

# CICLOPEDIA

ENERO  
MARZO  
2015

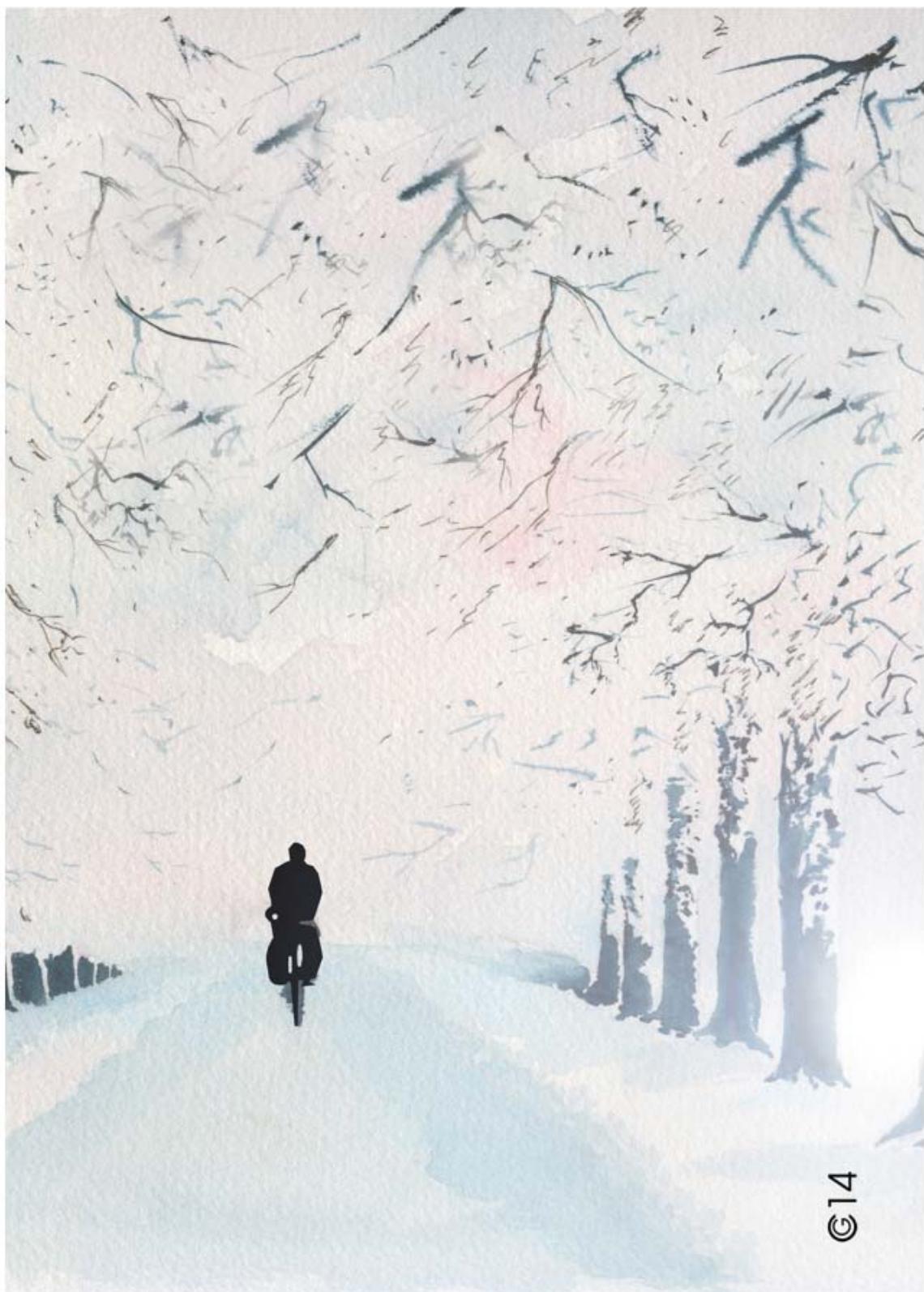
90

info@pedalibre.org

www.pedalibre.org

- Editorial ● Acta Asamblea Anual ● Artículos ●
- Crónica de un viaje ● Relato ●
- Consejos ● Reflexión ● Poesía ● Fotos ●
- Actividades y Excusiones ●

Publicación trimestral de la Asociación Pedalibre



# CONTENIDOS

**03 :: Editorial**

**05 :: Resumen de la Asamblea Anual 2014**

**12 :: Los ciclo-carriles: ¿una solución fácil?**

**18 :: Infraestructuras (ciclistas) inútiles**

**22 :: Comprar una bicicleta usada**

**28 :: Viajes**

**32 :: Excursiones y actividades**

**COORDINACIÓN:** Isabel Tejero

**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](mailto:ciclopedia-subscribe@yahoogroups.com)

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

**[info@pedalibre.org](mailto:info@pedalibre.org)**

Para contactar con Pedalibre y solicitar cualquier tipo de información

**[administrador@pedalibre.org](mailto:administrador@pedalibre.org)**

Para tratar los temas de gestión de la asociación, tema de tesorería

**[socios@pedalibre.org](mailto:socios@pedalibre.org)**

Para comunicar altas, bajas de socios, cambios en tus datos

**[seguro@pedalibre.org](mailto:seguro@pedalibre.org)**

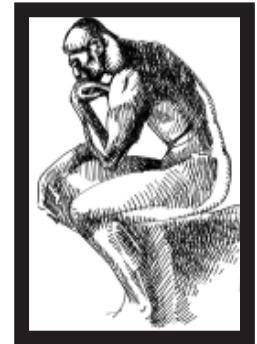
Para contratar el seguro a terceros de ConBici

**[actividades@pedalibre.org](mailto:actividades@pedalibre.org)**

Para comunicar si quieres organizar alguna excursión, pase de fotografías

**[contenidos@pedalibre.org](mailto:contenidos@pedalibre.org)**

Para colaborar con textos, fotos, dibujos en el Ciclopedia



# Poca participación

Por Jesús Pérez de Viñaspre Ortueta

Asistí a la última reunión extraordinaria de socios, con la novedad que sólo hubo un turno de mañana (el año pasado creo que fue igual)

Por fallo de todos los socios de la asociación decidimos nuestra no presencia en 2014 en Biocultura. No participar es algo que creo que es novedoso y al mismo tiempo me da pena porque a veces hemos dado conferencias muy interesantes.

Hacíamos el domingo desde el Ángel Caído del Retiro a Biocultura un recorrido en bicicleta con el pase gratis a la feria para los ciclistas (corregirme si es mentira). También estos últimos años hacíamos el traslado de material en bicicleta, creo recordar que la prensa hizo un reportaje del recorrido. Demostramos que cierto material se puede llevar en bicicleta (he participado en algún traslado).

Tampoco es imprescindible nuestra presencia en Biocultura. El gran problema que tenemos es la poca participación de los socios en ideas que teníamos pensadas como cambio de local, el cambio de las reuniones de los martes que sólo se hace el segundo martes de cada mes en La Bicicleta Café o simplemente escribir en esta interesante revista (yo el primero, a veces no tengo ideas cada 3 meses).

Sobre el tema de los viajes se ha creado una comisión, cuando antes los socios ponían los viajes en el Ciclopedia sin crear ninguna comisión. Hay que recordar el gran trabajo que han hecho ciertos socios a nivel reivindicativo como colaborar con la construcción del anillo verde ciclista, el plan director ciclista del ayuntamiento de Madrid donde todos los grupos municipales lo aprobaron para todas las legislaturas, conseguir la no obligatoriedad del casco, colaborar con el plan de bicicleta pública y apoyar ciertas reivindicaciones sobre el uso de la bici o temas relacionados con la bicicleta.



## EDITORIAL

Comprendo perfectamente que nuestra vida ha cambiado y no podemos participar como antes en Pedalibre. Podríamos preguntarnos por qué no hay nuevas generaciones de socios.

