

# CICLOPEDIA

NÚMERO  
94  
2016

info@pedalibre.org

www.pedalibre.org

- Editorial ● Hekla la puerta del infierno ●
- Una madrileña en Lorca ● Ciclopaseo con las Biciwomen ● Pedalea: hija predilecta ● Fotos ●
- El cicloturismo ayuda al desarrollo económico ●
- Actividades y Excursiones ●

---

Publicación trimestral de la Asociación Pedalibre

---



# CONTENIDOS

- 03 :: Fotos de los lectores
- 04 :: Hekla, la Puerta del Infierno
- 06 :: Una madrileña en Lorca
- 10 :: Pedalea, hija predilecta 2015
- 11 :: Poesía
- 12 :: Mi primera París-Brest-París
- 18 :: El carril “portátil” de Arturo Soria
- 20 :: El cicloturismo ayuda al desarrollo económico
- 22 :: Ni la lluvia disuadió a las Chicletas el domingo
- 24 :: Camino a Chinchón
- 26 :: IV Marcha Antifracking organizada desde Valencia por AMA

**COORDINACIÓN:** Walter Post

**PORTADA Y CONTRAPORTADA:** Carlos Gamo

**MAQUETACIÓN:** Agustín Martín

Este boletín lo prepara un grupo permanente de trabajo en el que todos los socios y simpatizantes de Pedalibre estás invitados a participar. Si quieres formar parte de esta redacción virtual, envía un correo a [contenidos@pedalibre.org](mailto:contenidos@pedalibre.org)

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

# FOTOS DE LOS LECTORES



India  
Juan Merallo

Playa Girona a Playa Larga, Cuba  
José Alonso





# Hekla, la Puerta del Infierno

por Walter Post



El puerto se deja domar con sospechosa docilidad. En las cumbres duermen nubes grises que pronto empiezan a besarnos con sus labios de agua... Frente a lo que creía montaña, hay un cartel informativo: estamos en los dominios de su majestad el Hekla, uno de los volcanes más activos de Islandia y considerado una de las Puertas del Infierno.

El Hekla entra en erupción, aproximadamente, cada diez años y la última vez fue... en el 2010... ups... Corrientes de partículas volcánicas y gases a 130 km/h con temperaturas de

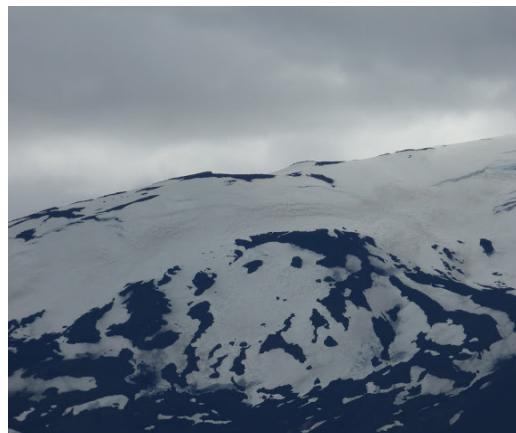
800 grados que pueden enterrar todo en un radio de 50 kilómetros... Inquietante, cuando menos, si se tiene en cuenta que la erupción se puede detectar tan solo 30 ó 45 minutos antes de que se produzca... ¿Cómo no va a ser la Puerta del Infierno si no ha dejado de tener erupciones a lo largo de la historia del hombre? Bombas que alcanzan 20 kilómetros de distancia, ceniza que cubre el cielo y que produce muerte en serie de plantas y animales produciendo hambrunas y enfermedades para las personas.... El Hekla. Quitémonos el sombrero ante él, mirémosle con respeto y... démonos prisa en pasar a su lado...



Pedalear terreno volcánico es atravesar el Valle de las Sombras. Figuras fantasmagóricas se alzan a ambos lados, mirándote, mientras las ruedas derrapan por la gravilla negra y tienes que poner pie en tierra constantemente. Monstruos de magma solidificado que tienen, de fondo, cumbres oscuras cubiertas parcialmente de nieve, figuras rorschach en las que puedes percibir fantasmas, siluetas de hombres muertos, máscaras gigantes... Y ríos... Ríos de afilados colmillos que me desgarran cuando tenemos que vadearlos descalzos, en chanclas o calcetines, tras haber pasado previamente las alforjas delanteras para evitar que se inunden. Ríos plácidos, recién nacidos en esas montañas volcánicas que han surgido, violentamente, en esta isla bebé de tan solo 17 millones de años en la que el planeta Tierra muestra su permanente actividad, su increíble vitalidad, de manera contundente...

Los vehículos que nos pasan o cruzan son igualmente demoníacos: ruedas desproporcionadas de los quads, todoterrenos, caravanas y autocares llenos de turistas. Pero también cicloturistas con los que nos encontramos, sobre todo, en los campings en los que montamos nuestras iendas bajo un cielo al que le cuesta trabajo oscurecerse.

Montary desmontar la tienda que comparto con Yolanda, cada día, junto a ríos gélidos, observando cómo cicloturistas franceses, alemanes y rusos hacen exactamente lo mismo. Compañeros de ojos azules en chanclas que disfrutarán, sin duda, de lo que para ellos es un tiempo veraniego de 7 u 8 grados de mínima y 14 de máxima. Temperaturas que van ganando centímetro a centímetro mis huesos y carnes, alojándose en mis tuétanos e irradiando, desde ellos, corrientes de escalofríos a todos mis cuerpos..





## Una madrileña en Lorca - Ciclopaseo con las Biciwomen

Por Pilar Rivero



Frente al Teatro Guerra  
(foto cedida por Pascuala Peñas)

Nada mejor para terminar una ruta cicloturista que un ciclopaseo urbano con las chicas lorquinas.

El domingo 31 de enero tuve el placer de acompañar a estas chicas de Lorca, que han formado un grupo ciclista exclusivamente femenino en esta ciudad. Nada más proponérmelo, acepté encantada la invitación de Pascuala, una de las impulsoras del colectivo.

Me encontraba expectante y quería conocer las inquietudes y objetivos que movían a estas chicas, de edades comprendidas entre 33 y 65 años, a realizar un paseo en bici sin contar con los chicos.

