

CICLOPEDIA

•Carril bici SI/NO •Criticonas de Ibiza •Viaje por Marruecos
•Montes Torozos •Achoencuentros

Nº 95 PUBLICACIÓN DE LA ASOCIACIÓN PEDALIBRE



CONTENIDOS

03 :: Fotos de los lectores

06 :: Carril Bici SI/NO

16 :: Criticona de Ibiza

18 :: Achoencuentros de Murcia

20 :: Viajando en bicicleta por Marruecos:

Fez, Taza y algunos pueblos del Rif

36 :: En bici por los Montes Torozos

COORDINACIÓN: Walter Post

PORTADA Y CONTRAPORTADA: Enrique Cordero/Carlos Gamo

MAQUETACIÓN: Agustín Martín

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 contenidos@pedalibre.org

Asociación Pedalibre: Calle Campomanes, 13, 2º izqda – 28013 Madrid

Teléfono de contacto: 634 529 217

info@pedalibre.org

Para contactar con Pedalibre y solicitar cualquier tipo de información

administrador@pedalibre.org

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

socios@pedalibre.org

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

seguro@pedalibre.org

Para contratar el seguro a terceros de ConBici

actividades@pedalibre.org

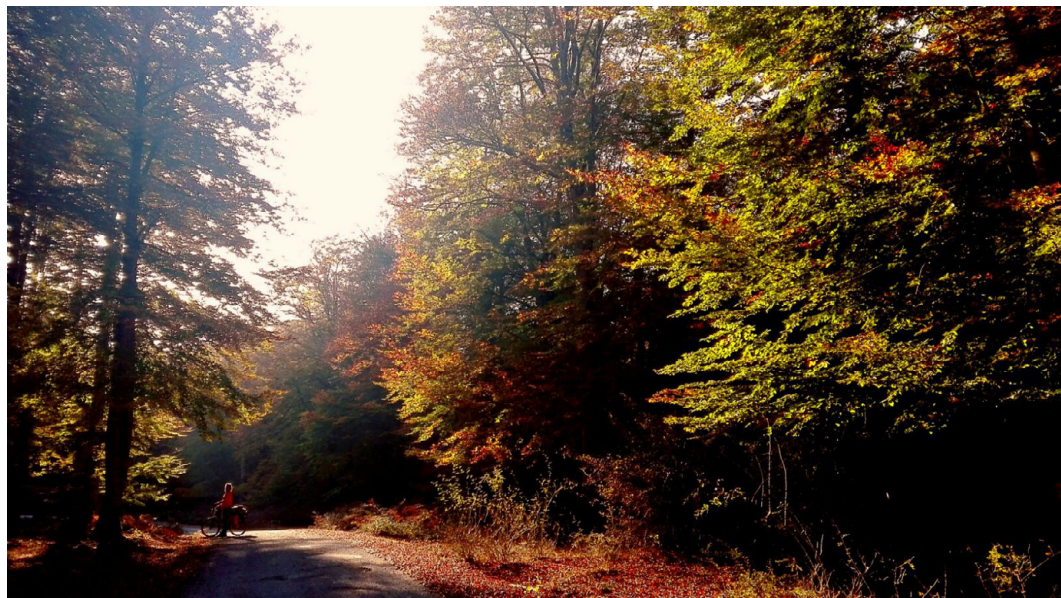
Para comunicar si quieres organizar alguna excursión, pase de fotografías

contenidos@pedalibre.org

Para colaborar con textos, fotos, dibujos en el Ciclopedia

Fe de errata: en la contraportada figura que la cuota anual de socio es de 30 euros, cuando es de 25 euros, con cuota especial de 10 euros para menores de 18 y personas en paro

FOTOS DE LOS LECTORES



Disfrutando del Otoño en Urbasa (Manuel Jurado)



Estonia (Andoni)



Cañón del Júcar
(Andoni)

Nacimientos del
Alberche y Tormes
(Andoni)



Sepúlveda (Andoni)

Los lunes al sol (Antonio González)



No sé dónde estoy (Antonio González)

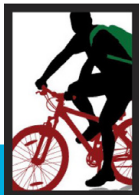


Costa da Morte (Javier Pou)



Golpe de mano del Pakeffe (Antonio González)





Carril bici SI/NO

por Walter Post

Hace tiempo que, desde Pedalibre, venimos reclamando una ciudad en la que se aúnen todo tipo de medidas para la introducción de la bici en nuestras calles. Cuanto más viajo, cuantos más carriles bici segregados y ciclocarriles –o simples carriles en la calzada- pedaleo, más verifico lo acertado de nuestra postura. Como una ciudad es un conglomerado de vías públicas de diversos anchos, pendientes y situaciones distintas, no se debe abanderar, desde mi punto de vista, una solución única ni, por supuesto, demonizar ninguna de las múltiples que se proponen.

