

Sé Famoso y Millonario Viajando en Moto. O Sólo Famoso



Hoy, queridos parroquianos, en nuestra homilía semanal abordaremos el tema “Cómo Hacerse Famoso y Millonario Viajando en Moto. O Sólo Famoso”.

Si eres una de esas personas que se cree maltratada por la vida y que tu destino, más que el paro o ese trabajo de mierda, mal visto y peor pagado, no es lo que tú te mereces... has llegado al lugar adecuado. Si además te gusta viajar en moto, sin duda alguna estás en el sitio óptimo.

Veamos... Eres un tipo despierto, con ganas de comerse el mundo, experto en viajes más o menos largos y con moto propia pero las circunstancias de la vida te han ido empujando, casi sin que te dieras cuenta, a algo que no era lo que buscabas, verdad? Pues el tito Viajoenmoto.com va a enseñarte a que te conviertas en millonario mientras disfrutas.

¿Qué preferencias tienes en la vida? Viajar en moto. Bueno, pues ya lo tienes casi todo. Ahora sólo necesitas cuatro consejos mal hilvanados y serás famoso, millonario y, si la cosa marcha bien, puede que guapo.

Lo primero que tenemos que hacer es planificar el tipo de viaje. Fíjate que no digo “el viaje”, “la ruta” o “el destino”. No, no. El tipo de viaje. Como sabrás, porque estás al tanto de todo lo que se cuece en la red viajera, ahora mismo hay un montón de gente haciendo viajes en moto de lo más variopinto, desde atravesar África en Vespa a subir a Cabo Norte en una Harley. Vueltamundistas que salen a la carretera con los objetivos más dispares: por la paz mundial, por los exploradores del año de la pera, por las batallas de la guerra, por preservar el medio ambiente, por la conversión al atletiquismo, por una ONG... Eso está muy bien pero van convirtiéndose en motivos sobados que acaban por aburrir al espectador. Tú tienes que buscar un

Objetivo de Viaje espectacular, que deje a la altura del betún a todos los overlanders. Qué se queden con la boca abierta. Tú, que eres una persona solvente y con ideas, tendrás que buscar algo que llame la atención.

Vamos a desarrollar esto a ver si llegamos a alguna conclusión que nos sirva.

¿Qué cosa mueve el mundo y siempre está en la mente de todos? Pues el follar, sexo no? Claro que un viaje por los puticlubs del planeta es algo que puede resultar muy enriquecedor desde el punto de vista cultural pero no nos hará millonarios, más bien todo lo contrario. Tenemos que buscar a alguien que nos invite, es decir El Patrocinador.

¿Qué más cosas llaman la atención del público en los medios? La polémica. Basta ver cualquier programa de La Cadena Amiga para darnos cuenta de que la polémica vende y tiene tirón. Imagínate lo que puede pasar si mezclamos polémica y sexo. Y no me refiero a discutir con la pareja mientras estás en la postura del misionero.

Pero, ¿Cómo buscamos la polémica y el sexo en el viaje? Muy sencillo, yéndonos sin pagar de los puticlubs. Matamos varios pájaros de un tiro. Por un lado practicamos el sexo, por otro nos ahorramos un dinero y finalmente, tenemos la polémica. O un par de hostias pero también eso será bueno para los objetivos que perseguimos.

Vale, ya tenemos El Objetivo del Viaje. Ahora buscaremos un nombre sugerente y atractivo que encandile a las masas. Aquí vendrá bien una tormenta de ideas. Juntas a los colegas más parranderos y más canallas y os vais de cubatas hasta las tantas. En el momento álgido de la noche les dices que te vas a ir de putas por el mundo, gratis, y las ideas saldrán a borbotones. "Así me lo monto en moto", "Montando en moto por el mundo", "Motosex", "Living la Moto"... qué se yo. Hay tantos nombres atractivos para un proyecto tan sugerente que se me antoja tarea difícil quedarse con cualquiera de ellos.

Vamos encarrilando tu futura vida de millonario aventurero. Recapacitemos. Tenemos El Objetivo del Viaje. Tenemos El Sugerente Nombre del Proyecto. Ahora necesitamos La Ruta.

Para escoger la ruta hemos de fijarnos bien en la que siguen los demás vueltamundistas que hay ahora mismo viajando. Para no seguir la misma, claro. No sólo porque no debemos mezclarnos con cierto tipo de gente sino porque corremos el riesgo de tener un accidente o crear un atasco de motos-que-dan-la-vuelta-al-mundo. Además, por motivos que hasta tú comprenderás, quitaremos de nuestra ruta sitios como Irán, El Vaticano, Afganistán... Ya sabes, nada de países aburridos donde una pandilla de clérigos enfermos detentan el poder. Tú a lugares divertidos y con fama de

promiscuos: [Cuba](#), [Río de Janeiro](#), [Bangkok](#), Ibiza, [Hvar](#)... fiesta y despiporre que ya hemos quedado que es lo que vende.

Ni qué decir tiene que no es necesario dar la vuelta al mundo, podemos comenzar con algo más modesto pero siempre enfocado hacia nuestro gran objetivo que es hacerte famoso y millonario.

Ahora vine lo más peliagudo: la pasta. ¿De dónde vamos a sacar la pasta para costearnos semejante desfile de putas, alcohol y drogas? Ah, que no te lo había dicho... creí que se sobreentendía. Si, habrá drogas. Drogas, alcohol, putas y marisco. No vas a ser un motero al uso, de esos que salen en YouTube luciendo palmito o poniéndose perdidos de barro por andar por sitios que no conocen sin tener ni puta idea de lo que hacen. Tú serás un motero con otro tipo de dificultades. Te asaltarán las resacas, vomitarás en los baños, te caerán un par de sopapos a menudo, vivirás en el lumpen y convivirás con personajes de baja estofa. Pero de eso hablaremos luego. Ahora abordaremos el asunto del pecunio.

Pensemos un poco... ¿Quién puede estar interesado en patrocinar a un tipo que se va de farra, que se mete en líos, que se va sin pagar las consumiciones en los pubs más pijos de la ciudad, que graba encuentros sexuales con prostitutas, que se emborracha hasta caer de culo y que se droga con politoxicomanía evidente? Pues cualquiera, claro está. Eres un filón para cualquier empresa medio canalla que quiera promoción buena y barata. Fabricantes de preservativos, bebidas energéticas, agencias de viajes, bufetes de abogados, alcoholes baratos... se pelearán por comprar un espacio publicitario en las maletas de tu moto. Ya tienes El Patrocinador.

Veo que pones caras raras... ¿Es por lo que he dicho de que te tienes que grabar follando? Pues claro que sí! Tu web no es para todos los públicos, está clasificada "S" o "X" depende del día. Si vamos a andar con remilgos mejor lo olvidamos todo.

Pues ya tienes casi todo listo para salir al mundo. Al principio tendrás que hacer una pequeña inversión para darte a conocer pero verás que en pocas semanas tu canal de YouTube estará echando chispas, tu perfil en Facebook tendrá miles de amigos y en Twitter se darán de leches para hacer RT a tus ocurrencias.

No podemos olvidarnos de la polémica. Vas a tener a un montón de gente en contra por aquello de que fomentas en uso de drogas, alcohol, prostitución, tráfico de armas (sí, también. Te harás una foto con algún mafioso ruso). Y a esta gente que tienes en contra es el público al que tendrás que cuidar. A los acólitos, que serán muchos, no hace falta. Para ellos serás su héroe y te defenderán a capa y espada porque estarás viviendo la parte de su vida que a ellos les gustaría pero no pueden. Voyeuristas, freaks, consumidores de porno, pajilleros de la web, protodrogadictos, canallas, cuarentones

divorciados, yuppies de medio pelo... los tendrás a todos en el bote. Pero a los detractores será fácil perderlos. Y son precisamente ellos los que, con sus proclamas encendidas y su moralina impostada, te auparán en las redes sociales y en todo lo que se menee en internet. El salto a la tele será cuestión de tiempo y no faltará una cadena que te fiche para que muestres tu irreverente vida canalla en la pequeña pantalla.

