CICLOPEDIA

ENERO
MARZO
2014

86

info@pedalibre.org www.pedalibre.org

● Editorial ● Experiencia en la Bici Cívica ● Relato : Un viaje por Noruega ● Lanzarote.... casi en bici ● ● La vida es como la bicicleta ● ● Actividades y Excursiones ●

Publicación trimestral de la Asociación Pedalibre

CONTENIDOS

03 :: Editorial

05 :: La Bici Cívica

08 :: La vida es como la bicicleta

14 :: Lanzarote... casi en bici

20 :: Viajes

24 :: Excursiones y actividades

COORDINACIÓN: Francisco Peral
PORTADA Y CONTRAPORTADA: Carlos Gamo
MAQUETACIÓN: Luis-on García

Este boletín lo prepara un grupo permanente de trabajo en el que todos los socios y simpatizantes de Pedalibre estáis invitados a participar. Si quieres formar parte de esta redacción virtual, envía un correo a **ciclopedia-subscribe@yahoogroups.com**

Asociación Pedalibre: Calle Campomanes, 13, 2º izqda – 28013 Madrid
Teléfono de contacto: 617 523 271

info@pedalibre.org
Para contactar con Pedalibre y solicitar cualquier tipo de información

administrador@pedalibre.org
Para tratar los temas de gestión de la asociación, tema de tesorería

socios@pedalibre.org
Para comunicar altas, bajas de socios, cambios en tus datos

seguro@pedalibre.org
Para contratar el seguro a terceros de ConBici

actividades@pedalibre.org
Para comunicar si quieres organizar alguna excursión, pase de fotografías

contenidos@pedalibre.org
Para colaborar con textos, fotos, dibujos en el Ciclopedia

EDITORIAL

¿Cuál será el futuro del Ciclopedia?

por Francisco Peral

Como habréis podido comprobar este número es muy delgado... tiene pocas páginas. No se trata de una medida de recorte tan de moda sino de falta de artículos y actividades que proponer.

El presente número (86) podría ser el último, o no... dependerá de vosotros. En este número viene una encuesta reservada a los socios. Durante el mes de enero se mandará a todos los socios una dirección de google para que cumplimentéis dicha encuesta. Si algún socio no recibiera la dirección del enlace puede solicitarla por email a la dirección de contenidos o de socios del ciclopedia (ver primera página).

La falta de participación y si la gente realmente quiere que siga el Ciclopedia hoy en día que existe la competencia del correo electrónico, listas de correo, blog de la Asociación, es un tema recurrente que ya se mencionó en la última asamblea extraordinaria. Esta encuesta viene motivada por la falta de contenidos y actividades que se ha producido en este número unida a la ausencia de respuesta a las peticiones de renovación de parte del equipo que lleva la elaboración del boletín (en concreto la coordinación y la maquetación). Con eso queremos tener una imagen representativa de lo que quiere la gente sabiendo, eso sí, que para que siga el Ciclopedia, si así lo quieren los socios, se necesita colaboración por parte de éstos (tanto para aportar contenidos como para colaborar en la realización del boletín).

Si os gusta el Ciclopedia, es vuestra oportunidad para dar el paso e involucraros en su realización o decidir si se quiere asumir el coste de la falta de participación (ya sea mediante la desaparición del boletín o pagando a alguien de fuera para hacer la maquetación). Siempre se ha dicho que Pedalibre (y, por lo tanto, el Ciclopedia) era el reflejo de sus socios. ¡No dejes pasar la oportunidad de involucrarte para que las cosas que te gustan (si es así) sigan existiendo!

EDITORIAL

ENCUESTA SOBRE EL FUTURO DEL CICLOPEDIA

1. ¿Piensas que el Ciclopedia tendría que seguir existiendo?

☐ SI ☐ NO

Preguntas para aquellos que han respondido SÍ en la pregunta 1:

2. En tu condición de socio/a, ¿aceptarías que se pagase por la labor de maquetar los siguientes números?
En caso de que una mayoría conteste que SÍ a la pregunta 1 y si nadie se ofrece para maquetarlo.

☐ SI ☐ NO

3. ¿Estarías dispuesto/a a colaborar en la elaboración de éste (redacción de artículos, coordinación o maquetación del boletín)?

En caso de que una mayoría conteste que SÍ a la pregunta 1:

☐ SI ☐ NO

3.a. Indica de que manera te gustaría participar y deja una forma de contactar contigo.
Hay tarea para aportar contenidos, pero principalmente hace falta ayuda en la maquetación y en la coordinación del grupo de trabajo.

4. ¿Como te gustaría seguir recibiendo el Ciclopedia, en pdf o en papel?

En caso de que una mayoría conteste que SÍ a la pregunta 1

☐ **Papel**

☐ **PDF (si no lo recibes aún en este formato, comunícalo en esta dirección de correo: socios@pedalibre.org)**

☐ **Me es indiferente**

La Bici Cívica

por Francisco Peral

No, no se trata de un error tipográfico, no estoy hablando de la muy conocida Bici Crítica sino de la menos conocida Bici Cívica.