En los viajes con alforjas me he dado cuenta que hay muy poca gente que viaja como nosotros por España. Podía ser una razón que cuando nosotros divulgamos los viajes en bicicleta con alforjas, las personas no se hacen socios, creo pensar que este problema no pasa en los clubs de montaña, como el Peñalara que hay muchas generaciones de socios. También hay que decir que las agencias de senderismo es un gran negocio como Arawar o haciendo huella que llevan cada una 25 años aproximadamente.

Analizando los problemas que tenemos, me daría mucha pena que, después de 35 años de vida que ha tenido Pedalibre siendo un referente en Madrid para viajar en grupo con alforjas, haciendo siempre nuevos amigos, desapareciera como asociación por falta de colaboración de sus propios socios.

Poco a poco desde los años 80 hemos influido hasta el día de hoy que los madrileños monten más en bicicleta. Gracias al gran volumen de ciclistas que hay, se han construido bastantes carriles-bici en toda la comunidad de Madrid.



## Resumen de la Asamblea Anual Ordinaria 2014

**A las 10:35 h se constituye la Asamblea anual de la Asociación, a la que asisten un total de 15 socios (11 presentes más 4 con voto delegado), no cumpliéndose por tanto el quórum necesario para adoptar acuerdos, ya que actualmente la asociación cuenta con 180 miembros al corriente de pago y con derecho a voto.**

Resumen del desarrollo de la asamblea según el orden del día:

### **1. Lectura del Acta de la Asamblea General Anual celebrada el 19 de octubre de 2013.**

Se da por reproducida la mandada en el Foro, sin cuestiones a plantear, por lo que es aprobada.

### **2. Estado de las Cuentas de la Asociación.**

Pedro Javier, el Tesorero presenta una hoja informativa de los gastos realizados y el estado de las cuentas a fecha 24 de octubre. Dicha hoja será publicada junto con el Acta, en el Foro de la Asociación (ver página 9).

Se está pendiente de la regularización de la última actualización de la Junta Directiva.

Pedro manifiesta que hay 700 euros devueltos de 23 socios por impago. Los recibos normalmente se pagan el 25 de

octubre, este año se pasarán a finales de noviembre.

Los gastos que se pasan son los de local y ciclopedia, mas gastos puntuales de folletos o pegatinas. Los principales gastos son del ciclopedia, si se deja de editar habría que bajar la cuota anual.

### **3. Gestiones realizadas y pendientes para el traspaso definitivo de la Cuenta de la Asociación, de Bankia a Triodos.**

Se está pendiente de la regularización de la última actualización de la Junta Directiva ya que la Dirección General de Asociaciones de la Comunidad aún no ha mandado la certificación correspondiente. Dicho trámite es necesario para que el nuevo Tesorero pueda operar con la cuenta de Triodos. Tras haber preguntado posteriormente en dicho registro nos confirman que no han mandado tal certificación y que la mandarán a la mayor brevedad posible.

Iñaki pregunta si se puede prescindir del local para almacenar nuestras cosas, pero a fin de cuentas habría que pagarlo también; en la Asamblea de 2013 se acordó mantenerlo.

#### **4. Alarmante disminución de las excursiones cicloturistas de Pedalibre. Disminución de la presencia de Pedalibre en eventos relacionados con la actividad ciclista, como Bicicultura.**

Se divide en dos puntos.

##### **1ª parte: excursiones**

Casi no hay ya actividades lúdicas en la Asociación; se recuerdan los puntos 9 y 10 de la Asamblea del año pasado:

(9) Programación y participación en las cicloexcusiones. Creación de un Banco de Tiempo en Pedalibre.

(10) Elaboración de un calendario Anual de excursiones cicloturistas para 2014.

Pero estos objetivos no se han cumplido.

Carlos Gamo manifiesta que hay que ver qué objetivos tiene la asociación en el contexto de las nuevas asociaciones ciclistas y qué podemos hacer para impulsar la asociación y darnos a conocer.

Para Iñaki, la escena ciclista está en un punto caliente pero Pedalibre está en horas bajas. Somos un grupo generador de pensamiento, y en cuestiones políticas seguimos teniendo fuerza, pero en excursiones hemos bajado.

Fernando Hermida manifiesta que Pedalibre es el único grupo que organiza excursiones tipo alforjas, ningún otro grupo

tiene dicha filosofía; insiste en la necesidad de crear el calendario de excursiones en el blog y que quien organice la excursión lo comunique para que se publique.

Miguel Andrés sugiere que la gente descubra lo que es el cicloturismo a través de Pedalibre, empleando el cercanías principalmente, ya que en los trenes regionales cada vez es más difícil llevar bicicletas.

Que la gente recuerde que Pedalibre le ha introducido en el cicloturismo, estableciendo un calendario fijo.

También se habló del tema del seguro en las excursiones; Jose Javier, que forma parte de la Comisión organizadora de excursiones, pregunta qué ocurre en caso de accidente de los no socios durante las excursiones.

Fernando Hermida expone que otras organizaciones, como Asturias en Bici, en las excursiones hacen firmar un documento a los participantes no asociados en el que se exoneran de responsabilidad. Pilar Rivero insiste en que hay un seguro de responsabilidad civil que cubre estas contingencias a todos los participantes, sean o no asociados... Quedó en mandar a la lista la documentación sobre el seguro.

Volviendo al tema de la falta de excursiones, Iñaki teme que el tema de la Comisión de excursiones afecte a la organización de las mismas; él prefiere seguir organizándolas de modo individual y preferiblemente sencillas, porque si no, la gente no se anima.

Miguel Andrés propone crear un grupo de correo entre las personas que se comprometan a organizar excursiones para que se coordinen entre ellos.

# ASAMBLEAS DE PEDALIBRE

## (Abiertas y participativas)

**Todos los segundos martes de  
cada mes a las 20:00**

**BICICLETA-CAFÉ**

PI. San Ildefonso, 9



**PEDALIBRE**

Se ACUERDA por tanto crear dicha lista, cosa que hará Pilar Rivero, haciendo previamente un llamamiento para que se apunte más gente, y en principio formarán parte de esta lista Pilar Rivero, Miguel Andrés, Pedro Javier, Iñaki, Fernando Hermida, José Javier (nanobike), Carlos Gamo, Miguel González, aparte de probablemente Walter Post y Maite Fernández, que no se hallaban presentes en la asamblea.

Pilar Rivero manifiesta que organizará una iniciación al cicloturismo, y Miguel Andrés propone crear un folleto divulgativo para entregar a los participantes, al igual que existe ya para las marchas de ciclismo urbano.

## **2ª parte: Biocultura.**

Pedalibre no ha participado este año (2014) en Biocultura, por una serie de fallos; hubo falta de comunicación, se mandó en junio un correo a la cuenta infopedalibre, pero el encargado de revisar la lista no lo ha visto; también es cierto que entran muchos correos diarios, gran parte de ellos spam o publicitarios.

Se insiste en que Pedalibre tiene que participar en todo tipo de ferias relacionadas con el cicloturismo o la movilidad sostenible. En la última, Unibike, el espíritu no encajaba con el de Pedalibre, pero no por ello se debe dejar de acudir, porque quizás en el futuro puedan captarse más interesados en el ciclismo que promueve Pedalibre,

Se propone que cada año haga de coordinador una persona, estableciendo turnos.

Se ACUERDA estar especialmente pen-

dientes para el próximo año, poniéndose si es preciso en comunicación con los organizadores de Biocultura en el mes de junio, para tener asegurada la participación el próximo año. También que se esté pendiente a la hora de recoger el correo postal en el local, ya que puede enviarse la invitación también de esta forma.

## **5. Peaje urbano para los vehículos a motor.**

A cargo de Pilar Rivero y Miguel Andrés, se hizo una presentación de diapositivas.

Miguel Andrés comenta que el peaje en Madrid está totalmente descartado, al menos con la actual alcaldesa. Solo se seguirán implantando las Áreas de Prioridad Residencial, y de momento se han suspendido dos de las tres que estaban previstas. Se han paralizado, no porque no haya estudios previos, sino por otros motivos, quizás electorales. Desde Pedalibre se debe hablar del peaje como solución a tener en cuenta a la hora de mejorar la movilidad.