Como último consejo te recomiendo que no le hagas ascos a ninguna droga, a ningún alcohol y a ninguna relación sexual sea del tipo que sea.

Prepárate a penetrar en el mundo de aventuras que se abre ante ti.

[violencia476_0.jpg](#)

Infidelidad Manifiesta.



Mi moto no tiene nombre. O mejor dicho, tiene un nombre genérico "La Moto". No precisa de más detalle ni de más personalización nominal. Solo tengo una y cuando hablo de ella el receptor identifica inmediatamente "La Moto" con la Suzuki vStrom que tengo en propiedad. Una vez intenté darle un nombre, otorgarle alma y bautizarla para que no anduviese por esas carreteras de Dios sin el sagrado sacramento bautismal.

Pero fracasé. Igual el nombre que escogí para ella, Srta. Rattenmeyer, no era de su agrado. O igual no quiere tener apodo. El caso es que ella no se dio por enterada y nunca contestó cuando la llamaba por su nombre, o sea que desistí. Como lo del bautismo había sido sólo un proceso mental que ni

siquiera llevé a cabo en voz alta me resultó sencillo deshacer el ritual: volví a realizar el proceso a la inversa y listo. Se quedó de nuevo sin nombre.

La verdad es que siempre me ha parecido una chorrada esto de poner nombre propio a los coches o las motos y si lo hice fue por no parecer “rarito”, porque me preguntaron varias veces por el nombre de mi moto. Y muchos, como yo, han puesto nombre a su moto porque otros lo habían hecho antes. Mercedes, Susi, Princesa Negra, La Poderosa, Victoria... Me imagino a los ingenieros japoneses buscando un nombre para el último modelo de RR.

- *Jai, Toranaga san.*
- *Jai, Tuduri san.*
- *Como vamos a llamar a este modelo?*
- *Le llamaremos Suzuki Malicalmen 750 Ele Ele*

Claro que eso de llamar Maricarmen a la moto podría dar lugar a algún que otro malentendido.

Puede pensarse que el propietario adquiere, al ponerle nombre a su moto, un vínculo afectuoso más grande que los que no lo hacemos. Podría ser pero, en cualquier caso, es un vínculo bien pasajero. Pocos son los moteros que, pasados unos años con la misma moto, no estén deseando cambiarla por otro modelo. ¿Qué amor fiel es ese? ¿Qué cariño especial se siente por el objeto si, a la vuelta de la esquina ya están mirando a otra con ojos golositos? Le pones un nombre cariñoso, inviertes afectividad, tiempo y dinero en la relación y luego, si te he visto no me acuerdo. Tanto nombre y tanta reverencia para esto.

Mentiría si dijera que no siento nada por mi moto, claro que siento. Tengo un apego enfermizo por ella y, a veces, me quedo mirándola por largo rato, como embelesado. Otras veces me siento ridículo porque sé que es sólo un objeto y no debería sentir apego por él. Pero lo siento. Sin embargo no es un apego personalizado en esta máquina en particular. Me ha traído y llevado durante más de 100.000 kilómetros sin percances ni averías dignas de reseñar pero estaba construida para eso. Siento el mismo apego que sentía por las anteriores y el mismo que sentiré, supongo, por las venideras.

Es decir, no es un amor verdadero por la moto en particular sino por todo aquello que me aporta. No es amor por el objeto sino por todo lo que lleva implícito. Y me da igual la marca mientras no me de problemas.

Por eso mi moto no tiene nombre.

Foto | [sergis blog](#) en Flickr-CC

Hágalo usted mismo

Hoy he terminado una nueva tarea de mantenimiento en la moto, el cambio del amortiguador. Con 100.000 Km. ya tocaba (o eso dice el sentido común) pero lo cierto es que yo no notaba ninguna tara en la suspensión. Es verdad que se va deteriorando lentamente y uno se acostumbra de forma progresiva así que, es de suponer que no estaría en óptimas condiciones.



La tarea la llevé a cabo yo mismo, manchándome de grasa, conociendo un poco más la moto y evitando, una vez más, el paso por el taller. No es que esté en contra de los talleres, que va, pero hay tareas que el usuario puede hacer por su cuenta sin la concurrencia de terceras personas. Eso, además de establecer un vínculo especial con la máquina, nos ahorra unos dineros que vendrán bien para invertir en gasolina, por ejemplo.

Hace unas semanas cambié los rodamientos de la rueda [consultando un tutorial](#) en la red (dónde si no...). Los repuestos los compré en Inglaterra, ante las dificultades que encontré para comprarlos en mi tierra. Fue otra tarea sencilla que cualquiera puede hacer en su casa con un poco de maña y tiempo libre.

Las herramientas usadas en todas estas tareas de mantenimiento son las que trae la moto y alguna más que he ido comprando con el tiempo pero nada de otro mundo. Eso si, hace años que decidí dejar de "invertir" en

herramientas de los chinos y decantarme por algo de más calidad. Acero Palmera, cromo-vanadio, cromo-molibdeno... Utillaje con un poco de calidad que no estropee tuercas y tornillos y que no se rompa a la mínima exigencia. Pero, porqué os cuento todo esto? Pues porque yo no soy ningún entendido en mecánica, no tengo gran idea de puestas a punto, ni de inyectores, carburaciones o reglajes de suspensión. Pero me animo a meterle mano a la moto y a realizar estas tareas sencillas. Y si yo lo hago, cualquiera puede hacerlo con unos mínimos conocimientos.

Así que, ya sabéis, antes de dejar la moto en manos extrañas, intentad hacerlo por vosotros mismos. En Internet está todo el [conocimiento compendiado](#), solo hay que ponerse a ello.

Despedida en un Futuro Incierto

Finales de Marzo de 2058

Querida nieta:

Espero que sepas disculparme por no usar el *biolog* o cualquiera de las herramientas que se han puesto tan de moda en los últimos años. En esta ocasión, llegado ya el ocaso de mi vida, he preferido usar herramientas de antaño, el sempiterno lápiz y el denostado papel que, en cuestión de cuarenta años ha pasado a ser algo anecdótico.

Mucho han cambiado las cosas, como no podría ser de otro modo, en los últimos cuarenta años. Incluso en este pueblo apartado, siempre tan apacible, el tiempo no ha dejado de marcar continuamente el parsimonioso devenir con su poderosa impronta. Recuerdo con nostalgia la época de juventud, los primeros amores y, por encima de todo, los momentos de esparcimiento y de fiesta. Supongo que será una condición "sine qua non", indispensable para o por hacerse viejo. Ya tengo casi noventa años y, aunque la ciencia, unida a ciertos avances tecnológicos me mantienen dentro de unos parámetros aceptables de salud, siento que mi momento está cercano, que debo devolver a la Tierra la energía que me fue prestada al nacer. Y es por ello que te quiero hacer partícipe, querida Julia, de la historia de tu tierra, del lugar que, aunque no te vio nacer, te acogió como su hija y al que tanto cariño le guardas.

El pueblo pasó en estos casi noventa años por muchos avatares y por infinidad de situaciones. Alguna de ellas estuvo a punto de dar al traste con el futuro de la comunidad pero, como en toda la historia de la humanidad, conseguimos sobreponernos y continuar hacia adelante, reinventándonos una y otra vez.