Por primera vez este verano participé en una Bici Cívica motivado por juntarme con gente conocida que participaba en ella y, también, porque desde hace más de dos años ya no voy a la Bici Crítica por no reconocerme en una cierta "combatividad" de una minoría con los conductores que se quedan bloqueados y que, en mi opinión, hace un flaco favor a la promoción de la bicicleta en ciudad.

Partiendo de esas premisas me acerqué un primer martes de mes a la Plaza de Callao.

Primera diferencia evidente: el número. A pesar de ser verano, estamos ahí unas 30 personas... Me recuerda las primeras convocatorias de la Bici Crítica hace casi 10 años donde se juntaban unas 20-50 personas...la mitad de ellas de Pedalibre.

Estamos ahí un rato charlando, casi da tiempo a hablar con todo el mundo. Segunda sorpresa: Exceptuando el conocido mío por quién he venido, no conozco a nadie más. No pretendo decir que suelo conocer a todos los ciclistas de Madrid ni mucho menos pero significa que, esa vez como mínimo, no había nadie de/o afín a Pedalibre. Ese movimiento se mueve o bien en base a otros colectivos o directamente con personas ajenas a las asociaciones ciclistas. Hablando con algunas personas (sin pretender que eso sea estadístico o representativo) suelo encontrar los dos mismos motivos que me han traído aquí: Conocer a alguien que participa de manera habitual y/u organiza el evento por una parte y no reconocerse en la actitud de algunas personas que participan en la Bici Crítica y la imagen que éstos pueden dar del colectivo ciclista.

Otra me llama la atención en la gente ahí reunida: La indumentaria. La mitad de la gente lleva casco y/o chaleco cuando es todavía es claramente de día.

Ya arrancamos y compruebo que efectivamente se siguen las pautas indicados en el blog de la Bici Cívica que copio a continuación (http://bicicivica.wordpress.com/asi-circulamos/):

La primera norma es circular correctamente. Vamos en grupo, pero no somos un pelotón; circulamos como ciclistas individuales que, por las circunstancias, vamos juntos. Respetamos semáforos, prioridad en cruces, pasos de peatones, cedaelpasos, stops, dirección obligatoria y lo que nos corresponda como ciclistas. Esto significa que nos dividiremos a lo largo de múltiples puntos del recorrido; no importa. Circularemos en grupos separados.

Indicaremos cambios de carril, de dirección y aquello que resulte oportuno.

No ocuparemos el carril bus-taxi.

Dejaremos libres los otros carriles de la calzada, salvo que ésta sea de un solo carril y sea necesario ocuparlo. Lo recomendable es ocupar uno, a lo sumo dos carriles, siempre dejando al menos uno libre para el resto del tráfico.

Si te encuentras circulando solo, hazlo por el centro de tu carril; el carril es tuyo, recuerda eso.

El paseo se realiza a cierta velocidad (el ritmo lento de la Bici Crítica solía desesperarme) permitiendo hacer recorridos relativamente largos en la hora y media – dos horas, creo recordar, que duró el paseo. La gente suele ir bastante pendiente de si grupos se quedan muy descolgados –no que no se corten ya que eso es inevitable que ocurra al respetar los semáforos. Cierto es que esto es factible con 30 personas pero no con 3000 y, pienso, que si la Bici Cívica fuese creciendo de la misma manera que lo hizo la Bici Crítica tendría un serio problema para ser "fiel a su filosofía".

En general el recorrido se realizó sin incidentes, con la mirada sorprendida y en comprensiva de los automovilistas y peatones por ese numeroso grupo de ciclista. En una ocasión tuvimos que aguantar el cabreo sonoro de un conductor... y eso por respetar las normas de tráfico. Fue al circular cerca de María de Molina en un acceso a ésta donde sólo había un carril bus y un carril "coche" y la calle era cuesta arriba. Al ir por el carril, es decir nuestro carril, no dejábamos opción al coche a adelantarnos (al no ser que se metiese en el carril bus). Este estuvo haciendo un auténtico concierto durante los 40 metros de la subida con claros gestos de que nos habíamos equivocado de carril y que tendríamos que circular por el carril bus dejándole incorporarse a la avenida al ritmo que él deseaba. Tampoco nos dio tiempo a explicarle que el carril bus nos está prohibido y, en cuanto tuvo espacio, hice rugir los caballos que llevaba dentro... y a nosotros nos dejó medio ahumados.

La marcha se acabó por un bar del centro y hubo una sesión de tentempiés y bebidas de casi la misma duración que la propia ruta aprovechando la agradable temperatura nocturna de Madrid en verano... ese lado social sí parece ser común a todas las concentraciones ciclistas.

La vida es como la bicicleta

por Daniel Boyano

“La vida es como la bicicleta, hay que pedalear hacia adelante para no perder el equilibrio”

Después de recorrer América Latina y mantener contacto, con al menos algún colectivo ciclista de cada uno de los países, puedo afirmar que el movimiento ciclista latinoamericano va rodando al igual que ruedan las bicicletas por las calles y carreteras de sus pueblos y ciudades, incrementándose de esta forma la calidad de vida de su población, ya que las bicicletas no producen ruidos,

no contaminan, es económica, ocupan menos espacio y además es beneficioso para nuestra salud.