Es destacable mencionar que en una encuesta realizada entre los conductores de coches de Madrid y Barcelona, manifestaron el 40% de los de Madrid y el 60% de los de Barcelona, que estarían dispuestos a pagar una cantidad para entrar a la ciudad con tal de evitar los atascos.

En España hay una especial reticencia hacia los peajes porque supone pagar por algo que siempre ha sido gratis, y porque para muchos el importe del peaje puede servir para que otros se lo queden (se refieren a la total desconfianza con la clase política por la gran corrupción que

hay). De todas formas allá donde se han implantado peajes urbanos se ha conseguido una reducción del tráfico superior al 10%, por lo que es muy recomendable que se implanten, y Pedalibre insistirá en ello.

## 6. Renovación de la Junta Directiva.

Se necesita implicación de gente nueva y joven que impulse la gestión de dicha Junta, cuyas funciones no son difíciles y sí muy necesarias.

Hasta 2016 no hay elecciones; algunos miembros han cambiado sus circunstancias y no pueden dedicarse a las tareas de la Junta; es necesario renovar algunos miembros ya que es necesario que haya alguien implicado en dinamizar las actividades de la asociación.

Pedro Bazo no puede seguir ocupándose de las altas y bajas de socios. Pedro Javier podrá llevar ahora la base de datos, aunque la que tiene Pedro Bazo para sacar las etiquetas está en Access, que Pedro Javier no domina.

De nuevo se insiste en la falta de implicación en las actividades de la Asociación, se necesita un llamamiento al activismo dentro de la Asociación.

## 7. Sustitución necesaria para la edición del Ciclopedia.

Luisón mandó un correo porque él ya no desea llevar a cabo la maquetación; se hizo un llamamiento en la Asamblea de 2013 pero nadie se ofreció.

Se ACUERDA solicitar un editor a través de la lista de correo y el Foro; puede pedirlo el mismo Luisón explicando en qué consiste la actividad.

## 8. Creación de un turno rotatorio para llevar el teléfono y la lista de correo de la Asociación.

Miguel González ha estado llevando ambas tareas en los últimos tres años, pero sugiere crear un turno rotatorio para que

la tarea se reparta entre varios socios; tener el teléfono implica en ocasiones mucho tiempo de dedicación, incompatible con algunas actividades, como las actividades laborales, por ello si se reparte entre varios socios será menos gravoso para cada uno.

De momento Iñaki llevará ambas tareas. Por otra parte ha surgido recientemente un problema con el número de la Asociación, que ya está operativo; se llevarán a cabo las gestiones para intentar recuperarlo también es necesario adquirir otro teléfono.

Iñaki y Miguel G. se ocuparán de dichas tareas



## **9. Resumen de la Asamblea de Conbici de Terrassa del 11 de octubre de 2014.**

No se desarrolla dicho punto por falta de tiempo. Se remite al acta que está en el Foro a disposición de los socios.

## **10. Ruegos y preguntas.**

Jesús Pérez de Viñaspre comenta la encuesta que hubo en el Ciclopedia sobre si se sigue haciendo el papel o no; pide que se sigan haciendo votaciones para implicar a los socios.

<b>Cuentas octubre 2013-octubre 2014</b>	
Saldo a 1 de octubre de 2014	<b>4.701,32</b>
Ingresos	6.715,48
Gastos alquiler local	-1720,20
Pagos WEB	-321,54
Ciclopedia (x 5)	-4130,39
Conbici	-263
Ecologistas en Acción	-200,13
Gastos bancarios	-391,42
Gastos varios sellos...	-486,11
Recibos devueltos	-690
Saldo cuentas	
Bankia 24/10/2014	1.119,81
Triodos 1/10/2014	2.094,20
Total cuentas	3.214,01
186 socios	

# La Bicicleta

## La Bicicleta Cycling Café & Workplace

**Plaza de San Ildefonso 9  
28004 - Madrid**

**Teléfono  
915 32 97 42**

**[labicicletacafe@gmail.com](mailto:labicicletacafe@gmail.com)  
<http://www.labicicletacafe.com>**





## Los ciclo-carriles: ¿una solución fácil?

Por Álvaro Fernández Heredia

En lo referente a la movilidad ciclista las vías ciclistas son un tema recurrente. Incluso redundante pues pueda parecer que es la única política ciclista. Lo cierto es que la percepción del riesgo asociada a la práctica urbana de la bicicleta tiene una importancia crucial, sobre todo en lugares con baja cultura ciclista, y a veces hemos confundido vías ciclistas con menos peligro. Esta relación no tiene por qué ser cierta, como tampoco es lo mismo percepción del riesgo que peligro.



Plaza de Cibeles. Madrid

Dicho lo cual, vías ciclistas hay de muchos tipos y es también habitual en los círculos ciclistas la discusión sobre si carril bici sí o no y sobre si carril bici blindado

o coexistencia con el resto de vehículos. Aunque detrás de estas posiciones hay una cuestión casi ideológica, también hay una cuestión técnica que muchas veces

es ignorada. Incluso entre los profesionales responsables de la planificación y diseño de estas vías es pasmoso como los criterios técnicos son obviados. En otros entornos de la ingeniería del transporte nunca he visto un tema donde se produzca con tanta fuerza este fenómeno. Me cuesta imaginar una discusión entre planificadores y técnicos sobre si para conectar dos ciudades con un transporte ferroviario por la que deban circular trenes a 350 km/h es mejor una vía de alta velocidad o un camino de cabras.

En el último año hemos asistido en Madrid a un nuevo concepto de vía ciclista llamado **ciclo-carril**. El concepto no es del todo nuevo, las **ciclo-calles** o calles de coexistencia son algo conocido con anterioridad, pero su aplicación por parte del Ayuntamiento a carriles con una limitación de circular a 30 mediante señalización horizontal en vías arteriales es más llamativa. Hasta donde yo conozco, la primera vez que se utilizó un modelo semejante fue en Santa Fé hace unos 6 años. Esta idea ha producido todo tipo de reacciones, desde aquellos que la consideran una estupenda forma de engordar los kilómetros de red ciclista a un coste ridículo, hasta los que piensan que simplemente es una falacia más de esas a las que nos tienen acostumbrados nuestros políticos.

La propuesta es analizarlas con criterios objetivos. Antes de plantearse la tipología ciclista un buen planificador debe prestar atención al conjunto de la red (no hablamos aquí del resto de políticas ciclistas no relacionadas con la infraestructura). Los '**Criterios para una buena red ciclista**'

(<http://www.transxte.net/wp-content/uploads/2013/01/LibroProBici-GuiaBici-web1-1.pdf>) los podríamos resumir en: consistencia, directa, atractiva, segura y conveniente. En plena situación de crisis económica bestial en los ayuntamientos, yo voy a añadir baratita. Los ciclo-carriles han sido una forma de implementar una red que era desestructurada, inconexa e incoherente en poco tiempo y con un bajo coste. El hecho de que se usen las calles tranquilas (bajo la forma de ciclo-calles) y también las vías arteriales (donde encontramos el ciclo-carril propiamente dicho, es decir, un carril con limitación a 30 que presupone una coexistencia coche-bici en una vía con más carriles y bastante tráfico) ha permitido conseguir que la red resultante cumpla las condiciones de directa, consistente, baratita y conveniente. Atractiva y segura ya es más complicado de afirmar, el primero porque es una cuestión de percepción y el segundo porque no tenemos mecanismos actualmente de poder medirlo, de eso hablaremos más adelante. Está claro que si el hecho de pintar una limitación en la calzada a 30 hiciera que realmente los vehículos circularan a 30 habríamos obtenido una vía segura, pero parece que pintura y hechos no van de la mano.

Los usuarios ya han apuntado muy acertadamente algunos de los problemas de los ciclocarriles en este '**documento elaborado por Pedalibre**' (<https://pedalibre.files.wordpress.com/2014/11/informe-ciclocarriles-versic3b3n-3.pdf>): incumplimiento de la velocidad reducida a 30, falta de continuidad de los carriles, generan situaciones

de riesgo y, en ocasiones, no concordan-  
cia de la señalización. Son cuestiones  
que deberían irse resolviendo.