La primera de las situaciones apuradas llegó, creo recordar, a principio de los años veinte. Después de dos décadas perdiendo población de forma alarmante llegó un momento en que casi todos los habitantes de las zonas rurales habían abandonado sus hogares para vivir en la gran urbe. El centro

de Asturias se había convertido en una metrópoli donde muchos vivían y la mayoría sobrevivía, al igual que en todas las regiones, casi siempre mirándose en el espejo de la compulsión. Hacia allí emigraron los últimos miles que quedaban en el campo cuando el sector primario se vio sustituido en su casi totalidad por las materias primas procedentes de Asia y, en menor medida, de África. Parecía, y de hecho era, una gran hecatombe. La tristeza se adueñó de los pocos que quedábamos, de todos los que observábamos con recelo aquella diáspora sin sentido. Sin embargo, poco a poco, se produjo una recuperación poblacional gracias a lo que dio en llamar la "Nueva Venida", el regreso de los que, hartos de perseguir el espejismo, hartos de ir en pos de una quimera, decidieron regresar a la tierra de sus abuelos y comenzar una nueva vida, sencilla pero plena.

Influyó mucho en aquella nueva repoblación la universalización de la Red. Venía creciendo de forma exponencial desde mediados de los noventa del siglo pasado pero hacia la mitad de la década de los años veinte sufrió una explosión que parecía no tener límite. Todo estaba en la red. Todo lo que existía (y lo que no) estaba disponible de uno u otro modo, de forma que el trabajo, las relaciones personales, los bienes de consumo, la Vida, pasaba por protocolos Ip, por DNS's por mailing o por la web cinco punto cero. El acceso se convirtió en universal de forma que no quedó rincón en la Tierra que estuviera fuera de su alcance y los datos corrían en nuestro derredor sin que nos percatásemos apenas de su existencia. En mundo era una inmensa zona WiFi, supongo que en algún museo te habrás enterado de lo que era la wifi para los de mi edad, ese obsoleto sistema que fue sustituido por el UPDT, (Universal Protocol Data Transport).

Ah, los tiempos de la wifi y los tiempos en que teníamos un remedo de democracia que, aunque muy criticable, al menos no posibilitaba que el presidente de gobierno fuese escogido cada cuatro años por la corporación Google. Cómo nos engañó la Corporación a todos. Comenzó a meterse en nuestras vidas casi sin que nos diéramos cuenta. Le regalamos, de forma voluntaria, una parte de nosotros mismos y, cuando quisimos reaccionar, ya era demasiado tarde; se había convertido en un cáncer en nuestro interior que conocía hasta los detalles mas íntimos. Obnubilados como estábamos por todo lo que se nos ofrecía no supimos darnos cuenta de que la Corporación se adueñaba, incluso, de nuestros pensamientos. Después de varios años cualquiera de las versiones del programa iGod podía realizar un mapeado de nuestra vida a niveles que ni siquiera nosotros éramos capaces. Tus aficiones, tu familia, tus anhelos, tus emociones pasaban por el tamiz de iGod para escanear nuestra mente y conocer hasta lo más profundo y los secretos insondables. Pronto su inmenso poder fue capaz de comprar voluntades o decisiones políticas de amplio calado y fue cuestión de tiempo que la fusión entre poder político y empresarial se convirtiera en algo tan indisolublemente unido que resultó imposible discernir donde terminaba uno y comenzaba el otro.

Nuestra vida entera dependía, por completo, de Google y todas las herramientas que había creado para controlarnos.

Ni siquiera núcleos tan apartados como éste quedaron al margen. Todos pertenecíamos a la Corporación. Y de hecho, todos seguimos perteneciendo porque las cosas no han hecho más que empeorar en este sentido. El desvarío orweliano se ha convertido en realidad.

Fue por aquel entonces cuando intenté huir. Un día cargué la moto con cuatro cosas que consideraba imprescindibles y me fui lejos. Pero nunca estás lo suficientemente lejos mientras estás vivo. Siempre cargas contigo mismo y con tus recuerdos. Y la moto, aunque buena compañía, se reveló como insuficiente. Además me cazaron como a un conejillo. Me domaron bien aquellos años en la cárcel. Tu padre nunca me perdonó aquellas veleidades. Creo que sufrió más que nadie. Todo aquello fue una mierda, mi niña. Una mierda muy grande.

Aún quedan hombres libres, seres al margen del control que sobreviven en las zonas más apartadas pero son cada vez menos y su contacto con nosotros es muy escaso. Recuerdo que el día de mi jubilación, cuando cumplí setenta y cinco años, conocí a uno de ellos. Un “desenganchado” de segundo nivel que había conseguido vivir a un lado sin que su vida estuviera en manos de la Corporación. Aún quedaban algunos datos de su vida anterior en poder de la empresa pero eran tan antiguos como inservibles para el control de la persona. Aquel hombre me enseñó algunas buenas cosas pero creo que el precio que pagaba por su libertad era demasiado alto. Yo, después de la cura de “reeducación” siempre estuve preso en mi jaula de oro y dudo que, aunque pudiera hacerlo, deseara salir de la telaraña de “mamá Corporación”.

El pueblo quedó fuera de las grandes infraestructuras de transporte, lejos de las comunicaciones viarias y lejos de los centros de poder que, a pesar de que las distancias eran cada vez menores, para nosotros quedaban cada vez más lejos. Gracias a eso la “segunda venida” resultó más rápida aquí y los recién llegados encontraron el atractivo de “lo salvaje” antes que en las zonas cercanas a las grandes vías de comunicación. Llegaron buenos tiempos. Las viviendas abandonadas volvieron a habitarse y las voces de los niños resonaron de nuevo en las calles. A pesar del férreo control de la Corporación, nuestras vidas parecían correr por caminos distintos a los del resto. El pueblo era como un núcleo de desenganchados de tercer o cuarto nivel, aunque no lo fuéramos. La Repoblación nos trajo, no sólo prosperidad económica, sino un nuevo estado mental y una nueva forma de relacionarnos como vecinos. Definitivamente fueron los mejores años de nuestras vidas.

Pero todo aquello se fue diluyendo y hacia los años cuarenta el movimiento *neolife* había perdido gran parte de su magia, institucionalizándose y sometiéndose, bien por voluntad propia o por imposición, a los omnipresentes designios de la Corporación. El pueblo tenía, como a finales del siglo XX, suficiente población y gozaba de una prosperidad envidiable

pero éramos muchos los que añorábamos los tiempos de la Segunda Venida y todo lo que nos trajo.

Pero me estoy liando, mi niña, me estoy liando cuando lo único que deseo es despedirme. Me gustaría hacerlo personalmente. Mirarme en tus profundos ojos verdes y escuchar una vez más tu risa loca contagiando alegría por doquier. Pero tendremos que conformarnos con esto. Es lo que hay! Un trozo de papel garrapateado y muchos suspiros exhalados entre sollozos.

Confío en que aún puedas conseguir algo de gasolina. Ya sé que es difícil desde que lo eléctrico inundó todo pero, conociéndote, también sé que no pararás hasta llenar el depósito.

Súbete en ella, es tuya.

Acelera.

Siente el poder de su motor. Escucha su música.

Afinado en Fa.Y en Fa sostenido al retener.

Acelera, hijita, acelera y hazla volar. Déjalos a todos con la boca abierta.

Acelera y atruena! Déjate contagiar por su sonido, por su poder. Y grita fuerte. Dale, al menos, esa última vuelta y luego haz con ella lo que quieras. Es tuya.

Tan sólo te pido que me dediques un pensamiento mientras ruge el motor.

Nada me reconforta más que la idea de pervivir en ti.

Adios Julia. Que seas feliz y que tengas buena ruta.

