actividad vamos a realizar; cómo la realizaremos; por dónde la realizaremos; para qué vamos a realizar la actividad y por qué vamos a realizar la actividad; y realizaremos las demostraciones pertinentes tanto a nivel técnico como del “código gestual” de seguridad establecido.

2.- Recursos disponibles en materia de seguridad

Otro de los aspectos que debemos tener presente en el protocolo de seguridad son los recursos que va a tener en cuenta la empresa para potenciar la seguridad en sus actividades. Recursos periféricos a la propia actividad pero a su vez fundamentales.

a1) Servicios de rescate: Como medida clave de seguridad es importante haber realizado un estudio sobre la ubicación, teléfonos y medios disponibles de los servicios de Protección Civil o los cuerpos de seguridad de la zona, pudiendo informarles al inicio de cada temporada del número de participantes y el trayecto previsto con los horarios aproximados, como establece el decreto de Aragón (*artículo 9, punto 3*). (img.12)

a2) Medios Sanitarios: Además de llevar un botiquín de primeros auxilios que renovaremos periódicamente, sería importante tener localizadas las farmacias, hospitales o centros de salud de la zona, pudiendo diseñar un mapa con su ubicación de los hospitales, teléfonos y las carreteras de acceso teniendo presente los tiempos, atascos...

Img.12



En el caso de la vía verde encontramos:

- *Centros Médicos:*

Morata de Tajuña: Clínica Municipal Ricardo Romero Pl Don Santiago, s/n.

Tel 91 873 13 26

Perales de Tajuña: Centro Médico Perales de Tajuña, Avenida la Paz, 5.

Tel/91 874 90 90

Caravana: Consultorio Médico Local, C/ Real, 6, Bajo.

Tel/ 91 872 30 95

Arganda del Rey: Centro Arganda del Rey, c/ Camino del Molino s/n.

Tel 91 870 07 92

- *Hospitales más cercanos:*

Madrid: Gregorio Marañón c/ Doctor Esquerdo nº 45

Alcalá de Henares: Hospital Universitario "Príncipe de Asturias", c/ Alcalá Meco s/n

Carreteras, ante una posible situación de emergencia en la que se tenga que trasladar a alguien las carreteras más rápidas para llegar a Madrid o Alcalá de Henares son:

Distancia Madrid-Morata de Tajuña 35,9 km Tiempo estimado 0 h 27 minutos

Distancia Madrid-Perales de Tajuña 45,4 km Tiempo estimado 0h30m

Distancia Alcalá de Henares-Morata 34,2 km Tiempo estimado 0h32m

Distancia Alcalá de Henares-Perales 33,6 km Tiempo estimado 0h31m

- *Farmacias:*

Morata de Tajuña: 1) c/ Morería 60; 2) c/ Domingo Rodelgo, 18

Perales de Tajuña: Av/ Paz 15.

Orusco: c/ del Puente.

Carabaña: c/ Real 28.

Tielmes: 1) c/ Pasadero 1; 2) c/ Puerta del Sol, 2.

Ambite: c/ Benito Torres, 10.

- *Emergencias:* 112 y 061.

a3) Seguros Contratados: Todos los Reales Decretos que se han emitido en relación al turismo activo exigen el contrato de dos seguros (responsabilidad civil y seguro de asistencia o accidente) por parte de las empresas de turismo activo.

En nuestro caso los seguros que entran en juego cuando desarrollamos la actividad con nuestros alumnos son el de *responsabilidad civil* perteneciente a la Universidad Politécnica de Madrid para sus profesores, el *seguro escolar* de los alumnos y los propios *seguros de accidentes* y *responsabilidad civil* de la empresa de turismo activo subcontratada para dar el servicio de alquiler de bicicletas.

Conclusiones

La necesidad de establecer protocolos de seguridad por parte de las empresas de turismo activo, además de ser un requisito exigido en la normativa vigente, es un aspecto fundamental de cara a proteger los intereses de los usuarios de este tipo de actividades.

Con este artículo hemos querido dar solución a la carencia de información respecto a la estructura y elaboración de los protocolos que aparece en los decretos presentando una propuesta práctica sobre el diseño de un protocolo de seguridad aplicado a la bicicleta de montaña

Consideramos que esta propuesta puede servir además de base (con sus necesarias adaptaciones) para el resto de actividades que se realizan en esta u otras vías verdes de España, e incluso, como un patrón de referencia para el diseño de los protocolos de muchas de las actividades que se ofertan en el denominado Turismo Activo.

Por último, queremos destacar que muchas veces los profesionales de la actividad física y el deporte son reacios a llevar a sus grupos al entorno natural por las posibles situaciones de riesgo que se puedan presentar.

El programa vías verdes, ante las características que hemos presentado, se puede convertir en una posible solución a esta dificultad, que además se vería reforzada si las empresas que trabajan en estas infraestructuras elaborasen los protocolos de seguridad para sus actividades.

Referencias

- Aycart, C. (2003). *Programa Vías Verdes: posibilidades recreativas en el deporte*, VII Congreso y Asamblea de Deporte para Todos, "El deporte para todos en España: Presente y Futuro", INEF, celebrado en Madrid en 14 y 15 de marzo, 45-56.
- Aspas, J.M. (2000). *Los deportes de aventura. Consideraciones jurídicas sobre el turismo activo*, Zaragoza: Ed PRAMES S.A.
- Decreto 81/1991, de 25 de marzo, sobre requisitos de empresas de organización de actividades deportivas de recreo y turísticas de aventura en Cataluña.
- Decreto 56/2003, de 20 de febrero, por el cual se regulan las actividades físico-deportivas en el medio natural.
- Decreto 116/1999, de 23 de abril, por el que se reglamenta la actuación de las empresas relacionadas con la organización de actividades de turismo activo, en Galicia.
- Decreto 42/2001, de 1 de febrero, de refundición en materia de agencias de viajes, guías de turismo y turismo activo, en Galicia.
- Decreto 146/2000, de 26 de julio por el que se regula el ejercicio y actuación de las empresas dedicadas a la prestación de servicios de turismo activo y de aventura, en Aragón.
- Decreto 92/2001, de 8 de mayo, del Gobierno de Aragón, por el que se modifica el Decreto 146/2000 de 26 de julio.
- Decreto 20/2002, de 29 de enero de Turismo en el Medio Rural y Turismo Activo en Andalucía.
- Decreto 92/2002, de 11 de julio de Turismo Activo en Asturias.
- Decreto 111/2003, de 10 de octubre, por el que se aprueba el reglamento de desarrollo de la Ley 2/2001, de 31 de mayo, de Turismo de la Rioja.
- Fuster, J. y Elizalde, B. (1995). "Riesgo y Actividades Físicas en el Medio Natural: Un enfoque Multidisciplinar". *Apunts: Educación Física y Deportes*, 41, 94-107.
- Jiménez, P.J. y Gómez, V. (2004). "Gestión del Turismo Activo: protocolo de Seguridad"; *APUNTS: Educación Física y Deporte*, 75, 45-49 .
- Nasarre, J.M.; Hidalgo, G.M. y Bernard, P.L. (2001). *La vertiente jurídica del montañismo*, Zaragoza: PRAMES S.A.
- Pérez, C. (1992). *Los peligros de la montaña*, Madrid: Forja.
- Schubert, P. (1996). *Seguridad y riesgo. Análisis y prevención de accidentes en escalada*, Madrid: Desnivel.