Así que fuimos al punto de encuentro

situado en la Plaza Calderón de la Barca, junto al Teatro Guerra. Al llegar allí estaban ellas, elegantes y puntuales, a las 10,30 h. con sus flamantes bicis, dispuestas a disfrutar una mañana de entretenimiento, cultura y diversión. Nos esperaba un paseo a la Pedanía de Purias ¿Y para qué? Preguntaréis. Nos dirigimos a casa de Isabel Amador, a unos 15 km. del inicio de la ruta.

Entre todas sumamos 15 participantes (algunas de ellas se incorporaron ya iniciado el paseo), y vamos pedaleando principalmente por vías ciclistas, en ligera pendiente hacia arriba.

El sol va calentando nuestras espaldas y haciendo la conversación más animada, al tiempo que nos vamos despojando



*Detalle del Belén artesano*

de los abrigos para circular con mayor ligereza. Yo disfruto enormemente, ahora sin alforjas. Me las he dejado en casa de mis anfitriones. También disfruto de la conversación de estas compañeras de ciclopaseo y descubro que una de ellas participa por primera vez tras un parón de dos años de bici, debido a un pequeño incidente. Le interesa el carácter lúdico de la excursión y la compañía de sus congéneres, la tranquilidad de la marcha. Su mentora prefiere ir con mujeres porque gozan del paseo, sin prisas, que son más propias del género masculino, cuyo objetivo en sus salidas, piensa, es hacer muchos kilómetros en poco tiempo.

Además, descubro que para una mujer el paseo mensual en bici supone un respiro familiar. Al cuidado de su esposo dependiente, reserva como oro en paño este domingo para salir con las que ahora son sus amigas de ciclopaseo cultural y de tertulia al refrigerio de una cervecita como colofón. Esa mañana de domingo los hijos se encargan del cuidado de su padre; otra participante se desplaza de Almería a Lorca para recorrer la ciudad



*Aparcamiento improvisado en la casa de Isabel (foto cedida por Pascuala Peñas)*

con las Biciwomen cada último domingo de mes. A sus 63 tiene para repartir ánimo, salud, forma física y conciencia por el medio ambiente.

Otra de las chicas me dice que en ocasiones también sortean algunos regalos, como complementos de bicis o productos que donan las Biciwomen, que tienen centros de masajes, terapias alternativas, herbolarios, cosmética ecológica, etc. En definitiva, es un paseo terapéutico que les viene muy bien a todas porque dejan, por unas horas, la cotidianidad de la semana, con su estrés, problemas y obligaciones profesionales y familiares. “Es una manera de poder hablar de nuestras cosas, desahogarnos y sentirnos bien con nosotras mismas, compartiendo algo que nos une a todas: ¡nuestro amor por la bicicleta!”, explica.

Todos estos motivos aluden sin rubor y no dudan en contagiar su entusiasmo. Desean visitar el belén navideño, artesanal, elaborado por Isabel, con colaboración de su nieta de 7 años y cuya originalidad consiste en utilizar elementos de la naturaleza (tierra, pequeños cantos rodados y plantas) y reutilizar otros materiales.

Dicho Belén permanece en pie todo el mes de diciembre y enero e Isabel tiene por costumbre retirarlo después de la fiesta de la Candelaria, el 2 de febrero, que marca más o menos el ecuador del invierno, y supone una fecha señalada en la tradición cristiana para los agricultores, quienes aprovechan este momento para volver a sembrar los campos.

Poco a poco la comitiva de chicas se va reduciendo y algunas se van quedando por el camino a disfrutar de un refresco anticipado. Las demás seguimos ruta.

Cuesta arriba, por fin llegamos a la “Casa de los 4 Leones”, hogar de Isabel Amador,



poetisa (pertenece al Grupo Poético Espartaria), y su familia.

Nos sorprende una hermosa casa, vestida de la sensibilidad de esta acogedora mujer, que nos deleita con un ágape casero y, tras la oportuna explicación del belén, lo que más me gusta es la conciencia ecológica de sus habitantes, es decir, cómo han integrado la naturaleza en la construcción de sus instalaciones, sin renunciar a la comodidad. Me gusta ese respeto del ecosistema, esos dos árboles que forman parte del hábitat familiar. No puedo evitar mostráros unas imágenes que hablan por sí mismas y demuestran un buen ejemplo a imitar.

Después de una hora aproximada descansando y charlando animadamente, en que Isabel y otra de las damas ciclistas nos leen unos versos de su todavía inédita antología poética, agradecemos las atenciones a nuestra anfitriona y, contentas y satisfechas, regresamos disfrutando del aire fresco que nos regala la cuesta abajo.

Han sido 30 km. de recorrido, iniciado por 14 chicas lorquinas y una madrileña. Lo terminamos 8, cada una llegó hasta donde le apetecía y se sentía capaz. Se trataba de disfrutar y compartir un tiempo precioso entre chicas al ritmo de sus posibilidades.

Reflexionando me encuentro en el tren Intercity camino de Madrid. Yo quería conocer esta experiencia de ciclistas femeninas y entender sus razones. Siempre pienso que hay bastantes mujeres que se animarían a usar la bicicleta en la ciudad como medio de transporte, si se sintieran más seguras y arropadas por otras mujeres. Quieren pedalear a un ritmo más calmado que el deportivo.

En mis desplazamientos diarios me

encuentro más chicos que chicas y me encantaría que la paridad se fuera encontrando en este aspecto también. Es una anhelo mío animar a más chicas a ver la ciudad madrileña con mirada de ciclista, a comprobar que se puede pedalear y disfrutar de esta gran urbe con paso calmado. Y me pregunto ¿Nos animamos a formar un grupo de esta índole en Madrid?.



*Elegantes participantes en el ciclopaseo*



# Pedalea, hija predilecta 2015

*Enviado por Ramón del Colectivo Pedalea*

**El \*MOVIMIENTO CICLISTA\*, representado en su 25º aniversario por el COLECTIVO PEDALEARA, ha sido reconocido con el galardón de HIJO PREDILECTO por la ciudad de Zaragoza.**

*Texto leído en el ayuntamiento de Zaragoza, el sábado 10 de octubre de 2015:*

“Venimos aquí con la responsabilidad de representar a cientos de personas que durante más de 35 años han luchado por hacer de la bicicleta un símbolo de la lucha social y de Zaragoza una ciudad bici-ctlera.