Hay que partir del contexto actual en el que los sistemas urbanos son creación del ser humano y por eso es nuestra tarea revisarlos y modificarlos. Debemos reflexionar sobre los trazos esenciales de la configuración y el funcionamiento de esos sistemas, para buscar una alternativa razonable a sus problemas actuales, ya que nuestro porvenir depende, sin duda, del futuro de nuestras ciudades donde ya vive la mayor parte de la población y el espacio donde se provocan mayores impactos ambientales de forma directa o indirecta, así como donde las personas están peor preparadas para crisis bruscas. La acometida por salvar los ecosistemas no se ganará solo manteniendo reservas ecológicas, selvas o especies amenazadas, si no que es indispensable el trabajo de movimientos sociales en las calles de las ciudades para hacer éstas más sostenibles. Cuando estas premisas no se cumplen, se pasa a la protesta social tomando las calles, pero la masa o bici crítica no es solo protesta, si no un laboratorio de ideas para generar propuestas, ya que es necesario recuperar los espacios públicos y que la toma de decisiones vuelvan a plazas y calles como sucedía en la antigua Grecia, Persia o las Civilizaciones precolombinas Mesoamericanas o Andinas. La calle es donde tienen que bajar las políticas y volver a ser asumidas por el pueblo sacándola de esta manera de los parlamentos. En este contexto la bicicleta puede convertirse en un nuevo instrumento revolucionario para conseguir este objetivo.

Por lo general, los movimientos ciclistas que visité en América Latina, al igual que otros del resto del mundo, tienen un sentido crítico más allá de la promoción del uso de la bicicleta como medio de transporte sostenible. Del mismo modo estos grupos se suelen encontrar dentro, o asociados, a organizaciones que buscan un tipo de relaciones sociales y económicas más igualitarias y en armonía con la naturaleza, viendo a la bicicleta como una máquina que le opone resistencia al sistema capitalista actual. Asimismo, se reconoce como el único medio de transporte que puede ser universal para toda la sociedad, tanto desde la perspectiva económica (bajo costo) como la ambiental (no contamina), ya que usando la bicicleta no se altera el equilibrio de la naturaleza y porque transmites a la sociedad en general la idea de sostenibilidad.

Alguno de los grupos de ciclistas conscientes que conocí en estos últimos años fueron Bicitekas y Puebicla de México, Masa Crítica Guatemala, Masa crítica Buenos Aires, Ciclistas curiosos de Chile, Masa Crítica Riobamba de Ecuador, Rio de Janeiro, Maracaibo... pero de todos ellos si tuviera que destacar alguno sería Bici Crítica El Salvador, ya que lo que un día solo fue un simple pensamiento o sueño se convirtió en una dulce realidad que ya va a por su tercer año de vida.

Estos movimientos ciclistas o masa crítica luchan por unos objetivos comunes, aunque existen particularidades. En general, la mayoría de transformaciones vividas en las ciudades latinoamericanas, tienen una problemática similar, al haber crecido en los últimos años de forma descontrolada, sin planificación urbana

e imitando, en cierto modo, a ciudades estadounidenses como Los Ángeles donde es necesario el automóvil, debido a que la tipología arquitectónica de las viviendas responde a la baja densidad de la ciudad lo que conlleva da distancias demasiado grandes para realizar cualquier actividad cotidiana y desplazamientos pendulares diarias en bicicleta u otro medio de transporte no motorizad, creando por tanto una dependencia total en el automóvil. A una sociedad democrática que fomenta la convivencia, la igualdad de oportunidades o las necesidades colectivas, le corresponden ciudades donde los espacios públicos, las calles, las plazas, los equipamientos y las infraestructuras sigan estos principios. Parece obvio, pero en las ciudades de América Latina no lo es, ya que las políticas neoliberales que promueven el consumismo, en los últimos años han apostado por la privatización de espacios que antes eran públicos como ocurre con la aparición de cada vez más centros comerciales y la desaparición de los mercados tradicionales formados por pequeños negocios familiares, notándose más esto en los países más cercanos a políticas neoliberales estadounidenses en las últimas décadas como Colombia, México, Chile, o el propio El Salvador.

Asimismo las áreas urbanas donde predominan los automóviles son lugares pensados para el hombre adulto, que es el que principalmente conduce, olvidándose de las personas ancianas, discapacitadas, población infantil y la mayoría de las mujeres, es decir, un modelo insostenible, desde el punto de vista ecológico, y antidemocrático y excluyente desde el punto de vista social porque margina a las personas sin coche y licencia de conducir.

Por lo tanto se puede afirmar que este modelo es androcéntrico porque solo tiene en cuenta los desplazamientos de un varón en edad laboral que se desplaza en carro privado para llegar a su trabajo, que no tiene necesidades materiales ni afectivas, que no tiene que comprar para satisfacer las necesidades suyas propias o del núcleo familiar al que pertenece y que no tiene que ocuparse en general de todas aquellas actividades necesarias para que la vida continúe. Vemos pues que la propia sociedad y sus instituciones obedecen a esquemas patriarcales al no tener en cuenta todo aquello que no tiene que ver con el trabajo de mercado y al ignorar todo lo necesario para atender las necesidades y cuidados de las personas o trabajo de sostenimiento de la vida.