Cualquier infraestructura que facilite que un sector de la población se anime a coger la bici es, a priori, válido, pues transformará de algún modo ese espacio urbano y se unirá a los que, previamente, han ido abriendo camino a una nueva sensibilidad. El Anillo Verde Ciclista,

con todas sus pegas, ha animado a un gran número de madrileños a coger la bici. El de Colmenar es aprovechado sobre todo, como sabemos, por los ciclistas deportivos. Los Ciclocarriles sirvieron para legitimar nuestra presencia en la calzada (ya era hora...) Los carriles bici dan seguridad a muchísima gente y suponen una garantía para pedalear, uf, qué bien, un ratito tranquilo sin tener detrás a los pestilentes monstruos contaminantes, pero sabemos que somos necesarios como elementos pacificadores del tráfico en la calzada, que todo carril bici segregado tiene sus limitaciones y que, obviamente, se generan nuevos espacios de peligro en las intersecciones.

Los que aprovechan la tragedia de la muerte de un ciclista, en un carril bici, para señalar lo peligroso que éste es olvidan (¿voluntariamente?)

recordar los muchos y muchos ciclistas muertos en las calzadas compartidas, lo cual me parece no sólo una falta de rigor informativo sino, además, una estrategia de enfrentamiento y división entre el colectivo ciclista madrileño que no beneficia, creo, a nadie.

Cuando empezaron a construir el carril bici de Santa Engracia –a mi juicio el mejor de todos los diseñados en Madrid–, comencé a utilizarlo de inmediato. He pedaleado esta calle miles de veces por la calzada, pero no tiene nada que ver las sensaciones de antes con las de ahora: una calma casi total (casi, obsérvese). Por supuesto que es momentáneo, que he de entrar y salir de él por la calzada, pero me gusta que esté. Lo veo útil y también constato cómo mucha gente lo utiliza, incluso familias con niños, cosa nunca vista antes. Tiene sus peligros (¿pedalear por la calzada no?) pero, sabiéndolos, y extremando la precaución donde éstos se presentan, no le veo pega alguna a su utilización.

Es evidente que cierto sector de la población, desde su ignorancia, va a querer “recluirnos” en ellos alegando

que, dado que están ahí, tenemos que usarlos porque, de lo contrario, vaya gasto absurdo, etecé, etecé. Pero, una vez más, se trata de educación, de que nuestro Ayuntamiento realice una verdadera campaña de información y educación vial que ponga en conocimiento popular los usos de cada infraestructura.

Y sé de lo que hablo porque, recientemente, volviendo con los niños de mi cole de una bicicletada por el ciclocarril de Santa Engracia, fuimos increpados, en varias ocasiones, a ir por el carril bici (también, hace años, nos insultaban cuando circulábamos por la calzada, diciéndonos que nos fuésemos a los parques o las aceras, ¿recordáis?) Como uno de los peatones se dirigió a mí, de malos modos, en uno de los semáforos, me presté a informarle de que, puesto que éramos 40 ciclistas, no era muy operativo –ni seguro para mis alumnos de primaria– utilizarlo dado que debíamos dejar la mitad del carril bici libre, para los ciclistas que venían en dirección contraria, y que 40 bicicletas en fila india iba a suponer ser fragmentados constantemente en los semáforos.

Me contestó: “¿O sea, que lo hemos construido para nada?” A lo que le dije que yo lo utilizaba a menudo y, como yo, muchos otros. Pero sé que no le convencí porque la mayor parte de las veces que, en la calzada (pero no solo en la calzada), me han ladrado algo, están tan convencidos de su verdad que cierran sus oídos a cuanto pueda cuestionársela.

Creo que el ciudadano medio, desde una evidente falta de cultura, respeto e interés -amén de las manipulaciones políticas diversas que sufre- tiende a la simplificación de los problemas, a la contemplación de todo en términos de opuestos, sin atender a las soluciones múltiples y variadas que se precisan para dar respuesta, como decía anteriormente, a la diversidad de situaciones que se pueden generar no sólo en la calzada sino en la vida... En el caso de los ciclistas, a la variedad de personas de distintas edades, características y necesidades que van a hacer uso de la ciudad a lomos de su bicicleta.

Por lo tanto, y concluyo ya: Carril bici Sí, mucho y bien, cuanto mejor diseñado, mejor para todos, que propicie nuevos ciclistas en nuestra

ciudad, de uso no prescriptivo, y con una política que estudie las causas por las cuales se producen los accidentes en esos espacios para prevenirlos.

Y Carril bici NO, en muchas otras calles, donde se arbitren soluciones diversas para que el ciclista urbano sienta suya la calzada y la utilice como más necesite.