El Colectivo Pedalea, punta de lanza del Movimiento Ciclista, es un grupo reivindicativo de ciclistas urbanos y cicloturistas, de carácter ecologista, pacifista, anti-militarista y de consumo responsable.

En los 25 años que llevamos dándole al pedal, la constancia, la perseverancia y la lucha han sido una constante en nuestra forma de ser. La bicicleta es y será nuestro “leitmotiv”, pero Pedalea es un colectivo de amplias miras y la bici es transversal. Como tal estamos en la lucha con la insumisión, contra las guerras, con el movimiento okupa, el canal parque lineal, las plataformas en defensa del tren, el Canfranero, las radios libres, asociaciones de vecinos, el Sahara Libre y otros muchos. Hemos ido codo con codo con ellas y ellos.

Desde aquí le decimos a Volkswagen que no mola, lo que habéis hecho es de trampolos y contaminantes. A La Otan que no es bienvenida en nuestra ciudad.

Somos un colectivo dinámico generador de cambios en políticas de transporte. La bici es eficiente, no contamina y ocupa poco espacio. Además haces ejercicio, ¿se puede pedir más?

Luchamos por una ciudad donde niñas y niños jueguen, paseen y sean protagonistas de su entorno. Una ciudad donde la ciudadanía pueda moverse en medios de transporte no contaminante y barato. Una Zaragoza más humana, donde podamos pedalear sin peligro. Y queremos un mundo sin guerras, sin hambre, igualitario, donde quepamos todos y todos.

Salimos de aquí con la alegría de poder ofrecer este reconocimiento ciudadano a todas las personas que hoy hacen posible que este Movimiento no se pare y siga creciendo. Esas que a diario, con el gesto cotidiano de pedalear por nuestra ciudad, hacen posible que Zaragoza sea, cada vez, más ciclable.

Dedicatorias: A toda la gente que ha pasado por el colectivo, a las víctimas de accidentes de tráfico, a los indígenas e indios: Yanomamis, indios cuervo, indios cherokee y nez perce y a todas las personas que nos hacen sonreír como los payasos y los titiriteros.”

AHORA ES EL MOMENTO DE SER FELIZ

Nos vemos en las calles!!!

Salud y buen pedal



Texto de Soledad Zuera en “Poetas en bicicleta”

## FOTOGRAFÍA ANTIGUA

*Penetra el otoño en las lomas de asfalto;  
En este lugar donde los tomillos y jaras;  
El manillar del tiempo de las adolescencias.  
El timbre oxidado de la antigua bicicleta.  
En el polvo del desván cuando hiere el olvido.  
Desde aquellos parajes de juegos e inocencias.*

*Aquella bicicleta en la cual paseábamos;  
Colgada en el techo con argolla y cerrojo,  
Oxidadas sus piezas, como arados viejos,  
Que trillaran las lomas del paisaje arrasado;  
La sierra y sus arroyos, el manantial de agua,  
Brotando de la fuente entre el trinar de pájaros.*

*Hoy son fotos antiguas de sillines y niños;  
Abuelas que habitan los tristes cementerios.  
Los recuerdos de entonces por las veredas tiernas;  
Los cortos pantalones, aquellos del colegio;  
Predisuestos al pedal constante del verano;  
Recogidas las mangas de la camisa blanca.*

*Aquella bicicleta que el otoño resguarda,  
En la barra metálica de la lluvia y sus brumas.  
Donde la vida toca el timbre divertida;  
La piel tiene el sabor de las naranjas frescas;  
Junto a otros muchachos por albercas y huertas.  
Solo son un recuerdo en la fotografía.*



## Mi primera París-Brest-París

Por Roberto Fernández

### La historia

El súper brevet París-Brest-París es la prueba más importante de este tipo a nivel mundial. Se celebró por primera vez en 1891. Es el evento ciclista más antiguo de todos los que se producen, incluido el Tour de Francia. Desde 1971 se celebra cada cuatro años y partir de 1956 únicamente participan corredores amateurs.

### Presentación

La prueba consiste en cubrir el recorrido entre París y Brest, en la Bretaña Francesa y volver casi por el mismo camino, 1230 km. en total y 11.000 m. de desnivel positivo, que hay que completar en un máximo de 90 horas.

Es la prueba “randonneur” por excelencia. El “randonneurismo”, excursionismo, en traducción literal de Francés, es un tipo de ciclismo no competitivo equivalente a lo que fue en su día el término cicloturista. En este tipo de pruebas el ciclista tiene que ser autosuficiente por lo menos entre controles situados generalmente a una distancia de unos 80km y salvo accidente o abandono, no puede recibir ayuda de terceros que no sean los propios participantes.

### Los planteamientos

Evidentemente el sentido de la prueba

ha ido evolucionando con el tiempo y actualmente coexisten diferentes formas de afrontarla (y creo que en eso consiste su éxito) y de vivirla.

Siempre es un reto sea cual sea la forma en que se plantee. Se dan todos los extremos, desde quien se propone hacerla sin ningún tipo de ayuda externa, llevando encima todo lo necesario (excepto el agua, supongo) hasta quien recibe ayuda en cada control y solo tiene que llevar lo indispensable para cubrir la distancia que separan un control del siguiente.

Eso en cuanto al “cómo”. En lo que se refiere al “con qué” la variedad es todavía si cabe más amplia, en lo referente a tipos de bicis se pueden ver bicis convencionales (las más), reclinadas, triciclos, velomoviles, tandems, tridens (o como se llamen los tandems de tres), bicis de mano, plegables, clásicas (incluida vestimenta de época), y algún tipo que seguramente se me olvida.

De los materiales en que están construidas el que más se ve es la fibra de carbono pero también se ve mucho el aluminio, acero, titanio, incluso bambú y madera. También se ven reclinadas autoconstruidas.