[Motos, Sueños y Quimeras](#)



La afición a las motos reúne en torno de sí a un montón de gente de lo más variopinto. Ya he hablado en este blog, a veces en tono de broma, de las diferentes tribus que cohabitan este ecosistema motero tan dispar. Desde aficionados al custom y los cromados, salidos de Easy Rider, hasta émulos de Emilio Escotto que sueñan con recorrer el mundo a lomos de una BMW pasando por imitadores de Pedrosa con la rodilla en el asfalto. Es, muchas veces, un universo hecho de sueños, de ilusiones y de quimeras.

Y eso es bueno. No pasa nada, cada uno persigue su sueño como puede o como quiere. Si quiere.

Pero, en todo este maremagnum de intereses, de cosmovisiones y de gustos no puede pretenderse que haya un nexo común más allá del hecho de desplazarse en un vehículo de similares características. Es decir, que tenga dos ruedas. Ya sabemos que queda muy bien apelar a no se qué supuestos "valores moteros", a cierta sobreentendida solidaridad y al sentimiento de libertad que... blablabla.

Sin embargo, a la hora de la verdad, ni somos tan solidarios, ni gozamos de tanta libertad ni, por supuesto, somos tan parecidos unos a otros.

Hace unos días, paseándome por un foro que tiene la moto como temática principal constaté, no sin cierta pesadumbre, que, tal y como postulo, somos bien distintos. Se daban allí cita lo más granado de la estulticia, lo más bruto y lo más bobo del gremio. Hacía tiempo que no leía tantas gilipolleces seguidas y escritas con semejante falta de tino.

Yo no me tengo por idiota. Ni mis amigos, los que están relacionados con el mundo de la moto, lo son. Tampoco son idiotas la mayoría de personas con

las que tengo contacto en internet por causa de la moto.

Es decir que, estos segundos, no nos parecemos a ese elevado porcentaje de idiotas que coexisten en el foro que comento.

¿A dónde quiero llegar con todo esto? Pues este ejemplo viene a colación de algo que leí ayer y que me dejó un tanto traspuesto. Fabián Barrio, que es un tío que no tiene nada de idiota, [se quejaba](#) de que su nuevo proyecto, después de haber regresado de dar la vuelta al mundo durante dos años, no había tenido la acogida que él esperaba. Consiguió una gran atención mediática y un alto grado de seguidores al ir contándonos sus aventuras y desventuras durante el viaje. Se hizo querer y fueron muchos los que le profesaron un gran cariño, me consta. Luego, cuando volvió a España presentó su libro por toda España y también obtuvo gran éxito de ventas y de público.

La mayoría de la gente que lo seguíamos lo hacíamos, o bien por nuestra afición a las motos, por afición a los viajes o por ambas cosas. Y hasta ahí llega el nexo común entre su público. Ni la temática de su obra, tanto el libro como la web y el viaje, iba dirigida a un público de masas, ni los seguidores tenemos tanto en común por el hecho de ser “moteros”.

El nuevo proyecto, un [audiolibro](#) que nada tiene que ver con el trabajo anterior y por el cual había cosechado seguidores, se aleja mucho del mundo de las motos y, probablemente, está destinado a un público distinto. El “target” no tiene nada que ver. Los seguidores y fans no continuaron detrás de Fabián una vez que concluyó el proyecto inicial.

Es natural que, si cambias radicalmente tu estilo, pierdas lo poco que te unía con tus admiradores, es decir, la pasión por las motos o por el viaje. O por las dos cosas. Siento mucho que Fabián no haya encontrado el éxito en esta nueva andadura pero más siento que haya dado un giro tan radical en algo que si le estaba dando éxito y que nos gustaba a muchos: contar sus viajes en moto.

Quizá, si lo que buscaba en las dos ruedas era un trampolín que lo catapultara a algún tipo de estrellato para, desde allí, escoger otros destinos, se haya [equivocado de carretera](#).

Y así llego otra vez al principio: lo único que nos une es la pasión por las motos. Si nos quitan esa única variable, quizá nunca lleguemos a conocernos.

[La música inundó la carretera.](#)

Hace muchos años que paso este puerto en moto. Muchísimos. Es uno de esos puertos de montaña del Occidente de Asturias de montañas viejas y redondeadas, cubiertas de brezo verde oscuro. Las cumbres y la mayoría de las laderas se calcinan cada año a causa de los incendios forestales. Se provocan para favorecer la regeneración de pastos, al menos eso dicen. Las zonas orientadas al Norte son más húmedas y están menos castigadas.

Me conozco la carretera muy bien, cada curva y cada bache. Sé a qué velocidad tengo que entrar en este giro y qué es lo que hay tras aquella loma. También conozco los caminos que se ven desde aquí. Allí, a lo lejos, el Camino de Santiago Primitivo y en la otra vertiente las pistas que llevan a los prados que sobreviven en el fondo del valle, testigos mudos de un pasado cercano.

La fuente mana agua a borbotones. No es de extrañar. Lleva todo el invierno lloviendo y nevando como hace años que no lo hacía. Conforme vaya avanzando el verano el chorro será cada vez más exiguo y, en septiembre o en octubre, desaparecerá.

Y hoy vuelvo a pasar el puerto como tantas veces. La única novedad que hay en el paisaje es el manto de nieve que cubre las zonas más altas. El asfalto está limpio y, en la mayoría del trazado, seco. Por momentos blanquea a causa de la sal que se vierte cada día. Unas nubes al fondo que presagian lluvia para la tarde y poco más.

Pero sí, hay algo más.

Hoy el paisaje tiene banda sonora. Acabo de instalar un sistema de bluetooth en el casco y voy escuchando la música que tengo almacenada en el móvil. Ya no escucho el ruido del viento en el casco. Ni el motor. Hoy la danza con la carretera se ha tornado más real que nunca y todo parece enmarcado de nuevo. Suena Vampire Weekend, en inglés. No tengo ni idea de lo que dicen. Ni me importa. Como por arte de magia este puerto hoy se ha transformado en un lugar distinto, con las mismas curvas, sí, pero distinto. Parece un documental o un paisaje de alguna película. De algún modo, al añadir un elemento extraño y predominante en cierto modo, todo ha pasado a otra dimensión.

Ya había probado esto de escuchar música el año pasado, durante el viaje a Noruega. Las aburridas carreteras suecas en las que el único paisaje eran abedules y abetos hasta la saciedad, también viraron hacia algo más dinámico. Pero aquellas eran carreteras nuevas para mí y, como es natural, mis ojos las miraban como algo novedoso. Sin embargo la carretera de hoy no es novedosa, es la de siempre.



Han pasado varias decenas de kilómetros y ahora asciendo por la carretera del Puerto de Somiedo. Encajonada entre el río y la pared caliza, discurre con discreción en este tramo recóndito. Ahora es Lila Downs la que canta. Más que cantar recita. Es una voz quejumbrosa y melancólica que parece fluir con el agua. Hace que me sienta afortunado y que sea consciente de todo lo que tengo que, sin ser gran cosa, es más que suficiente. Mi familia, mi moto y tiempo para salir a la carretera. Sonríe ampliamente y mi sonrisa inunda el interior del caso. Y mi sonrisa ilumina la carretera, y los túneles, y el río, y los montes nevados, y...

Y siento un escalofrío que me recorre los brazos mientras la mirada escapa del fondo del valle para posarse en las cumbres más altas.