No hay que olvidar que es necesario contar a medio plazo con instituciones y administración pública, como ocurre en Quito, Ciudad de México, Bogotá... con voluntad política para potenciar las ciclo vías, la educación vial, crear carriles bici o mejor aún, carriles de velocidad reducida compartida con otros vehículos, favorecer el alquiler y compra de bicicletas

con subvenciones, construir estacionamientos de bicicletas seguros, implementar un sistema intermodal de movilidad, es decir, facilitar la entrada de bicicletas en los buses, metro, trole... para los movimientos de mayor distancia, y construir estacionamientos disuasorios en las principales entradas de la ciudad para que no ingresen tantos vehículos motorizados. Todo ello dentro de un "Plan de Movilidad Urbana Sostenible" para crear núcleos habitados más humanos y sostenibles, donde debería haber un programa dedicado especialmente a la bicicleta cuyo principal objetivo sea convertir las ciudades latinoamericanas en un espacio urbano ciclable debido a las oportunidades que ésta presenta.

Y es que moviéndote en bicicleta todos los días, por un lado se disminuyen los "malos humos" que a su vez reduce la emisión de gases contaminantes que contribuyen al cambio climático y al incremento de las enfermedades respiratorias entre la población, además te ahorra tiempo al no retenerte el tráfico. Utilizando la bicicleta a diario se realiza el esfuerzo físico necesario para mantener

un buen estado de salud, y siempre con "buenos humos", además se reducen el número de accidentes de tráfico, que es una de las causas principales de mortalidad en la población (especialmente entre los/las jóvenes).

Todos los argumentos anteriores son compartidos por los colectivos ciclistas latinoamericanos y por ello estos pretenden potenciar el uso de la bicicleta como medio de transporte de uso diario, alejándonos de la imagen que los medios de comunicación nos ofrecen de la bicicleta como un objeto de uso exclusivo para el ocio, cuando en realidad la bicicleta es un importante y limpio medio de transporte. Para ello se celebran pedaleadas llamadas bici o masa crítica cuyo lema es: "Usa la bici todos los días y celébralo una vez al mes para que sin tocar la tierra, entre el suelo y el cielo puedas ir flotando sobre tu bicicleta."

Una de las fortalezas de las bicicletas y las personas que la usan es el ejemplo que damos y la felicidad que nos da la bicicleta, es algo que se ve y se transmite con mucha fuerza. Y es que tenemos un discurso muy elaborado y nos lo creemos, lo que ha dado lugar en los últimos años al nacimiento de una red de grupos ciclistas que crece y se consolida ya que como ya se sabe "el secreto está en la masa". Esta red siempre ha tenido una gran capacidad innovadora y creativa, creadora de relaciones sociales haciendo posible los intercambios de experiencias con otros lugares y rápido empoderamiento.

Para finalizar quiero recordar que la bicicleta, cuando eres niño te da la libertad de movimiento para sentirte adulto, y cuando eres adulto te recuerda a tu niñez.

Y como dice Raimundo Amador, y aplicable para nuestros movimientos diarios cotidianos:

"La prisa mata deprisa, y yo no quiero correr, yo soy brasa y no ceniza, tengo mucho por arder."

Paseo de las Delicias, 65 bis. Teléfono: 91.530.77.87
ciclosdelicias@ciclosdelicias.com
http://www.ciclosdelicias.com/