### Mi batalla

Antes de salir ya había manifestado que tenía tres objetivos. Los cito por orden de importancia:

- Acabar la prueba
- Disfrutar
- Tardar el menor tiempo posible

Con estas premisas por fin llega el día de la salida. Hasta aquí me han traído muchas horas de entrenamiento, muchos kilómetros recorridos (11.200 km en lo que va de año y 15.200 desde que empecé mi plan de entrenamiento en octubre), varias pruebas de clasificación de 200km, 300km, 400km, 600km y mucha ilusión.

La primera en la frente. Renuncio a la comida que tenía pagada en el hotel para decantarme por la que ponía la organización por considerar que sería más adecuada a las circunstancias. Por dicha comida se había pagado 13€ junto con la inscripción. Cuando llego al velódromo se había agotado el segundo plato y el agua. Solo quedaba ensalada y no de pasta o arroz precisamente sino de lechuga y poco más, y tarta de chocolate de postre. Ante la perspectiva de afrontar el comienzo con el depósito en la reserva me zampo tres porciones de tarta que, todo hay que decirlo, estaba muy buena. Una vez no comido, me pongo a la cola para tomar la salida. Ahí coincido con otro reclinado que ya recordaba de la Londres-Edimburgo-Londres de 2013 que lleva un cajón de madera autoconstruido en la parte trasera de su bici y me explica que ahí lleva todo lo necesario para pasar la prueba sin ayuda externa. Como ejemplo, saca un racimo de plátanos advirtiendo en ese momento que estaban casi pochos, se come uno e intenta colocarme otro. Yo que en ese momento negociaba con mi estómago tres raciones de tarta declino la generosa oferta. Acaba tirando los otros plátanos ante la poca colaboración del resto de los participantes.

La salida es trepidante, se va a un ritmo suicida. En el km. 20 vamos a una velocidad media de 31km/h. A mí se me encienden todas las alarmas, bajo el ritmo dejando que otros me alcancen por detrás a la espera de hacer grupo con gente que circule a una velocidad razonable de acuerdo con una prueba de 1.200 km. y no de 120 km. como parece. Me emparejo con otro reclinado en un tramo llano. Parece que este tiene menos prisa, pero en el primer repecho intenta mantener la velocidad, sin querer le sigo y mis pulsaciones se disparan al 85% de mi FCM. Yo, que estoy entero todavía, respiro por la nariz, pero el tipo a mi lado resopla como una locomotora. Decido que no es buena compañía y le dejo ir. Me sigue pasando lo mismo en más ocasiones hasta que me resigno a ir yo solo a mi ritmo. Al poco empiezan a adelantarme grupos de ciclista erguidos que han salido 15, 30, 45, 60, etc. minutos después que yo. Van como caballos desbocados, reconozco en esos grupos a gente que más tarde se retiraría o que tardarían hasta 15 horas más que yo. Era impresionante en las rectas que hay en este tramo en el que la carretera tiene numerosos toboganes, cuando se llega al alto de uno de ellos, ver cientos, miles de ciclistas, con sus luces rojas traseras, alumbrando con sus focos, sobre los chalecos reflectantes a los ciclistas que les precedían. Procesión de fantasmas.

Llegamos al primer control, Mortagne, pk.140 en el que no hay que sellar pero en donde aproveché para comer unos bocadillos y unos plátanos que había dejado en el coche de apoyo para evitar aglomeraciones. En este punto ya se había hecho de noche y me abrigué antes de salir camino del siguiente control. A partir de allí la densidad de ciclistas fue en disminución llegando a ir solo en muchos

tramos. Llegué al control de Villaines pk. 221, a las 3:27 en donde me comí los bocadillos y los plátanos que había dejado en el otro coche de apoyo. Aquí se terminó para mi toda la ayuda de estos coches. Se notaba el frío de la noche y el exceso de ritmo que había llevado, estaba cansado y la comida, como me suele pasar en estos casos, no me entraba bien. Pasado el control continué a menor ritmo, la clave en ese momento era recuperarme. Llegué al control de Foguères pk. 310 cuando ya empezaba a querer amanecer. El restaurante estaba muy alejado del punto de control así que comí algo sobre la marcha y continué. Es a partir de ese momento cuando empecé a adelantar ciclistas. ¡¡Muchos habían salido después que yo!! ¿cómo se explica? Debieron ser los que me adelantaban por la noche que no podían mantener el ritmo. No se me ocurre otra explicación.

A partir de ahí paré en todos los controles, incluso en los que no había que sellar, para comer y descansar un rato. En

Loudeac, pk. 449 me di cuenta que el móvil no me cargaba, era un fallo del cable de alimentación y decidí apagarlo y terminar de grabar en Strava y transmitir mi posición. El GPS se me apaga, el típico cuelgue de Gramin, y estuve varios kilómetros intentando arrancarlo hasta que por fin se puso en marcha. Lo peor no obstante no fue eso ni con mucho. Me comunicaron que un amigo, Marcelo, se había matado en un accidente de parapente el día anterior. A partir ahí ese pensamiento se convirtió en recurrente para mí durante toda la prueba.

Por fin llegue al control de Brest pk. 618 a la 23:55, 30 horas y 39 minutos después de tomar la salida. Es de destacar que este es, con mucho, el 600 más rápido que he hecho nunca

En el control de Brest los dormitorios, lo que parece una residencia de estudiantes en desuso, están a lo que se antojan varias centenas de metros del punto de sellado. Una vez ahí una cola para coger