¿Por qué nunca nadie me dijo lo que es viajar en moto con música? Ahora, cuando planifique un viaje, además de elegir las carreteras he de escoger la música con cuidado. ¿Me moveré por autopista durante muchas horas? Habrá que cargar AD/DC, por supuesto "Autopista" de Obús y también algo de Queen. ¿Carreteras tranquilas al lado del mar? Se me ocurre algo de

chill-out o de la primera época de Mike Oldfield. Y Bela Ruse, arrastrando su voz tranquila encima de las olas. ¿Carreteras de montaña, reviradas y frescas? Kasabian, The Fratellis, The Strokes, The Shins... mucha variedad, como los paisajes que iré descubriendo. Y King Charles con sus pelos locos. ¿Y para las vías interurbanas con tráfico? Swing. Mucho swing y mucho jazz. Club des Belugas, repiqueteos de Jojo Effect y Ania Chow. Cada vía y cada paisaje reclamará su música y ya no podré viajar de otro modo.



[Pegasus o la conspiración de los villanos.](#)



Vino Perseo, que era hijo de Zeus y le cortó la cabeza a Medusa y de aquella brutalidad, de la sangre derramada, nació **Pegaso**.

Bastantes años más tarde, después de la Guerra Civil Española, la marca de automóviles Hispano-Suiza fue nacionalizada y de aquellos mimbres, hijos de la brutalidad, nació el mítico camión **Pegaso**.

Y también de la maldad y de lo bruto nació **Pegasus**, el villano de la serie manga *Yu Gi Oh!* ¿Qué podemos esperar los sufridos contribuyentes de la puesta en servicio del sensacional **Pegasus**, el nuevo radar de la DGT?

Miedo, zozobra y paranoia.

Desde hace varios meses aparecen de forma insistente en medios de prensa noticias relacionadas con el tráfico, la seguridad vial y las multas. Tomadas cualquiera de ellas por separado pudiera parecer que están encaminadas a reducir la siniestralidad, a minorar la cifra de heridos y, por ende, dejar de engrosar la lista de gastos de los hospitales públicos, por ejemplo.

Pero si las tomamos en conjunto podemos extraer conclusiones nuevas. Incluso elaborar teorías si las cruzamos con otras noticias. Vamos a ello.

Tomemos alguna de ellas al azar:

[La DGT centra la vigilancia en las carreteras secundarias](#)

[Más controles de la DGT en las carreteras secundarias](#)

[Tráfico se plantea reducir la velocidad en las vías secundarias y subirla en autopistas](#)

[Se llama 'Pegasus' y es el nuevo radar de la DGT](#) o ... que exceden los límites de velocidad en las carreteras secundarias

[Fernández Díaz abre el frente de la lucha contra las drogas](#) ... en las carreteras secundarias.

Podría seguir pero cuatro noticias es muestra suficiente.

Como vemos hay una insistencia en centrar la presión de la vigilancia sobre las **carreteras secundarias**. Quedan un tanto relegadas las vías interurbanas, las periurbanas y los puntos de más concentración de tráfico en favor de las carreteras secundarias.

Ahora hagamos una búsqueda en Google con las palabras “pérdidas concesionarias autopistas” o algo similar. Nos arrojará un resultado parecido a este:

[El PP da más garantías para paliar la quiebra de las autopistas](#)

[Fomento quiere "nacionalizar" las pérdidas de las autopistas](#)

[Fomento sube al 80% la ayuda a las concesionarias de autopistas y ...](#)

Y ahora crucemos la información de forma creativa:

Las autopistas comienzan a ir de capa caída, al igual que muchos otros sectores a causa de la crisis. Inmediatamente solicitan al Gobierno ayuda porque los inversores han dejado muchísimos millones de euros en algo que creían, iba a funcionar. Estamos hablando, por ejemplo, de *Sacyr Vallehermoso*, *Banco de Santander*, *Caixanova*, *Acesa*, *Albertis*, *Ferrovial* y, en general, cualquier banco o caja que se precie.

Podríamos pensar, si fuéramos un poco pejugeros, que desde todos estos círculos de poder se presiona, en forma de lobby, al gobierno para que los saque del atolladero y busque alguna solución a esta sangría de millones. Por seguir con la teoría, que a estas alturas de la lectura ya parece perfilarse con claridad, el gobierno aumentaría la presión sancionadora sobre los viales que le hacen competencia a las autopistas de peaje y, además, da facilidades a los ciudadanos para que no se arriesguen a circular por vías tan

sancionadas como las señaladas: aumenta el límite de velocidad hasta los 130 km en las vías de alta capacidad. Ojo, no en todos los tramos, solo en aquellos en los que no hay accidentes como, por ejemplo, las vías de peaje.

Es decir, facilidades para circular por las vías de pago y palos e impedimentos para el resto de carreteras. Son todo ventajas: se disminuye el número de accidentes, se salva la inversión de corporaciones y multinacionales y se recauda una buena porción en multas con juguetes como **Pegasus**, que estará amortizado en un abrir y cerrar de ojos.

¿Y de quién es la culpa?. La culpa no es de nadie, a estas alturas ya debería usted saber que no hay nada más libre que la culpa: sin padre, sin madre, sin dueño...

[Libro. Go! Aventuras Sobre Dos Ruedas](#)



Hace mucho tiempo que no compro revistas de motos. Seguro que más de tres años. Antes era un asiduo. Me gastaba un dineral en revistas y casi lo único que me interesaba eran las secciones de viajes y las consultas de los lectores. Pero antes no había internet y tragábamos de todo. Por eso me he llevado tamaña sorpresa con el libro de **Solo Moto**.

Milimétrica Producciones ha recopilado en un libro una serie de relatos de viaje que fueron publicados en la revista. El libro se llama **"Go! Aventuras sobre dos ruedas"** y nos anima a salir de aventura sin levantarnos del sillón de casa. Mal comienzo si lo único que pretende es tenernos amarrados al sillón en lugar de que nos inunde el deseo de salir disparados al garaje y subirnos encima de la moto. Aunque solo sea a cerrar los ojos, agarrarnos al manillar y dejar volar la imaginación.

Y si tenemos malos principios no son mucho mejores los siguientes pasos. Decía antes que las revistas podían ser un referente de la "literatura" de viajes en moto porque apenas si había elementos de comparación. Pero ahora no.

Ahora tenemos muchos libros de viajes en moto en el mercado. Y tenemos internet. Y no nos tragamos todo lo que nos tiren. Y a tenor de lo leído en **"Go! Aventuras Sobre Dos Ruedas"** parece que los encargados de seleccionar el material para publicar no se enteran. O eso o estaban de

vacaciones. Solo así se explica que nos hayan metido en el mismo ejemplar a tipos como Silvestre o Morchón que tienen calidad en el verbo, con textos escolares mal escritos. Al igual que en una almoneda o en el tango Cambalache, tenemos un revuelto de difícil digestión.

De todos estos años sacando dos o tres crónicas de viaje cada mes, ¿no han encontrado otra cosa de más calidad para publicar?

Por otra parte, y aunque nada me importe ni nada aporte a la crítica del libro, me han dicho que los autores no cobran por la publicación ya que han cedido, cuando publicaron en la revista, los derechos a la editorial. Allá los autores con su obra y allá la revista con su selección pero, desde luego, esto no anima a volver a comprar el ejemplar mensual.

Lo del libro ya no tiene remedio.

Rebasar la línea, pasarse de la raya.

De como la Autoridad puede hacer de tu capa un sayo e intentar imponerte una sanción por alguna cosa absurda, como por ejemplo pisar las líneas de la carretera. Aunque sean las discontinuas.

Cuando te dan el alto en un control policial siempre te imaginas una situación dramática. ¿Habré rebasado el límite de velocidad? Esa suele ser la pregunta más recurrente. Hay quien se pone nervioso y, ante la posibilidad de una multa se azora de tal manera que apenas si llega a ser capaz de balbucir su nombre. Y no es sólo por el importe de la multa, que también. Es por nuestra educación, por la vergüenza que nos supone el haber transgredido una norma y que nos hayan pillado. No estamos acostumbrados a la transgresión, a saltarnos las normas sin que haya consecuencias. En el país del mundo con mayor normativa legal estamos muy aleccionados desde pequeños. Y claro, que nos pillen en un "*renuncio*" nos causa trauma.