L-V 10:00-14:00 y 17:00-20:30
Sábados 10:00-14:00 y 17:00-20:00

Lanzarote...casi en bici

por Francisco Peral

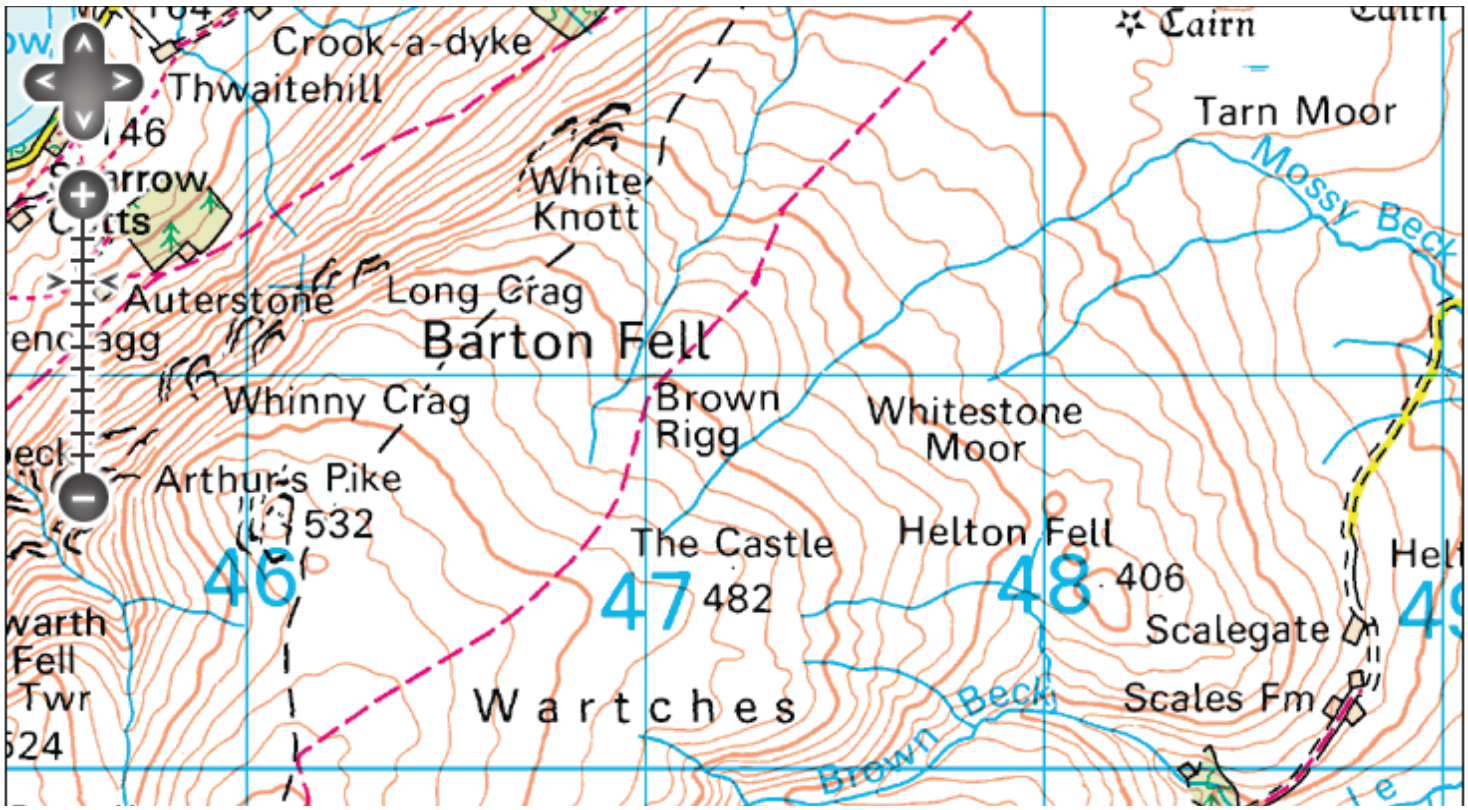
Sí, Lanzarote se puede recorrer en bici...

Pero no...ese artículo no va a ser un relato de dicha excursión...porque no tuvo lugar.

Recientemente estuve en Lanzarote y, al tratarse de una isla volcánica y teniendo la experiencia de La Palma donde ya había estado, daba por supuesto que lo de hacer una excursión de varios días en bici por la isla era totalmente imposible.

Estando ahí, alquilamos unas bicis y sí descubrimos que sería factible recorrer casi toda la isla en bici...por caminos. Eso obliga a llevar una BTT en el avión o alquilarla ahí. A ese respecto hay muchísimos sitios de alquiler de bici; las nuestras (muy básicas) nos costaron 5€/día. Se veían muchas de tipo híbridas con suspensión, dinamo de buje y demás (no creo que por 5€) dado que hay mucho turismo extranjero, por lo tanto sin medio de locomoción.

A diferencia de La Palma, la mayor parte de la isla es plana con una serie de volcanes de por medio que se pueden rodear fácilmente. En la imagen se ve la topografía de la isla y una propuesta de recorrido (Bike Route Toaster) por caminos con unos pocos tramos de carretera.



Caleta del Sebo
Orzola
La Corona
Haría
Caleta de
Soo
Guatiza
Tinajo
Tajaste
La Vegueta
Teguise
Nazaret
Mozaga
Tahiche
Parque Nacional de Timanfaya
San Bartolomé
La Geria
Güime
La Asomada
Yaiza
Uga
Macher
Tías
Puerto del Carmen
Playa
San Marcial de Rubicón