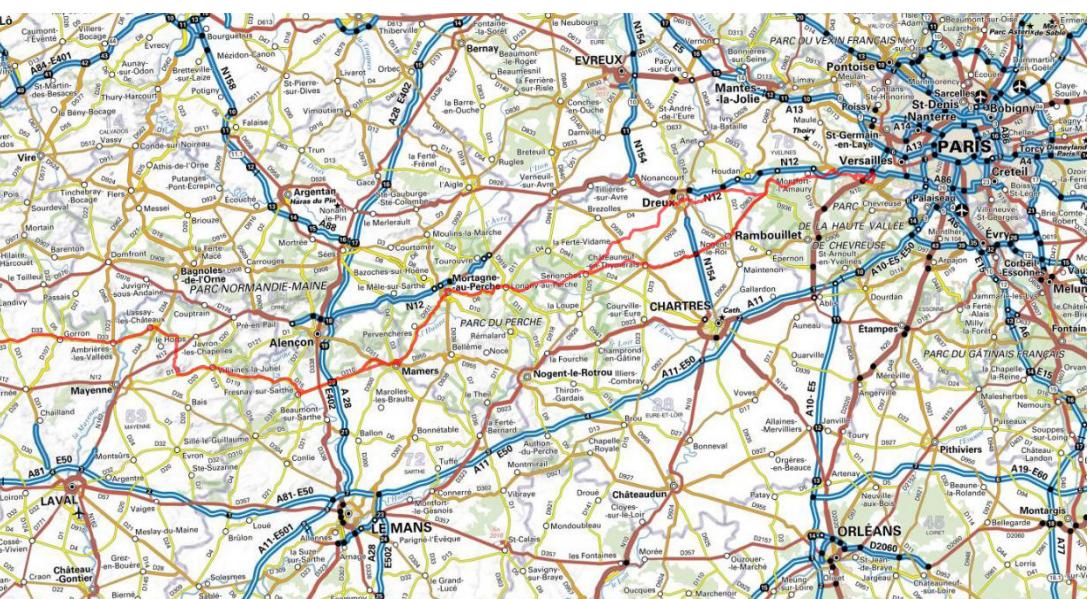


habitación (la única que tuve que hacer en todo el recorrido). Tenían que ver qué habitación te asignaban a través de un programa informático y una vez localizada una libre alguien tenía que ir hasta allí para asegurarse de que estaba libre de verdad. En resumen 7 horas y 40 minutos para cenar, ducharme, desayunar y dormir 4 horas. Un desastre por mi parte y por el de la organización.

Salí de Brest a las 7:35 del día siguiente, martes 18/8. Estaba empezando a clarear y había niebla. Salí sólo aunque al rato me uní a otros reclinados con los que compartí los primeros kilómetros de ruta. A la subida del puertecillo empecé a encontrarme con los primeros ciclistas que llegaban a Brest. En un momento dado se convirtieron en una fila continua e interminable. Algunos me reconocían y saludaban pero yo que tenía el sol de frente e iba deslumbrado no pude reconocer a nadie hasta que no me saludaban ellos y en algún caso ni aun así.

Poco a poco desandaba el camino de vuelta a París. Estuve rodando unos kilómetros con un ciclista rumano residente en Italia que llevaba la equitación de los italianos. Me comentó que no le gustaba mucho la prueba que el paisaje era muy monótono y que prefería la 1001 millas que se celebran en Italia en las que pensaba participar. Prefería esa prueba porque se pasaba "del mar a la montaña y viceversa" pero que participaba en esta porque de esa manera tenía asegurada la inscripción en la italiana. A mi eso de pasar continuamente del mar a la montaña me pareció como los subí/baja de esta prueba pero a lo bestia. Y encima 1001 millas, más de 1600 km.

Fue pasando el día. Llegué a Tinteniac pk. 867 a las 20:18 era el momento de cenar y ponerse ropa porque la noche iba a ser fría y larga. Me encontraba bien de fuerzas y me daba mucha pereza pensar en pasar otra noche en uno de los controles con todas las incomodidades que tiene asociadas. Es cuando decidí seguir del



tirón y llegar a París cuanto antes. Lo que más deseaba en esos momentos era una buena comida con los deberes hechos, una buena ducha y una cama limpia con sábanas blancas, bien estiradas, y dormir sin hora. De echo ese era mi plan B en el caso de que las cosa me fueran bien y me encontrara con fuerzas.

Las primeras horas de la noche fue todo bien, estaba fuerte y circulaba a buen ritmo. Pasé Forguères pk. 921 y fue entre este control y el de Villaines cuando los kilometros se me hicieron más largos. El frío se notaba (la temperatura cayó por debajo de 9°C) y unido a la humedad y el cansancio se me hizo este tramo interminable. Llegué a Villaines pk. 1010 a las 4:28 del miércoles 19/8. Comiendo algo en la cafetería del control noté que me caía de sueño y fue entonces cuando decidí echarme un rato allí mismo. Estuve una hora dormitando en el suelo vestido con toda la ropa que llevaba. Fue una buena decisión que me sentó muy bien. Cuando reemprendí la marcha me encontraba mucho mejor y ya estaba empezando a amanecer lo cual, cambiaba mucho el panorama.

El tramo hasta Mortagne, largo y rompepiernas. El remate final la llegada al propio control, pk. 1090 con sus buenos repechos. La salida de Mortagne nos regaló con otros tres puertecillos que a esas alturas de la película se hacían bastante cuesta arriba. Ya llegando a Dreux pk. 1165, me uní a un grupo de chavales jóvenes que iban bastante enteros y circulaban bastante rápido. Podía ir más deprisa con menos esfuerzo, pero nada sale gratis, en un momento dado, uno hace un requiebro para salvar una tapa de alcantarilla y está a punto de chocarse con el que tenía al lado con el peligro de irse ambos al suelo, y yo detrás. Concluyo que no merece la pena.

Llegué a Dreux pk. 1165 a las 14:41 tras 69 horas 25 min. de ruta. Ya veía la llegada a París pero todavía había que trabajarse los últimos 65 km. La salida de Dreux a plena hora punta con mucho tráfico y semáforos me resultó pesada. Enseguida se deja atrás la ciudad y se atraviesa un terreno favorable bastante llano y con viento de atrás. La única ocasión en todo el trayecto en que se hizo sentir el viento. En ese tramo volaba, es un decir después de más de 1100 km. a las espaldas, hasta que llega otra especie de puertecillo que me separaba del final. A 28 km. de la meta hay una serie de repechos, los mas duros del recorrido, yo calculo que de más del 10%, lo que a esas alturas se hacían casi insalvables. A ambos lados de la carretera había mucho público (más que a la entrada del velódromo) supongo que con la intención de ver qué cara se nos ponía a quienes pasábamos por allí. Yo no sé qué cara se me pondría pero hubo quien se me ofreció para empujarme, ofrecimiento que rechacé al momento muy digno yo, para arrepentirme a continuación, cuando ya no había remedio.