Para discernir la tipología más adecuada de vía ciclista lo más usual es acudir al tipo de vía, número de ciclistas que circularán, número de otros vehículos moto-  
rizados en la vía y velocidad máxima de los mismos. En la gráfica inferior pode-  
mos ver una ordenación de posibilidades de vías según estos criterios, adaptada del reconocido manual de CROW. Si hablamos de 30 km/h, lo que llamamos un calle pacificada, suele establecer que la circulación de bicicletas y coches es compatible. De ahí que la elección de los ciclo-carriles tendría sentido. Nos encon-  
tramos con dos problemas: son vías que acumulan mucho más tráfico que el de una calle pacificada por su propia función arterial y la velocidad máxima es mayor de 30 porque la simple limitación no es efectiva.

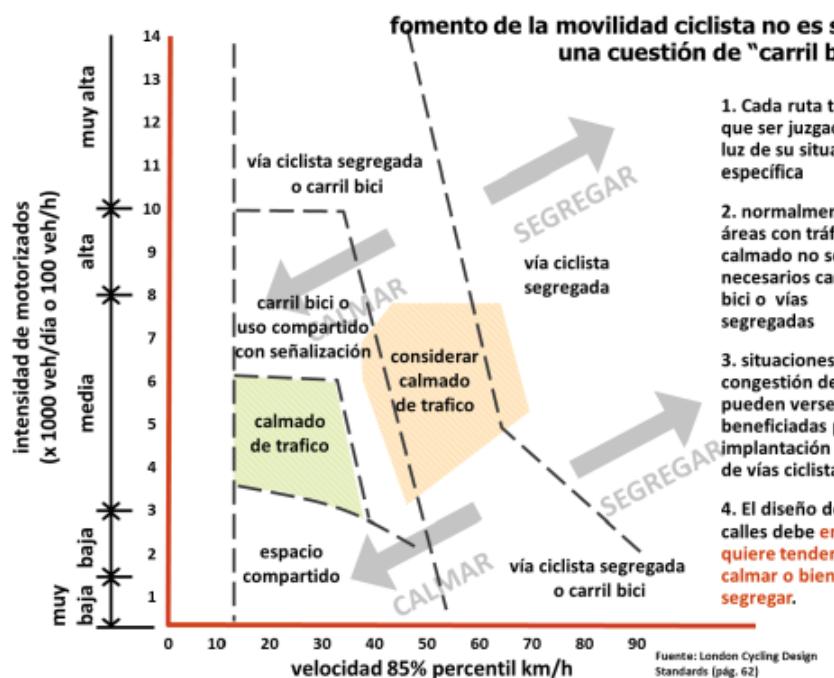
¿Esto es suficiente para considerar que es una mala aplicación? En mi opinión no.

En el caso de que las velocidades sean mayores de 30 km/h, la segregación no es la única posibilidad. Dependerá del modelo que queramos aplicar y tenemos dos opciones: segregar si no queremos restringir la capacidad de coches de la vía o calmar el tráfico para hacer compatible la coexistencia.

Esto es, la limitación en esos carriles a 30 podría tener cierto encaje. Aquí entra el tema de que esa limitación no se cumple. Algunos aspiran a que se debe hacer cumplir esta limitación. Personalmente pienso que no es realista, nunca he creído que la normativa resuelva los problemas. Las normas necesitan ha-  
cerse respetar y eso tiene un coste muy alto. Especialmente cuando no respon-  
den a un sentido común. Suele ser más útil hacer diseños que hagan fácil y natu-  
ral cumplir la norma, pero eso daría lugar a otra entrada (¿a qué no es común ver a nadie circulando a 80 km/h en la entrada de un angosto garage?).

Desde mi punto de vista, la propia

Función de la calle	Accesibilidad local	Velocidad motorizados (km/h)	Intensidad motorizados (veh/día)	Función ruta ciclista		
				Red básica		Ruta principal
Distribución	50	1 carril/sentido	<750 bicis/día	500-2500 bicis/día	>2000 bicis/día	
		30	1-2500	Trafico mixto (con o sin Ciclocalle)	Calle ciclista / Carril bici (con prioridad)	
			2000-5000			
			>4000	Vía ciclista segregada o Carril bici		
		70	cualquier intensidad		Vía ciclista segregada (adyacente o separada)	



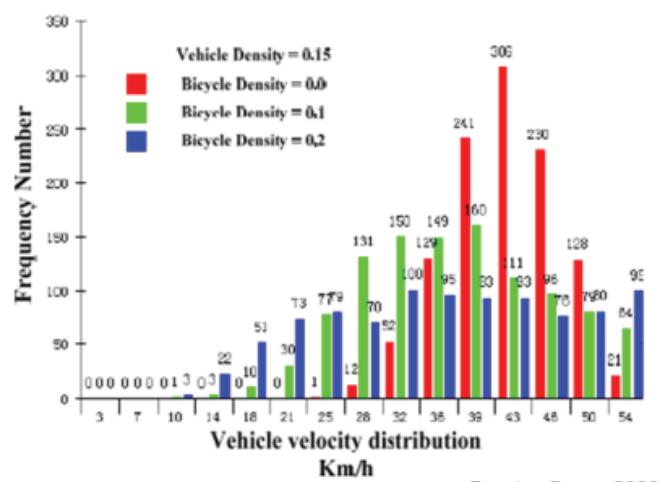
existencia de los ciclo-carriles señalados como tal es una medida de calmado de tráfico. La señal podría ser rectangular, no obligando, sino simplemente recomendando. Su principal función no es tanto hacer que se cumpla esta limitación sino legitimar la circulación del ciclista en ese carril. La propia presencia de ciclistas es un excelente calmante del tráfico, como puede observarse en estudios empíricos en el gráfico superior.

Al final es una cuestión de poder. Es difícil que un carril vacío sea aceptado como lento por los usuarios del coche sin cuestionarlo. Aunque solo sea porque no es una reacción espontánea. También es difícil tener una actitud violenta contra un ciclista que circula por un carril reservado al ciclista y preceptivo de circulación lenta. En definitiva, estos carriles refuerzan la legitimidad de su uso por los ciclistas y cuanto más usados sean, más lentos y efectivos serán. Es cierto que los ciclistas

ya podían legalmente usarlos y parecía que carece de sentido legitimar algo que ya es un derecho adquirido, pero si lo que hablamos es de generar un cambio cultural, una ayuda para que no se olvide eso al resto de usuarios nunca viene mal.

Es una medida cuyo resultado solo podremos comprobar en un medio plazo, según evolucione la movilidad ciclista, que dependerá de otras medidas de acompañamiento, no solo de infraestructura, y de que se vayan mejorando esos fallos detectados por **pedalibre**. Ese será el momento de comprobar si realmente la velocidad en nuestras calles se ha dulcificado gracias a que más bicicletas han florecido o de que hay más bicicletas gracias a que decidimos evidenciar su espacio en la calzada.

Las bicicletas reducen un 25% la velocidad media



Fuente: Danya 2009



## Siempre compensa salir

Por Dolores Ruano

A pesar de las apocalípticas previsiones acerca del frío mortal que vamos a padecer y sufrir,

A pesar del insopportable calor abrasador de un mediodía de verano,

A pesar de esas lluvias torrenciales que te sorprenden en caminos sin guarda y del viento en contra que te obliga a pedalear con fuerza,

A pesar de los conductores macarras que te echan de la carretera y de que la gente te mire raro

A pesar de esa cuesta que te obliga a bajar de tu bicicleta,

A pesar del cansancio tras subir esa cuesta interminable.