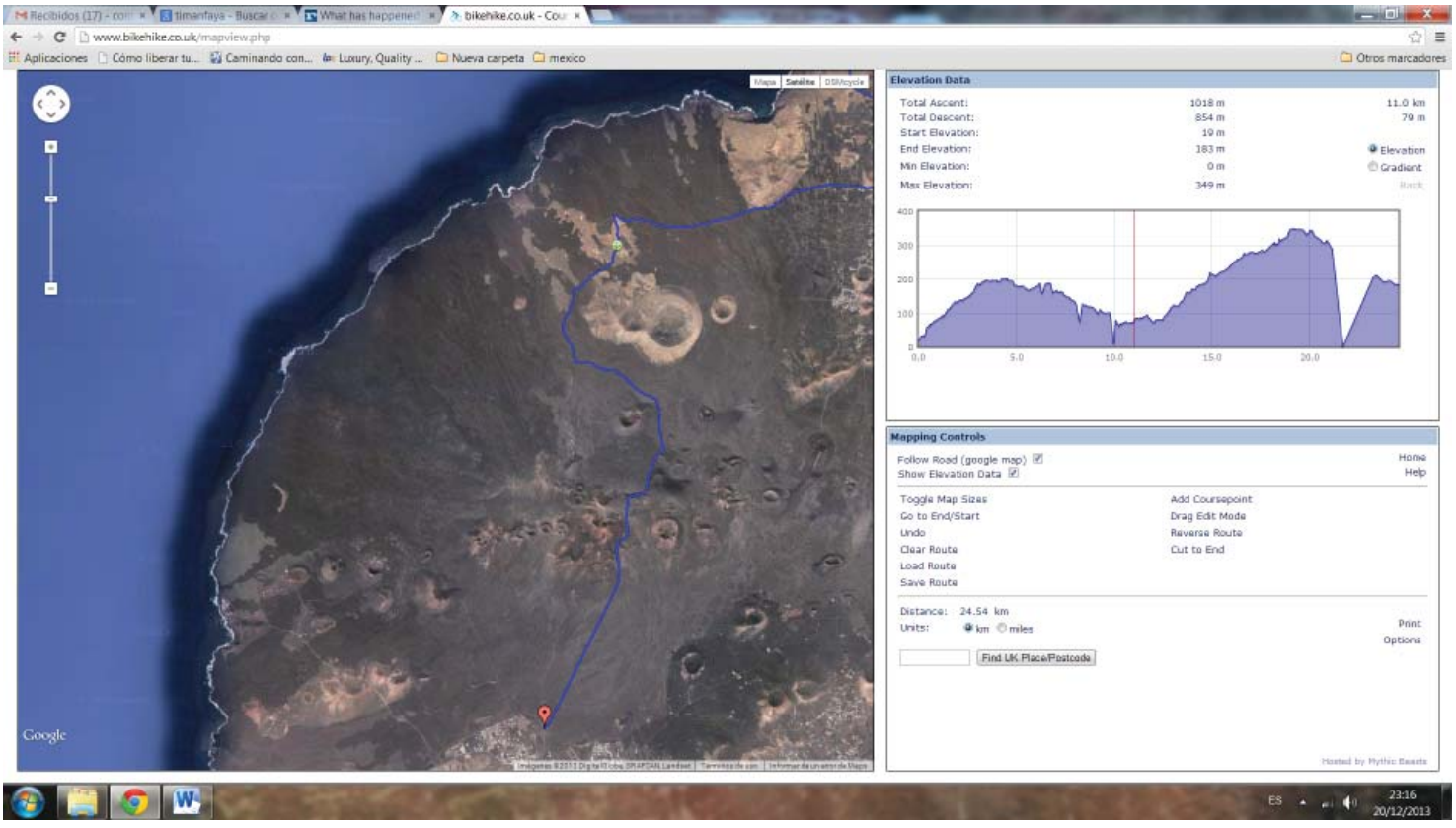
En un día, incluyendo sus paradas para bañarse y para comer, fuimos desde Arrecife hasta Cortijo viejo y volvimos por lo, extrapolando, se puede pensar que en un día se puede ir desde Arrecife hasta Playa Blanca y que en 5-6 días sería factible recorrer toda la isla.

Los caminos tienen tramos arenosos o pedregosos por lo que la BTT se hace imprescindible.

Algunos caminos, pueden volverse muy pedregosos y estrechos y si a eso le sumamos que, en algunos momentos discurren por acantilados, no se considera una deshonra bajarse de la bici y empujar durante un rato.

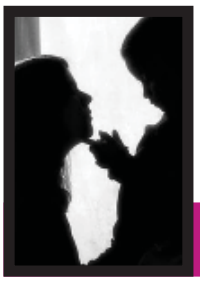
La opción de carretera queda descartada ya que hay muy pocas carreteras y, por lo tanto, con mucho tráfico y es imposible disfrutar del paisaje si uno está constantemente en tensión.

La isla tiene una belleza extraña, esa belleza que tienen los desiertos (entendiese las zonas con ausencia de vegetación); en algunos momentos da la sensación de estar pedaleando por Marte (o lo que me imagino que sería pedalear por Marte). El parque de Timanfaya es impresionante pero desgraciadamente o, tal vez por suerte, no se puede recorrer ni en bici ni siquiera andando fuera de unas pocas excursiones con guías o a lo largo del camino costero. Ese puede ser el precio a pagar para proteger un ecosistema tan específico. Sin embargo, es posible bordear en bici el parque nacional y algunos de sus majestuosos volcanes tal y como se muestra en el mapa y la foto - de esos mismos volcanes- pero tomada desde el camino de la costa.



De vez en cuando, entre tanta piedra negra aparece la lujuriante vegetación... al estilo Lanzaroteño... uno o varios cactus que, dada la total ausencia de vegetación por la que uno acaba de pasar, se valora como si fuese un auténtico vergel.

Si alguien tiene la oportunidad de recorrer la isla entera en bici...¡qué nos cuente qué tal!



POEMAS

del libro "Poetas en bicicleta"

MUJER EN BICICLETA

Surcas mi calle
y eres toda la calle,
atraviesas el mundo
otorgándole luz.

En primavera
lleva todo lo que se mueve
velocidad de amor,
velocidad de olvido

José Mª Gómez Valero

SOÑAR A DOBLE RUEDA

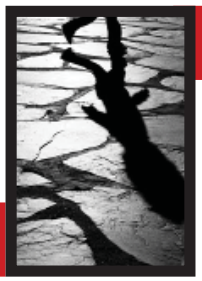
Soñar a viento libre y doble rueda,
volar sobre tu lomo y a pedales,
jugar con los demás elementales
y perderse en el mar de la arboleda.