Por fin, por la puerta de atrás del velódromo y en olor de soledad, llegue a la meta 72 horas y 40 minutos después de haber salido.

## Conclusión

En cuanto al planteamiento, a la resolución del binomio sufrimiento/disfrute, creo que ahí hay mucho de que hablar. Todos hemos sufrido, del primero al último, pero no tiene porque haber sufrido más quien haya tardado menos ni haber disfrutado más quien haya tardado más. Estoy seguro de que habrá muchos participantes que lo habrán pasado muy mal para hacerla en 90 h. y no digamos

de quienes la han tenido que abandonar, ésos seguramente han llegado al límite de sus fuerzas. También habrá quien, habiéndola hecho en un buen tiempo, haya disfrutado razonablemente

En mi caso, he disfrutado y lo he pasado mal, me imagino que como a casi todos los participantes, ambas cosas a la vez.

Las largas horas nocturnas de soledad en la carretera, con el frío y la humedad, solo pendiente del pequeño espacio de carretera que ilumina el foco, el lento avance del cuentakilómetros, los momentos de bajón, la desolación de cuando me comunicaron el lunes que mi amigo se había matado en accidente de parapente el día anterior, el immense esfuerzo que supone levantarse cuando te avisán después de haber dormido cuatro horas y pensar que sólo estás a medio camino, todo eso y muchas cosas más que se me olvidan en este momento pero que reaparecen cuando menos lo espero, van al platillo del sufrimiento.

En el otro lado de la balanza está, el olor del heno en los prados al borde de la carretera, la gente siempre dispuesta a animarte a cualquier hora del día y de la noche desde las cunetas, la niebla pegada al suelo de los campos al amanecer, los primeros rayos de sol, el placer de superar un reto, de ser capaz de vencerse a uno mismo, a ese otro yo cobarde y acomodaticio que siempre aparece en los momentos más difíciles, a un gesto amable, que los había, de otros participantes y voluntarios en los controles, a los mensajes de aliento de las personas que me seguían, sobre todo los de Juan, siempre precisos y sabios, todo esto y más cosas olvidadas por el momento pero que irán reapareciendo y agrandándose con el tiempo, van al otro platillo de la balanza.

No eché de menos una llegada apoteósica como cuentan quienes han participado en ediciones anteriores, casi lo preferí, llevaba la emotividad disparada, por la fatiga, por la muerte de mi amigo que no se me quitó de la cabeza, por la alegría de acabar, por todo el esfuerzo que dejaba atrás. Habría sido demasiada emoción hacer los últimos kilómetros en medio del ánimo de tanta gente.

## Para la próxima

Si hay próxima, intentaré un plan similar al que he seguido en ésta pero reservando hotel en Brest, en un establecimiento en el que se pueda hacer autochecking para poder coger habitación independientemente de la hora a la que llegue. Así podré optimizar las horas de parada y pudiéndolas convertir al máximo en horas de sueño.

Procuraré salir a mi ritmo desde el primer momento, de esta manera iría más cómodo, no tendría que hacer tantas paradas y seguramente ganaría tiempo.

Creo que de haber seguido ambos planteamientos hubiera podido bajar de las 70 horas o andar muy próximo.

No creo que eso pueda ser posible en el futuro ya que difficilmente se van a repetir unas condiciones tan favorables en lo que se refiere a ausencia de lluvia o viento acompañado de temperaturas suaves.

También en las próximas ediciones seré, por lo menos, cuatro años mas viejo que ahora y ya estoy en una edad en que cuatro años se van a ir notando cada vez más.



# El carril bici “portátil” de Arturo Soria

Por Plataforma Bicilineal

Seguro que la mayoría de lectores conocéis ya a la Plataforma Ciudadana BICILINEAL. Desde estas mismas páginas hemos tenido oportunidad de presentarnos en más de una ocasión. Tras diez años de lucha por conseguir una vía ciclista segura, y en calzada, en Ciudad Lineal (calles Arturo Soria y Hermanos García Noblejas) seguimos dando pasos hacia la consecución de nuestro objetivo. El pasado mes de septiembre, y tras el entonces reciente cambio de corporación municipal en Madrid, el Ayuntamiento nos sorprendió con la instalación de un carril bici provisional en Arturo Soria los días 19 y 20 de septiembre, dentro de

las actividades de la Semana Europea de la Movilidad Sostenible. Esta vía ciclista estaba segregada, con conos, del resto de tráfico motorizado, ocupaba el carril izquierdo de la calzada (tanto en sentido norte como en sentido sur) y disponía de una señalización vertical específica que, entre otras cosas, limitaba a 30 la velocidad de los coches en el carril de la derecha. La afluencia de vecinos/as con sus bicicletas fue considerable; muchos de ellos con sus hijos/as que disfrutaron de la sensación de ocupar un espacio habitualmente reservado a los humos, al ruido y al estrés.



Tras algunas semanas de negociación con los/as nuevos/as responsables municipales, Bicilineal consiguió que esta experiencia se repitiera todos los últimos domingos de mes y en la actualidad ya llevamos tres nuevas ediciones del mismo: enero, febrero y marzo. Actualmente esta iniciativa parece ya consolidada y cada vez son más los/las ciclistas que disfrutan de esta infraestructura provisional y periódica. Desde Bicilineal esperamos convertir el éxito de la misma en un nuevo argumento en la defensa del carril bici definitivo en la calle Arturo Soria, así como en la reivindicación del traslado de la acera bici de García Noblejas a calzada.

Sobre el diseño de este carril “portátil” (apelativo cariñoso con el que le hemos bautizado en la Plataforma), queremos hacer notar nuestra sorpresa inicial al verlo situado a la izquierda de la calzada; nosotros/as siempre lo habíamos imaginado en el lado derecho de la misma. Pero cierto es que, con el paso de los meses, nos estamos familiarizando

con esta disposición que nos parece cada vez más atractiva. No obstante, en manos de los expertos dejamos el trabajo de diseño del carril definitivo; diseño que, por otra parte, el Ayuntamiento se ha comprometido a realizar en 2016 para llevar a cabo su implantación en 2017. Mientras tanto, Bicilineal seguirá dando la barrilla.... Por cierto, estáis todos/as invitados/as a circular por el carril portátil los últimos domingos de mes, entre las 10:00 y las 14:30.