Siempre es reconfortante;

Conocer pequeños pueblos tranquilos, desconocidos y anónimos que nos acogen hospitalariamente en sus bares,

Disfrutar de atardeceres con sus diferentes tonalidades de rosas y morados,



Rememorar parte de la historia de España diseminada por pueblos solarios y con interesante patrimonio cultural,

Participar en debates con opiniones encontradas o afines entre los compañeros de viaje,

Compartir comidas y cenas al escaso calor de un pequeño hornillo,

Volver a ver caras conocidas de amigos,

Ponerte al día de su día a día,

Descubrir pequeños misterios de la naturaleza,

Asesorar o asesorarles sobre los trucos mecánicos sobre la bicicleta

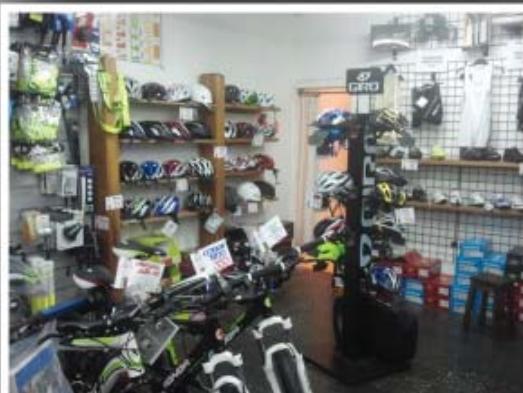
Saborear especialidades gastronómicas de la zona recorrida

Sentir la libertad

... Siempre compensa.



Ciclosdelicias  
tu tienda de ciclismo



Paseo de las Delicias, 65 bis. Teléfono: 91.530.77.87  
[ciclosdelicias@ciclosdelicias.com](mailto: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



## Infraestructuras (ciclistas) inútiles

Por Francisco Peral

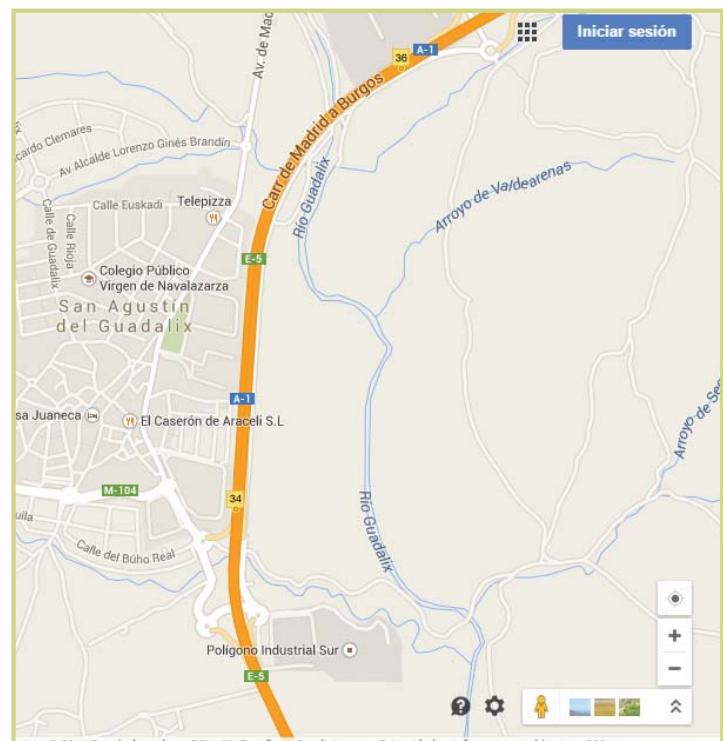
Todos tenemos en mente infraestructuras sin ningún sentido o ninguna necesidad que han sido construidas en los últimos años. Podríamos pensar en aeropuertos sin aviones, autopistas de peaje paralelas a autopistas gratuitas, túneles de AVE sin AVE (pero sí con mucha agua)... ¿Qué tiene esto que ver con la bici? A priori nada. Por otra parte, es innegable que la bicicleta está de moda, a nivel social... pero también a nivel político... dicho de otra manera construir un carril bici es muy rentable políticamente, cuesta poco y mejora tu imagen. Nosotros (el colectivo ciclista) aprovechamos esto, sugerimos dónde sería útil una infraestructura ciclista (dicho de otra manera un carril bici) y cómo diseñarla. Sin embargo, no siempre es así y con la multiplicación de carriles bici también se van incrementando los ejemplos de carriles inútiles o mal diseñados... como el resto de infraestructuras pero con la diferencia que el precio (y por lo tanto el mal gasto) es menor.

Podríamos pensar que, total, viendo lo que se gasta para carreteras mejor que hagan algunos carriles (aunque mal diseñados) que nada. En mi opinión es un error, sobre todo si éste perjudica al peatón ya sea quitándole espacio de acera o quitándole la expectativa de una acera o de una reforma que pacifique el tráfico.

Consideremos un ejemplo.

Lugar: **San Agustín del Guadalix**. Pequeño pueblecito de 10.000 habitantes al norte de Madrid. Tráfico muy liviano (de hecho no hay ni un semáforo en todo el pueblo), tampoco hay carriles bici, pero ¿para qué se necesitarían?

La única carretera/calle “conflictiva” es la M104 carretera que une San Agustín con Colmenar Viejo y que es un acceso natural a la A1 para esa zona.



Carretera de Colmenar (M104) a su llegada a San Agustín.



Primer tramo de la M104 (se puede observar a la derecha la calle paralela)

Se trata de una carretera totalmente recta en su parte inicial con, además, pequeños muros que separan la carretera de la calle paralela a ésta haciendo de vía de servicio. Por muchos badeños que haya en los pasos de cebra la velocidad de los coches es elevada.

Además, en la parte final de la carretera ya no hay calle paralela y sí una parada de autobús. Consecuencia: la gente anda por el arcén de la carretera para ir a la parada de autobús con el riesgo de atropello que eso implica, sobre todo cuando ya es de noche.

Hace tiempo que la gente pide que se reforme dicha carretera y el ayuntamiento contesta que no es competencia suya. Recientemente, la Comunidad de Madrid empezó a hacer algo para acondicionar esta carretera.

En la siguiente página se puede ver el resultado en el tramo inicial (el único que ha sido reformado...¿hasta ahora?). Se construyó un carril bici bidireccional.

Así pues, el ancho de calzada sigue el mismo (por lo que los coches no van a disminuir su velocidad). Como mucho en el sentido de la marcha que hay el carril



Segundo tramo de la M104 (los dos arcenes se suelen usar para ir hasta la parada de autobús)



Primer tramo de la M104 (después de acondicionamiento)

bici puede que los “bolardos” hagan que el conductor reduzca la marcha, pero en el otro, nada de nada.

Así pues, la infraestructura que se ha hecho no sirve para reducir la velocidad de paso de los vehículos. Ahora vemos si, como mínimo, tiene utilidad para los ciclistas. El tramo realizado es de unos 200 metros, empieza en una rotonda con un cruce de la carretera y un tramo de unos 10 m del otro lado de la carretera no se sabe muy bien por qué...

... y acaba en otra rotonda, de la siguiente manera (ver foto abajo-derecha)

No entiendo si pretenden que los ciclistas se conviertan en peatones y se reincorporen a la carretera por el paso de cebra o si pretenden que desaparezcamos después de esos 200 metros... Por último, como

se veía en la foto, discurre paralelo a una calle sin tráfico por lo que, si pasa algún ciclista con medio al tráfico de la carretera, lo más lógico es que se vaya por dicha calle paralela...

Esto podría ser un ejemplo más de obras mal planificadas e inútiles pero, para mí, lo más grave es que, además del desperdicio de dinero público, este carril bici no se va a utilizar y la gente (peatón) que esperaba una acera o algo que redujese el tráfico va a tener un a priori desfavorable con la bici, como algo que le quita una esperanza justificada. Además, el día que haya necesidad real de un carril bici podrán decir con razón “¿para qué? Mirad el que tenéis ahí desde hace años y nadie lo usa, ¿para qué vamos a construir más carriles bicis?...



Inicio del carril bici con cruce de la carretera



Fin del carril bici con ceda el paso a... no se sabe quién...