Así andaba yo, medio traumatado, el día en que dos agentes de la Guardia Civil me pararon en una solitaria carretera de Zamora un día de llovizna desagradable. Acababa de adelantar a un Fiat Stylo de servicio camuflado. Inmediatamente fui rebasado por ellos y, con un cartel luminoso en el portón trasero, me indicaron que los siguiera. Yo, que tampoco estoy acostumbrado a transgredir, los seguí bajo el manto de la mansedumbre.

El resultado de aquel encuentro lo tienen ustedes en la imagen que ilustra este texto: denunciado por pisar la línea DISCONTÍNUA cuando circulaba en dirección a "JIGÓN". Un precepto infringido y dos conceptos inexistentes. Ni yo viajaba en dirección a esa ciudad imaginaria, ni es punible el hecho de pisar la línea discontínua.

Al igual que en el chiste, cuando leí que me denunciaban por pisar la línea se me vino a la cabeza la pregunta ¿qué pasa, que la he roto?

Libro. La Vida es Sólo Equilibrio.



Ediciones Irreverentes ha sacado en 2012 una de esas joyitas que, por pequeñas, pasan desapercibidas. No anda “La Vida es sólo Equilibrio” entre los libros de motos más vendidos, ni sus promotores se prodigan en las redes sociales cantando las excelencias de la obra. Y quizá no lo necesiten. En tan sólo 150 páginas un docena de autores nos descubren relatos encantadores, minimalistas algunos y delicados la mayoría.

Descubrimos, de la mano de Mariano Urdín y perlados de fino humor, los secretos de la venta de motos, las tribulaciones de un motard desencantado del mundo con Alicia Arés o relatos de interior de Ignacio Seijas.

Los autores proceden del mundo de la prensa especializada y huyen de cualquier protagonismo, dejando el peso argumental en manos de la

protagonista: la moto.

Claro que no todos los textos están en la misma línea en cuanto a calidad y, al menos un par, hubiesen merecido ser desterrados a la trastienda de la web de donde nunca debieron haber salido. No voy a decir cuáles son estos textos, es preferible comprar un ejemplar, porque merece la pena, y destripar el interior hasta descubrir cuales son los sobrantes.

Promete la contraportada que lo que nos encontraremos en el interior es algo más que una mera novedad y que su ambición es contribuir y dar esplendor a la cultura de la Moto. Con este primer libro han conseguido superar, con creces (salvo las manchas mecionadas), la base del edificio y sólo nos resta esperar que, tal y como nos anuncian, sea el primer capítulo de una larga serie.

El libro se enmarca en la colección "Cercanías" de Ediciones Irreverentes, *una colección dedicada a obras breves, impactantes e irrespetuosas, con especial atención a las vanguardias literarias y obras marginales o incluso malditas: una apuesta por libros refractarios a la ideología dominante y por autores noveles y del extrarradio.*

En este primer volumen dedicado a la moto participan:

Alicia Arés, Andrés Fornells, Francisco Legaz, Mariano Urdín, Pedro Sánchez, Nacho Mahou, Ignacio Seijas, David García Navarrete, José Luis Miranda Carmena, Chema Bermejo y Tomás Pérez Sánchez.

9,95 euros -154 páginas
ISBN: 978-84-15353-60-7

[Ediciones Irreverentes](#)

[Hostelería para Motoristas](#)

Pudiera ocurrir que estuvieras, amigo lector, viajando por España y lo hicieras sin un objetivo concreto. Quizá te encontraras, como en el bolero, perdido, sin rumbo y en el lodo. Pero entonces, alguien te dice "ven" y tu lo dejas todo.

Te proponemos, en esos momentos de viaje sin fin, una parada en cualquiera de los establecimientos de este mapa, el más completo listado de "bares de motos" que se ha realizado hasta la fecha.

Para llevarlo a cabo hemos tomado el trabajo iniciado por "Buda" y por "Customadrid" y le hemos dado otra vuelta de tuerca, añadiendo un montón de bares, restaurantes y hospedajes que no estaban incluidos.

Además están disponibles en varios formatos para que te los puedas llevar a tu GPS, al móvil, al navegador al dispositivo móvil que más te guste.

[Bares de Motos](#) KMZ

[Bares de Motos](#) KML

[Bares de Motos](#) GPX

[Bares de Motos](#) DFX

[Bares de Motos](#) DSV para Garmin

[Usuarios de lectores de pantallas: haz clic aquí para acceder a la versión HTML simplificada](#)





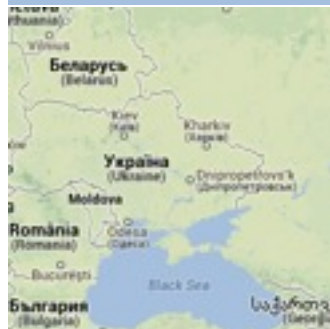


North
Atlantic
Ocean



















©2013 Google -
[Términos de uso](#)

Earth
Terr.
Sat.
Mapa



h
e
l
l
o
w
o
r
l
d

[Bricochapuzas. Engrasador de Cadena Automático](#)



En el año 2006 estuve dudando entre comprarme un engrasador automático de cadena o fabricarme uno. Como supondrá el lector, me fabriqué uno. No puedo decir que funcionase muy bien, ni que fuese la quintaesencia de la belleza mecánica pero, por lo menos, fue barato: cero euros.

Ñapa 5. El engrasador automático de cadena.

Lo básico de un engrasador automático es que disponga de un dosificador de lubricante que, poco a poco, vaya soltando el aceite sobre la cadena de la transmisión. Con este sencillo principio en la cabeza comencé a pensar en un prototipo de engrasador de cadena realizado a base polímeros plásticos de alto nivel. Me fui al centro médico del pueblo y conseguí que me regalaran un gotero hospitalario que haría las veces de “dosificador”. Al fin y al cabo sirve para eso, no?



Este es un plano general del invento. Como se puede ver llamaba bastante la atención y siempre había algún curioso que no podía reprimir sus ganas de preguntar.



El depósito para el lubricante era de tipo "abierto" y, aunque pueda parecer poco seguro, el aceite no se salía debido a la tensión superficial del líquido. Todo pensado.



Para regular el flujo de aceite hasta la cadena se usaba el dosificador que se incluía de serie en el aparato.



Tampoco fue necesario hacer acopio de inventiva para el inyector: bastaba con usar el que venía con el aparato. Nótese que la cadena estaba pidiendo a gritos un sistema de lubricación permanente.

Ante la inevitable pregunta ¿funcionaba? he de decir que hay dos posibles respuestas: si y no. Rellenabas el pequeño depósito con aceite, abrías el dosificador y rodabas hasta que se acababa. Pringabas la llanta, el neumático y algo más pero la cadena quedaba engrasada. En este aspecto era más o menos efectivo. Pero nunca conseguí regular el gotero de forma que dosificase el lubricante de forma eficaz y no pringosa para el resto de la moto. O sea que desde el punto de vista práctico, no funcionaba.

En favor del aparato he de decir que era muy barato y me tuvo un par de horas entretenido.

[Aspectos legales del acceso motorizado al medio natural](#)



La Ley 43/2003, de 21 de noviembre, de Montes, sustituyó a la antigua Ley de Montes del 53 y también derogó la Ley 81/68 de Incendios Forestales y es la norma básica que más ha dado que hablar a los usuarios de motos, quad y todo terreno en los últimos años. La antigua Ley de Montes no regulaba expresamente la circulación de vehículos por el monte, competencia de las comunidades autónomas, aunque establecía la posibilidad de restringir o prohibir la circulación de vehículos y personas por algunas zonas si el alto riesgo de incendios forestales así lo aconsejara.