NOTA 1: El carril bici portátil se instala entre la Plaza de Ciudad Lineal y la calle Josefa Valcárcel y es deseo de la plataforma que se amplíe hasta López de Hoyos o hasta donde suelen llegar los periódicos paseos reivindicativos que organizamos: Avda. de San Luis.

NOTA 2: En paralelo a este carril se ha conseguido también que TODOS los domingos por las mañanas, la calle Francisco Largo Caballero, de Ciudad Lineal se convierta en CicloVía





## El cicloturismo ayuda al desarrollo económico

Por Jesús Pérez

En el año 2014 se formó la Mesa Nacional de la Bicicleta, por:

- Con Bici (compuesta por 58 asociaciones de usuarios del estado Español)
- Plataforma empresarial de la bicicleta (P.E.B)
- Real Federación Española de Ciclismo
- Asociación de marcas y bicicletas en España (AMBE)
- Asociación de Ciclistas Profesionales (ACP)
- Red de Ciclo Juristas (constituida en el año 2012, formada por abogados, profesores de universidad, letrados del tribunal constitucional, letrados de las cortes generales y parlamentarios autonómicos).

Esta mesa ha tenido la virtud de valorar la importancia que tiene el cicloturismo en la economía de un país, dentro del plan nacional de la bicicleta creado por la mesa. Este plan comenta las posibilidades que hay de recuperación económica de regiones con pocos recursos. En este documento se compara nuestro país con países como Suiza, Alemania, Francia que son líderes en el ranking mundial de turismo con alforjas.

Francia entre los años 2008-2010 creó 16.500 empleos directos y generó 2.000 millones de €, atrayendo a un millón de

turistas.

En Alemania en el sector turístico alcanzo una cifra de negocios de 9.000 millones de € en el año 2009.

En Suiza la primera inversión de 10 millones de € en el año 1998 para hacer una red de 9 rutas se amortizo en el año 2002 con 240 millones de € es decir, en 4 años se había conseguido superar 24 veces la inversión inicial

Estos datos demuestran la importancia del cicloturismo en unos tiempos donde la crisis económica en España necesita nuevos planes económicos que impulse la economía en un sector como el turismo que se habla que puede ser el motor de la creación de puestos de trabajo. También hay que mejorar la posibilidad de viajar en los trenes con la bicicleta. Para crear un plan de difusión de cicloturismo hay que conservar los trenes, sobre todo los regionales. Es un elemento esencial, porque no tendría ningún sentido no tener trenes para hacer este tipo de turismo. Es un gran problema porque se está abandonando líneas de trenes, quizás por falta de pasajeros, pero hay que llegar a alguna solución para que sea rentable mantener estas líneas para que se pueda hacer cicloturismo con los beneficios que puede crear.

Sobre este punto se quejaron los delegados de la federación de ciclistas europeos en una encuesta en el año

2007 que por este problema no venían a España hacer cicloturismo.

En mis viajes de cicloturismo he visto provincias de Ávila, Guadalajara Cuenca, Soria, Burgos, Álava, Navarra. He viajado por carreteras de muy poco tráfico que son muy propicias para hacer este tipo de turismo, a estos recorridos se pueden juntar la gastronomía tan abundante en nuestro país y el paisaje, haciendo unos viajes de gran calidad. En las comunidades autónomas podría haber acuerdos y estudios de desarrollo del cicloturismo diseñando distintos recorridos y a su paso por distintos pueblos, hacer acuerdos entre distintos restaurantes, albergues, hoteles campings y diferentes establecimientos para conseguir el beneficio de todos, pudiendo crear distintos puestos de trabajos tan necesarios en estos momentos.

Estos acuerdos deben ser explicados por las distintas oficinas de turismo. Creo que muchos ayuntamientos se beneficiarían de este tipo de turismo, atrayendo a muchas personas a que vuelvan a los pueblos a intentar realizar algún tipo de negocio que pueda ayudar al cicloturismo. España se convertiría en un lugar de referencia para muchos extranjeros amantes de este bonito deporte. Sería un error querer ponernos en poco tiempo a la altura de aquellos países que llevan mucho tiempo desarrollando este tipo de inversión económica, hay que tener paciencia para atraer a nuestro turismo interno hacia esta forma apasionante de viajar, asentando toda la infraestructura que necesita y sabiendo cuidarla

Otro punto importante que destaca el plan nacional de la bicicleta es las ventas de bicicletas que hay en nuestro país, detalla como en el año 2013 se vendieron un millón de bicicletas con unos beneficios de unos 1.050 millones

de €, dando trabajo en el conjunto de empresas y tiendas de ventas de 14.000 empleos directos. Se ha calculado que si a estos ingresos del sector se le añaden los ingresos por servicios turísticos, la cifra que mueve la bicicleta en España podría llegar a 2.000 millones de € y más de 30.000 ocupados.

Hay una interesante encuesta realizada por el CIS y el Consejo Superior de Deportes que dice que el 58% de los hogares españoles tiene una bicicleta de adulto.

En definitiva, el cicloturismo se puede considerar una fuente de ingresos económicos como los ingresos que da la agricultura, pesca y ganadería en España o como los productos que vendemos al exterior.



## Ni la lluvia disuadió a las Chicletas el domingo

Por Pilar Rivero

Por ser la primera ruta esperamos más tiempo del previsto a que llegaran las participantes. Al no ser necesario inscribirse, no sabíamos quienes acudirían. Por lo que entorno a las 11,00 h., tras contar la vida de Isabel II, comenzamos las Chicletas nuestro paseo matutino. A veces bajo las nubes y otras bajo la lluvia, las disfrutamos del paseo dominical con entusiasmo.