## Comprar una bicicleta usada

Por José Alonso

**Últimamente he estado bastante ocupado en el mercado de bicicletas de segunda mano. Por una parte, reparando y vendiendo todas las viejas bicis que los suegros y la abuela tenían en el trastero, y que por fin han decidido vender (en cuanto les dí el dinero fresco de la primera venta, ¡enseguida empezaron a buscar el resto!). Y por otra buscando para mí una bicicleta fiable pero de bajo costo para utilizar en la ciudad y en los viajes sin tener que sufrir por el maltrato recibido en autobuses, trenes o en la bodega de los aviones con mi bici favorita.**

**Lo que sigue aquí es un pequeño guión de los pasos que yo sigo, y que espero que sea de utilidad a otros. Lo he redactado por orden de prioridad, es decir, lo más importante al principio, y lo menos decisivo a la hora de realizar la compra, al final.**

Una vez que se ha decidido que tipo de bicicleta se quiere (carretera, híbrida, de montaña, plegable, etc.) según la necesidad de cada uno, hay que estimar un presupuesto de lo que nos queremos gastar. Ésto tiene que ser flexible, por supuesto, para no desechar una buena oportunidad sólo por unos pocos euros, pero nos ayudará a refinar la búsqueda. En este presupuesto hay que tener en cuenta si, caso de comprar una bicicleta que no esté al 100%, vamos a realizar nosotros las reparaciones, o la llevaremos a una tienda, lo cual encarece bastante el precio final, y hay que tener en cuenta. Siempre merece la pena tener unos conocimientos básicos de mecánica, pero mucho más a la hora de comprar una bicicleta usada, pues si hay cosas que no funcionan pero fácilmente reparables, se puede conseguir una interesante rebaja en el precio. Al igual que en bicicletas nuevas, no hay

que destinar el 100% del presupuesto a la bicicleta, pues habrá que dejar algo para un buen candado o los accesorios que se estimen necesarios.

Para buscar bicicletas usadas, se pueden usar webs como segundamano, milanuncios, eBay, etc o recurrir a amigos y conocidos. No recomiendo comprar bicicletas usadas online antes de probarlas, no tanto por el riesgo de timos, sino porque luego la bicicleta no sea de nuestra talla al no haberla podido probar. En otros sitios donde he vivido, como Irlanda o Alemania, es normal que la Policía haga subastas periódicas de bicicletas recuperadas a las que no se le encuentra dueño, o la empresa ferroviaria que se deshace de bicicletas encontradas en sus instalaciones o aparcadas en lugares no autorizados y cuyo dueño no reclama, y es un buen método para conseguir

# MÁS QUE PARCHES

## TALLER DE BICICLETAS



MÁS QUE PARCHES TALLER DE BICICLETAS  
C/MONDEL ALVARO Nº21  
ESPECIALISTAS EN CICLISMO URBANO Y CICLOTURISMO  
NO TENEMOS LISTA DE ESPERA  
REPARAMOS TODO TIPO DE BICICLETAS  
SERVICIO "GRATUITO" DE BICICLETA DE SUSTITUCIÓN  
MIENTRAS REPARAMOS LA TUTA.  
TENEMOS LAVADERO PARA BICICLETAS

REVISIÓN MÁS QUE PARCHES 25€

- RECEPCIÓN: REVISIÓN VISUAL DE HOLGURAS EN ROdamIENTOS DE RUEDA, PEDALIER Y DIRECCIÓN, MEDICIÓN DE CADENA Y REVISIÓN VISUAL DE SISTEMAS DE TRASMISIÓN, DIRECCIÓN Y FRENIOS.
- REVISIÓN: LAVADO GENERAL DE LA BICICLETA, ENGRASE DE CAMBIOS Y CADENA, REVISIÓN DE PRESIÓN DE NEUMÁTICOS, AJUSTE DE CAMBIOS, AJUSTE DE FRENIOS (SI ES MECÁNICO), REVISIÓN DE NIVEL DE PASTILLAS Y LIMPIEZA DE DISCOS (SI ES HIDRÁULICO).

TRANSPORTE DE BICICLETAS A PENÍNSULA POR 48 € (INCLUIDO PORTUGAL)

EVAS A HACER UN VIAJE EN BICI Y NECESITAS ENVIARLA? SÓLO TIENES QUE TRAERLA AL TALLER, AQUÍ SE DESMONTA, SE EMPAQUETA EN UNA EMBALAJE ESPECIAL PARA EL TRANSPORTE DE BICICLETAS, Y SE ENVÍA A CUALQUIER PUNTO DE LA PENÍNSULA POR SÓLO 48 EUROS\*  
(INCLUIDO PORTUGAL)

HORARIO: DE LUNES A VIERNES DE 11:00 A 14:00 Y DE 17:00 A 20:30. SÁBADOS, DOMINGOS  
Y FESTIVOS CERRADO

PARA MÁS INFORMACIÓN VISITA NUESTRA WEB [WWW.MASQUEPARCHESMADRID.COM](http://WWW.MASQUEPARCHESMADRID.COM)

chollos. Lugares de empeño como los “cash converter” no son recomendables por su “relajada” actitud respecto al material robado. También desaconsejo totalmente comprar bicicletas a particulares que se sabe o intuye pueden ser robadas. No sólo desde un punto de vista penal o ético, también creo que en el mundillo ciclista funciona mucho el “karma”, y si compras material dudoso, tu bicicleta terminará siendo robada, como muchas veces la experiencia cercana me demuestra. Cosas que suelen levantar sospechas son que el vendedor no utilice su nombre real sino pseudónimo en el anuncio, que no te dé su teléfono, que insista en quedar en un lugar público en lugar de una dirección concreta, que la bicicleta sea sorprendentemente barata, o que la marca o número de serie del cuadro hayan sido tapados o borrados.

Una vez que hemos decidido qué tipo de bici queremos, y nuestro rango de precio, nos ponemos a buscar. Aunque suelen implicar un precio mayor, recomiendo buscar bicicletas de marcas reconocidas. Aunque algo más caras, incluso sus modelos más básicos incluyen al menos todos los componentes con una calidad mínima. En marcas desconocidas, de hipermercado o de promociones de periódicos, incluso aunque sean nuevas, suelen traer uno o dos componentes de relumbrón (normalmente el cambio trasero) y el resto está hecho de componentes muy inferiores que en ocasiones no cumplen los mínimos de fiabilidad.

Lo más importante en una bicicleta es que sea de nuestra talla. Muchos amigos me piden consejo cuando ven alguna bici que parece una buena oportunidad

aunque es “un poco” pequeña o grande. Yo siempre les digo que una bici es como un par de zapatos. Si tu talla es una 42, aunque te vendan unos zapatos de la mejor marca a 5 euros, si son de la talla 40 al final son 5 euros que estás tirando a la basura porque te van a resultar incómodos. El problema es que algo tan básico como la talla es algo que normalmente los vendedores también se olvidan de incluir en sus anuncios. Una minoría incluye la medida del tubo del sillín, en cm o pulgadas, que a la mayoría de la gente le ayuda poco (si encuentras algo así, hay muchas guías online que te pueden orientar). Si has visto un modelo concreto, lo mejor es preguntarle al vendedor si la bici le va bien y cuánto mide de estatura. Si simplemente estás mirando y no quieres contactar con los 15 propietarios de las bicis a las que has echado un ojo, y dada la gran variedad de geometrías que hay en las bicicletas actuales, un buen lugar para hacer una estimación es el tubo de dirección de la bicicleta. Si el tubo superior y el inferior están casi juntos cuando se unen al tubo de dirección,



la bicicleta es una talla pequeña, y si están muy separados, es una talla bastante grande (ver flecha roja, foto página anterior).

Todos los puntos anteriores han servido para hacernos una idea de que la bici nos interesa. Ahora hemos quedado con el vendedor, y vamos a ver la bicicleta en persona. Estos son los puntos que yo compruebo, y que al menos las primeras veces conviene llevar apuntados para no olvidarse alguno:

**El cuadro.** Si es de acero, no debería presentar grandes áreas de óxido. Un poco aquí y allá, superficial, es normal y no afecta a la estructura del cuadro, pero dentro de unos límites. En otros materiales, el óxido no es problema. Tampoco debe presentar abolladuras fuera de lo normal.