Levantar una leve polvareda,
bañarse en los espejos, manantiales,
dormir entre los verdes matorrales
y secarse al amparo de la greda.

El ocho, la señal de lo infinito,
los radios de tus ruedas, cangilones
de la noria infantil donde levito.

Bicicleta de mundos retozones
por donde bailo, salto, canto y grito
con todo el esplendor de mis pulmones

Mª del Carmen Guzmán Ortega



Curiosidades noruegas

por Josean

Tras algunas dudas finalmente este verano realicé un viaje en bici en solitario por Noruega. Iba en busca de paisajes distintos a lo que conocía hasta entonces y la verdad es que no me defraudó.

Encontré impresionantes fiordos, majestuosas montañas, pueblos encantadores; en definitiva una naturaleza realmente abrumadora.

Noruega a pesar de ser un país europeo 'guarda' algunas curiosidades para sus visitantes. Cuento algunas a continuación.

Allemannsretten, literalmente 'el derecho de todo hombre'. Es una ley de mil años de antigüedad que da derecho al viajero a acampar en cualquier lugar hasta dos días con la única condición de guardar al

menos una distancia de 150 metros de la vivienda más cercana. Para el cicloturista es ideal ya que te da mucha libertad y permite ahorrar en campings sobre todo teniendo en cuenta lo caro que es el país. Lo ideal es que si hay una casa próxima avisar de que vas a acampar. Otros sitios 'buenos' para pernoctar son los campos de fútbol y los alrededores de los cementerios ya que ambos lugares suelen disponer de un grifo que te da la posibilidad de tener agua para pasar la noche. Acampando de esta manera no tuve ningún problema ni con vivos ni con muertos :-)

Túneles. Debido a su accidentada geografía hay multitud de túneles pero estos no tienen que ser un impedimento para el ciclista. A la entrada siempre habrá un cartel que indicará su longitud y una indicación para tomar un desvío por una carretera secundaria. En caso de que no existan desvíos algunos disponen de un botón de aviso de 'ciclistas en túnel' para alertar a los coches por medios de pa-neles informativos de que se van a encontrar ciclistas. Destaco que Noruega tiene el túnel subterráneo más largo del mundo, el Lærdalstunnelen de 25 kilómetros (lo atravesé en autobús). Por cier-

to, en casi todos los pueblos por pequeños que sean hay carril bici incluso varios kilómetros antes de llegar.

Luz, oscuridad y clima. Tanto la permanente luz solar como la absoluta escasez de ella determinan la vida de los noruegos, especialmente la de los que viven al norte del círculo polar. En verano no se pone el sol desde finales de junio hasta bien entrado agosto. Para el cicloturista el verano tiene una ventaja: te permite alargar el día mucho ya que dispones de luz de sobra para pedalear pero se te puede volver en contra como a veces me ocurría que pedaleaba hasta las 11, me acostaba a la 1 o 2 (curiosamente con más luz que cenando) y al día siguiente ya me levantaba demasiado tarde. En invierno lógicamente ocurre lo contrario donde son muchos los días de total oscuridad. En resumen, la luz (su escasez o su abundancia) hace que a los noruegos en verano se les pueda ver trabajando hasta bien entrada la madrugada o disfrutando de multitud de festivales al aire libre y, en invierno, encerrados en sus casas, por ello estas suelen ser realmente grandes y cómodas para hacer vida en común.

Algunas cosas más que pueden 'chocar'.

Todo el mundo paga con tarjeta, hasta una simple barra de pan.

Los noruegos son uno de los grandes consumidores mundiales de café (los segundos con unos 10 kg por persona) y por lo general al pedir uno tienes derecho a uno o varios 'refill' gratuitos.

Pueblos. Los hay desde los que tienen nombres absolutamente impronunciables hasta los más sencillos como el pueblo de Bø o el que ostenta el record del pueblo con el nombre más corto del mundo: Å.

A pesar de su dureza y su clima merece mucho la pena visitar durante unas semanas estas tierras. Especialmente recomiendo los archipiélagos Vesteralen y Lofoten que me dejaron maravillado.

Primer trimestre 2014

Febrero

BICICLETA Y FILOSOFÍA: LA NECESARIA, Y AMBIGUA, PRESENCIA DEL HÉROE (Y HEROÍNA)

Fecha: sábado 22 de febrero de 2014 (salida de un día)

Organiza: Walter (walterpostv@hotmail.com)

¿Qué es un héroe y cómo se convierte alguien en tal?¿Somos héroes y heroínas del asfalto? A partir de una serie de textos filosóficos y canciones, recorreremos lugares que nosotros mismos hayamos establecido, de manera cooperativa a lo largo de las semanas previas a la pedalada, como importantes para el debate de dicho tema.

Todos estamos invitados a organizar actividades y salidas. TÚ TAMBIÉN.

No necesitas ser un guía experto, ni ningún título de animador de tiempo libre. Solamente son necesarias ganas de compartir una jornada con otra gente con la que tienes mucho en común.