Incluso dos participantes acudieron con sendas bicis del BICIMAD. Era la primera vez que una de ellas circulaba por la ciudad y la primera vez que usaba una bici eléctrica. Estaba muy contenta y satisfecha, hasta el punto de comentar “Ha sido el mejor día del invierno”. A sus 76 años esta mujer es una aventurera, que nos aportó los conocimientos de su juventud, a colación de las explicaciones





que íbamos haciendo sobre las calles con nombres de mujer.

Otra participante, recién mudada a Madrid, se apuntó a la ruta como reencuentro con la bici en esta ciudad, donde vivió hace tiempo. Y hubo quien vivía en la misma calle en que acababa la ruta, calle Santa Isabel, y dio debida cuenta de su saber acerca de ella. Todas colaboramos animadamente con distintas anécdotas y explicaciones.

Por otro lado, el tráfico del domingo nos permitió circular bastante fluidamente, salvo en algunos puntos donde, avanzada



la mañana y con la lluvia, se notaba más denso. En general nos encontramos con conductores motorizados bastante respetuosos con las ciclistas.

Tras dejar aparcadas las bicicletas en el aparcamiento cubierto, finalmente saboreamos una bebida en la cafetería del Museo Reina Sofía, intercambiando experiencias e impresiones y aportando ideas para los paseos futuros.

Quedan ganas de repetir y disfrutar de nuestro querido Madrid en bici. ¡Os esperamos en la próxima!





## Camino a Chichón

por Marina Yela

Aquel domingo se levantó temprano. Hacia frío pero sabía que aquel día iba a ser especial. No estaría solo y la idea de encontrarse con personas con las que podría compartir sus sueños, le regocijaba.

Finalmente se reunieron todos en Arganda del Rey, se habían reencontrado en el mismo instante que el sol mostraba tímidamente sus rayos en aquella mañana de invierno.

Decididos a pedalear todo el día, viajaron entre las nubes haciendo camino por una suave vía verde que los llevaría a Morata de Tajuña. En su entorno aparecían tonalidades rosas y blancas que recordaban la proximidad de la primavera. El aroma de la tierra, recientemente mojada por la lluvia, se

mezclaba con el olor de las flores de los prunos. Los pájaros entonaban cánticos y revoloteaban a su paso. Entraban en la dulzura del paraíso.

Un breve momento de pausa en el pueblo antes de retomar el viaje por un sendero de tierra que cortaba las colinas en dos, ahora más desnudas y apenas cubiertas por arbustos. Por subidas y bajadas el destino se sentía cada vez más arduo, llegar a Chinchón se tornaba más delicado.

La entrada del grupo en la plaza fue airosa, se plantaron en el centro donde pudieron contemplar su bello entorno. Sentían la admiración de haber conquistado una ciudad medieval. Se nutrieron con abundantes sonrisas en sus rostros y alimentaron su hambre.



Pronto había llegado la hora de regresar al punto de partida. Entre cerros, terrenos vides y olivos recorrieron caminos tortuosos que se transformaron en una odisea. En el último instante del recorrido, un regalo, como un néctar de los dioses, vislumbraron a lo lejos la majestuosa sierra vestida de un manto de nieve y a sus pies... la ciudad de Madrid.





# IV Marcha Antifracking organizada desde Valencia por la Asociación AMA

por Joaquín Moreno

Socios de Pedalibre hemos estado en la IV Marcha Antifracking 2016, recorriendo Castellón de la Plana:

Llegamos el viernes por la noche a la ciudad amurallada de Morella.

El sábado hicimos un recorrido desde Morella hasta Tirig. Durante el recorrido hemos podido comprobar la riqueza geológica que hay en esta zona y el peligro que supone la técnica del Fracking para el futuro de estas tierras, además de reivindicativo el fin de semana también nos ha permitido descubrir el Patrimonio cultural de Morella y el Arte Rupestre que se encuentra en Tirig, donde pudimos visitar el Barranco de Valltorta por campos de almendros y olivos visitando la Cova dels Cavalls. El barranco de Valtorta es la cuna del arte rupestre, declarado patrimonio mundial de la humanidad.

El Domingo pedaleamos con nuestras bicicletas desde Tirig hasta Villafamé. Durante el recorrido pudimos observar un conjunto de construcciones de piedra en seco por todo el término y de toda tipología: paredes, abrevaderos, azagadores, pozos, cisternas, hornos barracas, ect., La mayoría son barracas de piedra conocidas también como casetas de pastor.

Villafamé se veía desde la distancia, situado en lo alto de la Sierra de les

Conteses. Tiene un entorno natural enviable, en el que destacan los viñedos de los vinos de la zona.

Durante el recorrido unos 80 participantes llegados desde Valencia, Mallorca, Castellón y Madrid tuvimos la oportunidad de compartir un viaje cicloturista y reivindicativo.

El lunes seguía la marcha hasta Castellón y de allí los diferentes participantes llegarían a Valencia en Bici Tren. Nosotros partimos desde Villafamé hasta Madrid para volver a nuestras rutinas.

Hemos acampando en los pabellones deportivos de las tres localidades Morella, Tirig y Villafamé, y en todos los pueblos por los que pasamos la gente nos recibía con muchísima alegría. Hemos conocido nuevos amigos y reencontrado con muchos. Con mi bicicleta el fin de semana transcurre feliz, es como si de pronto te encontraras en un mundo donde todo es mágico, ya que la gente con la que estás te acerca a través de sus maravillosas historias a un mundo más humano, más sostenible

Todos los participantes en esta marcha teníamos un mensaje en mente: defiende la tierra, el agua, el aire y los alimentos que ingerimos porque de ello depende nuestro futuro.

#### IV Marcha en bici Antifracking 2016.



Fotografía: Joaquín Morenatti

Defendamos la tierra, el agua, el aire que respiramos y los alimentos que ingerimos.



# 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>**





## 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 semestral del Ciclopedia se cierra el día 10 de los meses de abril y septiembre ¡No esperéis al último momento!

Podéis enviar las colaboraciones de texto al correo electrónico:  
[contenidos@pedalibre.org](mailto:contenidos@pedalibre.org)

En el caso de las excursiones a [actividades@pedalibre.org](mailto:actividades@pedalibre.org)

Además estás 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: \_\_\_\_\_

Municipio: \_\_\_\_\_

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.