**La horquilla.** Salvo que busques una bicicleta para ir por caminos, mejor busca una bicicleta con horquilla rígida. Las horquillas de suspensión es el componente que más rápido hace a una bicicleta obsoleta, pues las marcas continuamente sacan modelos nuevos y dejan de fabricar repuestos para los viejos. Además es un componente al que raramente sus dueños le prestan mantenimiento. Salvo que sea una bicicleta de menos de 4 años, normalmente una suspensión deprecia una bicicleta usada. Yo personalmente no compro bicicletas usadas con suspensión. Para carretera o ciudad no son necesarias (a pesar de lo que los catálogos digan) y en montaña sale más a cuenta comprar un modelo nuevo o relativamente reciente. Si es una horquilla rígida, hay que mirar que no haya recibido



impactos. Eso se puede ver en el mismo anuncio, si las fotos han sido bien sacadas, como en la foto superior.

**Ruedas.** Las bicicletas de principios de los 80 o anteriores tienen las llantas de acero en lugar de aluminio. Estas llantas suelen tener sólo una pared en lugar de la doble pared de las actuales, con lo que son mucho más proclives a descentrarse. Además, el acero frena fatal en mojado. Se reconocen porque suelen venir Cromadas, con un brillo como de espejo. Hay que mirar, elevando la bicicleta y girando las ruedas, que éstas no estén descentradas. Si es un descentrado leve, y lo sabes arreglar, no es problema. Pero si es grave o no sabes como arreglarlo, puede salir

caro repararlo. También hay que mirar que no tengan holgura lateral (problema de ajuste en el eje) y que giren más o menos libremente. Si la bicicleta tiene bastante uso, habría que pasar el dedo por la banda de frenado de la llanta y si se nota "cónica", es que está al final de su vida y necesita cambio. Si miras una bicicleta a la que le falta alguna de las dos ruedas o necesita reemplazar, encontrar una nueva puede costar a partir de 30 euros (la delantera) o 50 (la trasera) que hay que considerar en el precio total de la bici. Los neumáticos son baratos y no cuesta mucho reemplazarlos, pero también hay que tenerlo en cuenta. Si están en aparente buen estado, pero se ve que son casi tan viejos como la bici, cuidado. La goma se degrada, y aunque mantenga el taqueado, puede que en un par de salidas la cubierta literalmente se caiga a pedazos. Por otro lado, si la bici tiene los neumáticos originales, es una señal positiva de que la bicicleta ha tenido poco uso.

**El sillín.** Comprueba que el sillín se puede subir y bajar con facilidad. Muchas bicicletas, olvidadas durante años en el

trastero, tienen la tija de sillín oxidada al cuadro, y no hay quién la mueva. La mayoría terminan saliendo, enteras o a trozos, pero no sin mucho sudor y lágrimas. Idealmente, también deberías comprobar que la potencia se mueve (si es de las de cuña). Algo importante es comprobar que tanto potencia como tija de sillín, cuando están colocadas a una altura que se estima cómoda, no excedan la marca mínima de inserción (ver foto). Si fuera así, es peligroso y además indica que la bici es pequeña para ti. En bicicletas muy antiguas, normalmente vienen con tijas de sillín muy cortas, así que igual la bici te sirve, pero necesitas una tija nueva (y puede costar encontrar otra, irrelevantemente del precio).

**Eje de pedalier** (donde giran los pedales). Debería girar libremente y sin holguras. Coje uno de los pedales y muévelo lateralmente. Si se mueve (y no es el pedal, que también podría tener holgura) el eje necesita ajuste o sustitución, más dinero para el mecánico. Las bicicletas hasta principios de los 90 (y muchas actuales de gama baja) traían ejes de pedalier ajustables y desmontables. Lo bueno es que se pueden abrir y engrasar periódicamente, lo malo es que precisan algunas herramientas específicas y no les gusta el tiempo lluvioso. Las bicicletas actuales suelen traer ejes estancos, no necesitan mantenimiento y soportan mejor el agua, pero cuando fallan no son arreglables, hay que comprar uno nuevo, aunque son baratos.

**Bielas y platos.** Los platos pueden venir atornillados a la biela (gama media y alta, como los de la foto) o remachados/soldados entre sí (gama baja). Esto te puede





dar una idea de la calidad de la bicicleta. Los remachados tienen el problema de que, cuando se gasta uno, hay que cambiarlo todo. El lado positivo es que son de acero, más pesados, pero duran muchísimo más que los intercambiables, que suelen ser de aluminio. Entre los intercambiables, los hay de 5 tornillos o de 4. Estos últimos no son necesariamente mejores, pero indican una bicicleta más moderna.

**La cadena.** Es un componente que, con el uso, no se rompe pero se estira. Si se deja demasiado tiempo sin reemplazar, luego hay que cambiar toda la transmisión, lo que puede hacer ruinosa la compra de una bicicleta usada. Para comprobar si necesita cambio, mira cómo la cadena asienta en los dientes de los platos. Si no ajusta perfectamente, quiere decir que la cadena, y quizás los piñones y el plato mediano necesiten cambio, mínimo unos 40 euros más la mano de obra.

**Los cambios y frenos.** Deberían probarse al hacer la compra. Si no van totalmente finos, normalmente es una reparación sencilla, pero debería usarse como

estrategia para negociar el precio a la baja, por no haberse molestado el vendedor en ajustarlos. Cambiar los cables y fundas y dejarlos perfectos, si lo haces tú mismo, no pasa de 10 euros.

**Los extras.** Finalmente, hay que prestar atención a los extras que trae la bicicleta. Una bicicleta por 200 euros puede ser más cara que una de 250 totalmente equipada si le pretendes instalar portabultos, guardabarros, portabidón, etc. a posteriori.

**Un ultimo consejo.** Para protegerte de posibles problemas con la policía, imprime el anuncio de la bicicleta antes de ir a verla. Ése será tu recibo si en un futuro te preguntan dónde la has comprado o si sale alguien diciendo que es su dueño. En Alemania, es habitual que el vendedor imprima el anuncio y cuando se formalice la venta lo firme y ponga sus datos a modo de comprobante.



¡Suerte en la búsqueda!



# Bicicletas de Diciembre

Por Iñaki Díaz de Etura



Las festividades escalonadas de principios de Diciembre son una ocasión estupenda para salir a pedalear durante varios días seguidos; hasta cinco, según el año. ¿Estupenda? ¿Seguro? Pero... ¡es casi invierno! Y las horas de luz están bajo mínimos.

El inminente solsticio no sólo no nos disuade sino que nos estimula. En Diciembre, la luz oblicua de un sol caído hacia el sur hace que los paisajes sean más bonitos que nunca. El frío no existe si nos vestimos bien. Y la falta de horas de luz

genera encantadoras veladas en algún bar de algún pueblo pequeño. En "el" bar.

Tenemos tanta confianza en la magia de esta época que llevamos varios años retándola para ver hasta dónde puede llegar. Dijimos: "vamos a ir al sitio más frío posible" y nos fuimos a Soria a buscar al zorro polar. Como salió bien, al año siguiente nos subimos a León: ¡funciona!. Continuamos con Segovia donde, una noche, el termómetro nos dijo -6°C (no le creímos, aunque no dejamos de contarla)

En 2014, Ávila. Y Segovia, otra vez, para terminar. Elegimos los trayectos a medias entre el comité organizador y Renfe. El uno pone la ilusión y, la otra, los límites.

No son sólo los lugares, también las formas: el solsticio de invierno resulta perfecto para el viaje abandonado, ese de “voy por aquí, hacia allá, hasta donde llegue y ya veré qué encuentro allí”. Las zonas rurales de carreteras solitarias y pueblos pequeños son especialmente acogedoras en esta época porque nos dan libertad para improvisar. Sí, eso mismo que hacemos el resto del año pero, si cabe, con más encanto: se está mucho mejor en “el” bar cuando fuera ya se ha hecho de noche y sale vaho por la boca.