Para que las actividades que propones aparezcan publicadas en la revista Ciclopedia y en la web, contacta con: actividades@pedalibre.org

Para contactar con los organizadores o conocer más detalles de las excursiones y actividades puedes consultar:

Actividades Pedalibre - www.pedalibre.org/actividades

Foro de Pedalibre - www.pedalibre.org/foro

Grupo de Pedalibre en Facebook - www.facebook.com/reqs.php#!/group.php?gid=183781411103

CICLOWORK

Reparación, montaje y venta de todo tipo de bicicletas.

Venta de todo tipo de accesorios, repuestos, ropa, calzado y alimentos para ciclismo.

C/ Saavedra Fajardo 21 Teléfono: 91.479.61.05

ciclowork@wanadoo.es

L-V 10:30-14:00 y 17:00-20:30

La Bicicleta Cycling Café & Workplace

Plaza de San Ildefonso 9
28004 - Madrid

Teléfono
915 32 97 42

labicicletacafe@gmail.com
http://www.labicicletacafe.com

Colabora con nosotros

Ciclopedia tiene sus páginas abiertas a todos los socios y simpatizantes que deseen enviar textos o imágenes para su publicación. Hay varias vías de colaboración:

1. Reportajes y artículos que den a conocer aspectos del cicloturismo, del ciclismo urbano y otros relacionados como la movilidad
2. Reseñas de publicaciones o páginas web de interés para los lectores
3. Citas. Frases con sustancia relacionadas con la movilidad sostenible
4. Relatos y experiencias personales
5. Entrevistas a usuarios de la bici
6. Rincón literario: textos literarios alusivos al mundo de la bicicleta
7. Hace muchas muchas ruedas: fotos cicloturistas dle siglo pasado, con un comentario sobre los retratados y las circunstancias
8. Bicis curiosas del mundo mundial: foto y comentario de bicicletas singulares
9. Imágenes, tanto fotos como dibujos
10. Anuncios de actividades en el local
11. Excursiones

Cada edición trimestral del Ciclopedia se cierra el día 10 de los meses de marzo, junio, septiembre y diciembre. ¡No esperéis al último momento!.

Podéis enviar las colaboraciones por dos medios:

- Por e-mail a contenidos@pedalibre.org y en el caso de las excursiones a actividades@pedalibre.org
- Por correo postal a *Ciclopedia*, C/ Campomanes 13, 2º Izda. 28013 - Madrid

Además estáis invitados a sumaros al grupo permanente de trabajo que forma la redacción del Ciclopedia enviando un e-mail a ciclopedia-subscribe@yahoogroups.com

PONER ETIQUETA

SELLO

A S O C I A C I Ó N P E D A L I B R E

Pedalibre trabaja desde el año 1982 para la promoción de la bicicleta como medio de transporte y de ocio. Junto a otras asociaciones ecologistas y sociales, trabajamos por una ciudad sin contaminación, por la recuperación de las calles para ciudadanía, donde sea posible el juego de los niños y la convivencia entre las personas. Todo ello se conseguirá con la restricción del uso del coche, la mejora del transporte público y la promoción del uso peatonal y ciclista. La principal manera para conseguir esto: la pacificación del trafico.
Pedalibre defiende el derecho de las personas que utilizan y quieren utilizar la bicicleta como un medio de transporte. Por ello se elaboran proyectos, se presiona a las administraciones, se colabora con entidades, se organizan actos divulgativos, lúdicos o reivindicativos y acciones directas no violentas.
No estamos solos: nos coordinamos a nivel nacional y europeo con otras entidades como la nuestra.
Pedalibre igualmente se encarga de difundir el cicloturismo y organizar todo tipo de actividades que promueven la bicicleta como forma de viajar o de ocio cultural, mediante excursiones, puesta de diapositivas, talleres, etc.
Tú también puedes ayudar. Utiliza la bicicleta para ir a estudiar, al trabajo, al mercado, al cine, de viaje.....hazte socio/a de Pedalibre.

¿Que todavía no eres soci@ de Pedalibre? ¿ Que no sabes cómo hacerte soci@? Es muy fácil. Rellenas con tus datos este boletín y nos lo envías a la dirección que aparece abajo.

Cuota de socio: 30 euros al año.

Nombre: .....

Apellidos: .....

Dirección: ..... Código postal: .....

Municipio: ..... Teléfono: .....

Correo-e (si lo tienes): .....

Datos bancarios

Banco o caja: .....

Dirección: ..... C.P.: .....

Nº de cuenta: .....

Nombre del titular: .....

O Ingresando en nuestra cuenta de Caja Madrid 2038 1152 80 6000421832 el importe de tu cuota anual (**30 euros**), y mandándonos copia del resguardo de ingreso indicando tu nombre y dirección. También nos lo puedes hacer llegar por correo electrónico a administrador@pedalibre.org.

Envíanos esta inscripción a nuestra dirección: C/Campomanes, 13, 2º izq., 28013 MADRID.

ConBici
COORDINADORA EN DEFENSA DE LA BICI

EUROPEAN CYCLISTS' FEDERATION

ASOCIACION PEDALIBRE