A raíz de la modificación de la Ley las cosas, al menos desde el punto de vista estrictamente legal, han dado un giro importante que, a fecha de hoy, y después del desconcierto por la falta de información, hay disparidad de criterios en su aplicación.

Con la modificación de la Ley se introdujo, de forma definitiva, un concepto nuevo para la circulación de vehículos por el monte al señalar en uno de sus artículos que “la circulación de vehículos a motor por pistas forestales situadas fuera de la red de carreteras quedará limitada a las servidumbres de paso que hubiera lugar, la gestión agroforestal y las labores de vigilancia y extinción de las Administraciones Públicas competentes. Excepcionalmente, podrá autorizarse por la Administración Forestal el tránsito abierto motorizado cuando se compruebe la adecuación del vial, la correcta señalización del acceso, la aceptación por los titulares, la asunción del

mantenimiento y de la responsabilidad civil”

Se limita, por lo tanto, si hacemos una interpretación estricta, la circulación de vehículos a las pistas forestales que tengan servidumbre de paso. Pero, aún siendo deseable, la Administración no concreta lo que es una “pista forestal” y tampoco ahonda en el término “servidumbre de paso”, quedando fuera de una definición meridiana, también, el concepto de “red de carreteras”.

Malamente se podrá comenzar a aplicar la legislación si no tenemos claro los conceptos que se regulan. Por poner un ejemplo: ¿cómo se diferencia una pista forestal de un camino rural, un camino vecinal o una carretera sin asfaltar? Éste no es asunto baladí pues es el primer asunto que hay que tener claro para la aplicación de esta normativa. Algunos ayuntamientos tienen su propia regulación sobre caminos, estableciendo una serie de categorías con sus correspondientes usos y restricciones. Aquí podemos encontrar definiciones y glosarios pero, ¿qué ocurre cuando, como en la mayoría de los casos, no es así? Tan sólo algunas CC.AA. han definido en su legislación lo que es un pista forestal pero no parece lógico el acudir a normas autonómicas o locales para la aplicación de una ley de carácter estatal.

En cuanto al segundo punto, “las servidumbre de paso que hubiera lugar”, acudimos directamente al Código Civil, que es donde se regulan y se describen las servidumbres. Éste nos da una serie de normas al respecto y nos desglosa los distintos tipos de servidumbre que existen. Para no ahondar en demasía en el tema diremos que las servidumbres pueden ser continuas, (uso constante), y discontinuas, (uso inconstante). Desde el punto de vista de su apariencia pueden ser aparentes o no aparentes, es decir, o se ve o no se ve.

Hay dos formas de adquirir servidumbre sobre una finca:

- que se establezca por Ley
- por la voluntad del propietario

Se denominan servidumbres legales y servidumbres voluntarias.

Los caminos públicos son bienes de dominio público que han gozado siempre de derecho y servidumbre de paso, salvo legislación específica, (zonas protegidas, vías pecuarias, etc.). La propia Administración forestal, cuando redacta un proyecto de actuación en el monte, (repoblaciones, tratamientos selvícolas, etc.), en el apartado correspondiente a “cargas y limitaciones”, dentro del epígrafe “Situación Legal” suele señalar, si el monte no está sujeto a ninguna servidumbre específica, un texto genérico que, más o menos, viene a decir que en la zona donde se van a a efectuar los trabajos “no existen ocupaciones, cargas o servidumbre”, añadiendo a renglón seguido “exceptuando las correspondientes a los caminos públicos”. Es decir que es la propia administración forestal, a través de la consejería del ramo, la que reconoce de forma pública y oficial que los caminos públicos gozan de servidumbre de paso.

Por último, y para seguir acotando interpretaciones de la Ley, acudimos al Ministerio de Fomento en busca de una explicación o aclaración somera sobre las “red de carreteras”. La respuesta de este organismo es que, si queremos saber si un vial pertenece o no a la red de carreteras debemos de acudir a las Administraciones que tienen su gestión. Es decir, para saber a qué grupo legal pertenece tal o cual pista forestal, camino rural o camino vecinal primero debemos saber qué administración tiene su gestión y luego preguntarles si dicho vial está incluido en alguna red de carreteras local o regional.

Todo esto que parece absurdo, en realidad lo es, sin ningún género de dudas. La interpretación de la Ley queda en manos, únicamente, de los servicios jurídicos de la consejería correspondiente, en ausencia, como he mencionado, de legislación específica de acceso motorizado al medio natural. Los usuarios, los sufridos administrados se encuentran con que no saben si la actividad que realizan es legal o no y los encargados de aplicar la legislación en el campo tienen dos opciones: inhibirse y mirar para otro lado o denunciar a los usuarios a discreción, con una dudosa base legal y sin la completa seguridad de si lo que están haciendo luego será respaldado por su consejería.

La opción más común por parte de la Administración ha sido la de mirarse unos a otros con cara de circunstancias y, ante las reiteradas solicitudes de aclaración por parte de los agentes forestales y usuarios, han dado la llamada por respuesta sin que nadie sepa muy bien qué decir. Como resultado obtenemos que con la promulgación de esta Ley no se contentó ni a los grupos conservacionistas que venían demandando una normativa en este sentido, ni a los usuarios del mundo del motor, (quads, motos, 4x4...), que vieron la Ley de Montes como un ataque frontal a su actividad sin que quepa ninguna alternativa.

Hasta aquí la interpretación que yo le doy al asunto. Pero mi amigo J.L. Felgueroso, abogado, tiene una interpretación que quizá sea más adecuada, sobre todo en lo tocante a las servidumbres de paso:

Partimos del artículo 54 bis de la Ley 43/2003, de 21 de marzo, de Montes:

1. El acceso público a los montes podrá ser objeto de regulación por las Administraciones Públicas competentes.
2. La circulación con vehículos amotor por pistas forestales situadas fuera de la red de carreteras quedará limitada a las servidumbres de paso que

hubiera lugar, la gestión agroforestal y las labores de vigilancia y extinción de las Administraciones Públicas competentes. Excepcionalmente, podrá autorizarse por la Administración Forestal el tránsito abierto motorizado cuando se compruebe la adecuación del vial, la correcta señalización del acceso, la aceptación por los titulares, la asunción del mantenimiento y de la responsabilidad civil.

3. El acceso de personas ajenas a la vigilancia, extinción y gestión podrá limitarse en las zonas de alto riesgo previstas en el artículo cuando el riesgo de incendio así lo aconseje, haciéndose público este extremo de forma fehaciente

Primer problema: el acceso público a los montes podrá ser objeto de regulación por las Administraciones Públicas competentes. Según los art. 7 a 9 de la Ley tienen competencias desde la Administración General del Estado a los Ayuntamientos, con lo que nos encontramos con una maraña legislativa y cualquier opinión de tipo genérico debe quedar supeditada a la existencia de regulaciones locales.

Segundo problema: el que apuntas en el artículo ¿que es una pista forestal? El art. 6, que contiene las definiciones, no dice nada al respecto. Pero nos define “forestal”: todo aquello relativo a los montes. Debemos ir al art. 5, “concepto de monte”:

1. A los efectos de esta Ley, se entiende por monte todo terreno en el que vegetan especies forestales arbóreas, arbustivas, de matorral o herbáceas, sea espontáneamente o procedan de siembra o plantación, que cumplan o puedan cumplir funciones ambientales, protectoras, productoras, culturales, paisajísticas o recreativas.