Buscar pernocta siempre es un juego divertido y, en invierno, más. Lo mejor es el aplomo que da saber que seguro que sale bien: primero, el bar; luego, ya veremos. El reto no es pasar la noche sino hacerlo de forma confortable cuando hace frío ahí fuera: es entonces cuando más encanto tiene cerrar el saco y repasar el día y tu vida mirando el techo de una tienda o la



copa de un gran árbol. De reojo, las estrellas. Siempre sale bien.

Acabamos de volver de tres días maravillosos por las tierras de Arévalo y Coca. No queremos cambiarlo por nada.

El próximo diciembre habrá un nuevo capítulo. Stay tuned for more rock'n'roll.

“The Decemberists”





# No vayáis a los páramos de nooooooocheeee

Por Walter Post Villacorta



Fui a los páramos de noche.

(Menos mal que no me encontraba en una campiña inglesa, de mochilero y con otro amigo, escuchando unos sospechosos aullidos...)

Sobrado, con una energía desbordante que buscaba una jornada gloriosa de 100 kilómetros, me encontré perdido en una pista de tierra con rastas -sí, esas a las que alguien ha rastrillado verticalmente al sentido de giro de la rueda y que en este continente se llaman "ralladores africanos"-, con tan solo un paquete de panchitos, una naranja y las migas de las galletas que, hasta hacía poco, había tenido en mi alforja, viendo cómo la luna salía y el camino se elongaba y elongaba sin que llegase el fin. Por la mañana había comprado un paquete de galletas de chocolate pero, maldición, maldición, maldición, el famoso Zampagalletas de

Senegal se topó en mi camino y se las comió. Había oído hablar de él, pero no sabía cuál era su apariencia física. Ahora lo sé. Interceptado por su vehículo -al que creí de la policía- se bajó con su uniforme caqui y, tras algunos minutos de absurdez comunicativa pescanova -porque ninguno sabía hablar la lengua del otro- cuando creí que me preguntaba si tenía alimentos suficientes como para no morir en mi travesía nocturna, y los saqué para mostrárselos, ¡zas! estiró su brazo y se cogió mis últimas tres galletitas que, abrazadas las muy tontas, fueron a parar a sus manos grandotas y sus ojos golosones. Se marchó y me quedé triste, desorientado y con mi naranja y mis panchitos. No pasa nada, me dije, pero sí pasaba. Pasaba que tenía frente a mí alrededor de 20 kilómetros de pista terribilísima, era de noche y no sabía dónde iban a dar mis huesos al dormir.

Invoqué a los dioses cicloturistas. Les hice ver mi situación. Y los dioses me escucharon y acudieron en mi busca. De la nada, apareció un pobladillo. En el pobladillo había una puesto de comida. En él, un hombre de cara afable me atendió y entendió y, tras una llamada telefónica con su móvil a un amigo que nos hizo de traductor, me vi en su casa, frente a un televisor donde Alemania machacaba a Brasil por 6 a 0 y donde, unos minutos después, pude degustar un magnífico pollo con guarnición de cebolla con jengibre y patatas fritas, acompañado de trocitos de baguette. De postre, un delicioso mango. ¡Ah! qué suerte contar con dioses así de solícitos, me dije, tumbadito en una habitación limpia, cubierto con una mosquitera que no tenía agujeros y que, esta vez sí, metí con suma precisión bajo mi colchoneta.

Contento por el regalo, decidí ofrecer, a la mañana siguiente, mi primera función de títeres a los hijos de la casa. Eran 5, de

los cuales, cuando acabé de desayunar, sólo quedaron 2. Motivado motivadísimo desplegué mis queridos compañeros pero, ¡ay! dolor de los dolores, el nivel de distracción –la llegada de una niña vecina (móvil en ristre), el jugueteo con mis instrumentos musicales- fue tal que tuve que acortar una de las obras y, bueno, adaptar la otra. C'est la vie! me dije. El mundo del espectáculo es ingrato e impredecible. Pero no me desanimo. Habrá más ocasiones y más niños. Lo que sí resultó un éxito fueron los trucos de magia con la cuerda. ¡Ah, la magia...! caballo ganador donde quiera que se practique... Los títeres pueden (o no) interesar, gustar, pero la magia... La magia cercana, ésa que despliega ante tus propios ojos un imposible, ésa camina por universos de fascinación y asombro a los que nadie puede permanecer ajeno...

*Extracto del blog: "Títeres y Alforjas, un Waltítere en busca de su Ítaca"*



# EXCURSIONES Y ACTIVIDADES



## Primer trimestre 2015

Enero-Febrero

### SURESTE DE MADRID, DE ALCALÁ DE HENARES A ARANJUEZ

**Fecha:** sábado 31 de enero a domingo 1 de febrero (salida de fin de semana)

**Organiza:** Cristina Vázquez ([gredvaz@yahoo.es](mailto:gredvaz@yahoo.es))

Ida y vuelta en tren de cercanías.

Sábado 31, iremos desde Alcalá de Henares, visitando su centro histórico, hasta el pueblo de Tielmes, por la zona de vega y huertas de Madrid. Haremos una parte del camino por la V.V del Tajuña y el resto por pistas y carreteras comarciales.

Domingo 1. Desde Tielmes hasta Aranjuez, pasando por pueblos como Chinchón y Colmenar de Oreja, para finalmente bajar junto a la ribera del Tajo y entrar en la ciudad de Aranjuez.

---

### ¿QUÉ ES VIAJAR PARA TI?

**Fecha:** viernes 21 de febrero (audiovisual)

**Organiza:** Walter Post Villacorta ([walterpostv@hotmail.com](mailto:walterpostv@hotmail.com))

Mi propuesta: a partir del visionado de un audiovisual en el que diferentes personas exponen su definición de “viajar”, abrir un espacio de participación para que, quien lo desee, pueda aportar sus experiencias, fotos, etc.

Probablemente lo hagamos en “Más que Parches”. Toda la información se colgará en el blog a medida que se acerque la fecha. ¡Anímate a participar!.

---

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 Ciclopediá y en la web, contacta con:

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

## **Febrero-Marzo**

---

### **SIGUENZA-GUADALAJARA**

**Fecha: sábado 28 de febrero a domingo 1 de marzo (salida de fin de semana)**

**Organiza: Pedro Javier Díaz-Alejo González (pedrodiazalejo@yahoo.es)**

Paseando por el cañón del Río Dulce.

---

### **POR LAS VILLUERCAS Y TIERRAS DE TRUJILLO**

**Fecha: jueves 19 a domingo 22 de marzo. Puente (salida de varios días)**

**Organizan: Josefa Masa y Manuel Jurado (manuel.jurado@tourspain.es)**

Sureste de Extremadura, pegando con Toledo.

Un recorrido por las dehesas y la historia de estas comarcas.

---

### **PEDALEANDO ENTRE DINOSAURIOS**

**Fecha: sábado 21 de marzo (salida de un día)**

**Organiza: Walter Post Villacorta (walterpostv@hotmail.com)**

Hace 20 millones de años en el lugar que ocupa Madrid no había bicicletas (o eso creemos), pero sí rinocerontes, tortugas gigantes, mastodontes... Nosotros, seres vertebrados de sangre caliente la calentaremos aún más pedaleando para ver restos fósiles de aquellas inmensas y curiosas especies que nos precedieron.

---

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

Actividades Pedalibre - [www.pedalibre.org/actividades](http://www.pedalibre.org/actividades)

Foro de Pedalibre - [www.pedalibre.org/foro](http://www.pedalibre.org/foro)

Grupo de Pedalibre en Facebook -  
[www.facebook.com/reqs.php#!/group.php?gid=183781411103](https://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](mailto:ciclowork@wanadoo.es)

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



## 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 de 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](mailto:contenidos@pedalibre.org) y en el caso de las excursiones a [actividades@pedalibre.org](mailto: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](mailto:ciclopedia-subscribe@yahoogroups.com)

## PONER ETIQUETA

### 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 tráfico. 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.

## SELLO

¿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 **TRIODOS**: ES63 1491 0001 2020 8374 3126 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](mailto:administrador@pedalibre.org).

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