Tienen también la consideración de monte:

a) Los terrenos yermos, roquedos y arenales

b) Las construcciones e infraestructuras destinadas al servicio del monte en el que se ubican.

c) Los terrenos agrícolas abandonados que cumplan las condiciones y plazos que determine la Comunidad Autónoma, y siempre que hayan adquirido signos inequívocos de su estado forestal

d) Todo terreno que, sin reunir las características descritas anteriormente, se

adscriba a la finalidad de ser repoblado o transformado al uso forestal, de conformidad con la normativa aplicable.

e) Los enclaves forestales en terrenos agrícolas con la superficie mínima determinada por la Comunidad Autónoma.

2. No tienen la consideración de monte:

a) Los terrenos dedicados al cultivo agrícola.

b) Los terrenos urbanos y aquellos otros que excluya la Comunidad Autónoma en su normativa forestal y urbanística.

3. Las Comunidades Autónomas, de acuerdo con las características de su territorio, podrán determinar la dimensión de la unidad administrativa mínima que será considerada monte a los efectos de la aplicación de esta Ley.

Por lo tanto, podría defenderse que una pista que lleve a una finca agrícola, aunque esté en el monte, no es pista forestal. En Asturias, los terrenos dedicados a pradería ¿son fincas agrícolas? Si "vegetan", como dice el art. 5, no; en otro caso, sí.

Centrándonos en el tema de las servidumbres de paso, si vamos al Código Civil hay varios tipos de servidumbres:

1) Las servidumbres legales. Hay varias servidumbres legales de paso: riberas de los ríos, saca de agua y abrevadero, finca enclavada, cañada, cordel, vereda, descansadero y majada. Cada una tiene su regulación específica. Unas tienen por objeto la utilidad pública y sus beneficiarios son indeterminados, pero solo se pueden utilizar para el uso previsto. Por ejemplo, la de ribera de río. Otras se establecen en beneficio de particulares. En este caso solo puede usarla el beneficiario. Por ejemplo, la de finca enclavada. Algunas incluirían el paso de vehículo pero otras no, pero solo para el uso previsto o los beneficiarios de esa servidumbre en concreto. El resto los usuarios no.

2) Las servidumbres voluntarias. Este tipo de servidumbres solo existen entre fincas. Las servidumbre de paso de este tipo se limitan a dar paso a una finca sobre otras fincas ajenas. El único beneficiario que puede utilizarla es el titular de la finca dominante.

Es muy habitual en Asturias, como consecuencia del minifundismo, la existencia de caminos de servicio o caminos servideros. Son caminos

originariamente trazados sobre fincas privadas para dar servicio a otras fincas, como consecuencia de sucesivas divisiones de fincas y herencias. En muchos casos este origen privado se ha desvanecido y hoy son caminos abiertos. A pesar de su apariencia de camino público, son verdaderas fincas privadas gravadas con una servidumbre de paso a favor de determinadas fincas exclusivamente. Son habitual origen de conflictos sobre su titularidad.

3) Las servidumbres personales. Son las establecidas a favor de una persona o una comunidad. El Código Civil cita la de pastos y leñas. Pero en virtud del principio de libertad de pactos se han reconocido otras como el derecho de caza o el de labranza.

Pero como en los casos anteriores, estas servidumbres recaen sobre fincas determinadas y su uso está limitado por el objeto del servidumbre y a favor de sus beneficiarios.

¿Cabe una servidumbre de paso a favor de una comunidad? Si. Pero a favor de una comunidad determinada y para un uso determinado. Por ejemplo, el derecho de un pueblo a pasar por una finca para ir a la romería de San Roque. Incluso a pasar todo el pueblo por una finca sin restricción.

Esto es lo que regula el Código Civil. Pero lo que tu planteas va más allá.* El Código Civil solo habla de servidumbres personales a favor de una o más persona o una comunidad. No nos habla del derecho de paso a favor de todo el mundo ni de cualquier uso.

Una persona, o 500, pueden adquirir un derecho de paso sobre una finca por el uso continuo del mismo. Pero no adquieren a favor de otras personas. Por otra parte, es el uso el que configura el derecho. El paso durante 20 años andando confiere el derecho a pasar andando, pero no en vehículo.

En el artículo hablas de la adquisición servidumbres sobre caminos públicos. Deben distinguirse dos tipos de bienes.

Sobre los bienes patrimoniales de la Administración pueden adquirirse derechos de servidumbre. Dentro de una finca patrimonial de la Administración puede haber un camino y puede adquirirse una servidumbre de paso. Pero con las limitaciones antes referidas: solo a favor de personas determinadas y para usos concretos .

Sobre los bienes de derecho público, entre ellos los caminos de uso público,

no pueden adquirirse derechos de servidumbre. Por lo tanto, no podemos hablar de servidumbres sobre caminos públicos.

A la vista de lo expuesto, cabe la siguiente interpretación del art. 54 de la Ley de Montes.

- El artículo habla de “pistas forestales situadas fuera de la red de carreteras”. Por lo tanto puede haber:

a) red de carreteras, termino impreciso.

b) caminos o pistas situadas fuera de la red de carreteras que no son forestales; por ejemplo, las que sirven a fincas agrícolas y

c) pistas forestales situadas fuera de la red de carreteras. Las pistas forestales pueden ser privadas, patrimoniales de la administración o públicas.

- Sobre las pistas forestales privadas y patrimoniales de la administración pueden adquirirse servidumbres de paso y su uso debe respetarse. Pero la servidumbre tendrá beneficiarios y usos concretos

- Sobre las pistas forestales sobre bienes de dominio publico, como los caminos de uso publico, no se pueden adquirir servidumbres. Puedes existir algunas servidumbres legales. En este caso, deben ser respetadas, pero solo a las personas concretas beneficiarias de las mismas y para su objeto específico.

- La ley al usar el término “servidumbre” parece reconocer otro tipo de derechos de paso que no son realmente servidumbres. Se trataría de paso a fincas “enclavadas” por la restricción de accesos que plantea: por ejemplo casas. No puede calificarse propiamente como una servidumbre, sino como una autorización singular de paso.

* J.L. Felgueroso se refiere a una teoría mía que no se ha incluido en el texto para no crear confusión.

Te ha gustado el artículo? Compártelo, escribimos para eso. Y recuerda citar la fuente.

Bricochapuzas. Derivabrisas para pies.



No se si a ustedes les pasa pero a mi, cuando llueve y voy en moto, se me mojan los pies. Y me compré unas botas waterproof. Y se me mojaron los pies. Y me pasé al GoreTex. Y dejaron de mojarse pero se me enfriaban en invierno. Así que decidí tomar cartas en el asunto y poner en marcha alguna idea disparatada que sirviese para quitar el agua y el frío.

Ñapa cuatro. Derivabrisas en los pies

Esto que viene ahora sí es una chapuza en toda regla. Ni goza de presencia estética, ni dispone de una ejecución ejemplar... pero es efectivo. También hay una reseña en una entrada del blog ([Deflectores Caseros para la v-Strom](#)) Se trata de unos recortes de goma que, adosados a los lados del motor, derivan el aire y el agua de los pies. Están hechos con un trozo de metal, cuatro remaches y dos trozos de un batefuegos, esas “palas” de goma que se usan para extinguir incendios.

No queda muy bonito, no, pero no me mojo los pies.



Aquí un señor bombero extinguiendo un monte del Principado de Asturias que no tardará en volver a quemar en un par de años como mucho. Para esta ardua e inútil tarea está usando un poco sofisticado adminículo: el batefuegos.

Esta es la primera versión del deflector, atado con un par de bridas sin demasiados miramientos. Efectivo a más no poder pero no pasaba de ser una chapuza indigna.



Y aquí el bricolaje casero totalmente ultimado. El deflector va sujeto a los topes de defensa del motor con la mencionada chapa. Soy perfectamente consciente de que en la foto no se aprecia con detalle el trabajo realizado pero, no nos pongamos tan dignos porque la obra no es para tanto.