Walter Post



Los carteles estaban en una valla de las obras del carril-bici de Santa Engracia, cerca de Alonso Martínez. Reflejan la división entre los que no los quieren (apoyados por los cochistas) y los que los queremos. Este fue un debate sano, los

contrincantes pusieron un cartel al lado del otro, primero el del no y luego el del sí, sin quitar o romper el cartel de ideas opuestas.

Javier Viñal

Realmente yo no considero necesario un carril bici exclusivo para bicicletas, lo que sí considero necesario es que la afluencia de coches y su velocidad dentro de la ciudad sea menor y esté más regulada.

Es importante redistribuir el espacio en las ciudades para que los más débiles (los peatones) no tengan que estar haciendo “yimcanas” en la mayor parte de las aceras.

Teniendo en cuenta que actualmente hay distintos dispositivos mecánicos para desplazarse por la ciudad (bicis, “segways” y mil cachivaches más) podría ser interesante hacer carril para estos artefactos, carril para el transporte público y carril para los coches, de forma que las aceras queden libres para los peatones y las pocas zonas de estancia y juego queden libres para poder socializar y que los niños jueguen sin peligro.

La pregunta es ¿hay espacio para esta distribución? ¿Estarían dispuestas la mayoría de las personas a admitir este reparto?

Tengo la sensación de que no, estamos demasiado dominados por los artefactos y su falso mito de libertad.

Para mí la mayor libertad es poder caminar y disfrutar del camino.

Isabel Tejero

Pues depende... depende qué carril y depende para quién. Personalmente, al estar ya “curtido” moviéndome en el tráfico, puedo pensar que para mí “no sirve” pero, la verdad, se va tan tranquilo estando un poco separado del tráfico y de sus peligros...aunque puede ser una trampa al “bajar” la guardia. Si tuviese que posicionarme diría carril bici sí pero no a cualquier precio; tiene que intentar coger espacio sobre la calzada y con una separación física con respecto a los coches.

Mi ejemplo: ese carril visto en Las Tablas. Y si el espacio entre las dos líneas blancas se sustituye por



un bordillo físico todavía mejor. En ese ejemplo el ciclista va protegido de los coches por.. los coches aparcados y el espacio de las líneas blancas es suficiente para que la apertura de una puerta no sea un peligro para el ciclista. Eso sí, antes de las intersecciones nada de coches aparcados o marquesinas para asegurar que coches circulando y bicicletas se vean antes del cruce.

Francisco Peral

Uso el carril bici de Santa Engracia en ambos sentidos casi todos los días.

En función de la hora del día cuento entre 5 y 20 bicis en los 10 minutos que tardo en recorrerlo entre Cuatro Caminos y Alonso Martínez.

Es habitual observar varias bicicletas circulando en fila, algo que vemos a diario en las ciudades donde la bicicleta está más normalizada.

También he observado menores de 8 años circulando por el carril, ya sea en fin de semana con toda la familia o incluso a diario yendo al cole con un progenitor.

Es un carril que ofrece una enorme seguridad a los menores al discurrir entre la acera y la banda de aparcamiento. Los giros del tráfico

motorizado hacia la izquierda están regularizados por semáforo, de modo que la hipotética colisión de un vehículo con un ciclista (el “gancho”) solo sería posible si uno de los dos se salta el semáforo.

Ocasionalmente se ve también algún ciclista por el ciclo carril compartido, calculo que entre el 5 y 10% de los ciclistas lo hace. Puede resultar más útil si vas a girar a la derecha o quieres circular muy deprisa evitando los pequeños rodeos en las intersecciones de Chamberí e Iglesia. Me resulta muy atractivo que sea un carril bidireccional porque facilita mucho el itinerario hacia el centro a contra mano.

El carril tiene una ventaja adicional las tardes de verano al discurrir por la zona de sombra de la calle, en el lado oeste, algo que se agradece mucho con altas temperaturas.

En mi opinión las islas adoquinadas entre el carril y la banda de aparcamiento que hay en las intersecciones, son demasiado duras. El proyecto no preveía el riego y una vegetación de alto porte sería incompatible con la visibilidad



y seguridad. Sin embargo, dejar estas islas como parterres naturales para la infiltración de agua de lluvia y crecimiento de vegetación iría en la línea de naturalización de la ciudad y mitigación de los efectos del cambio climático, contribuyendo a aumentar la humedad y disminuir la temperatura.

Ramón Linaza

Opino que todos aquellos que tengan posturas del tipo “SÍ SÍ SÍ carriles” o “NO NO NO carriles”, los clasificaría como posibles extremistas. Creo que la virtud está en el término medio... que es una obviedad en realidad. La pregunta es ¿cuál es el término medio? En mi opinión, los carriles bici deben vertebrar la ciudad para que se pueda llegar a todos los barrios de una forma cómoda y segura, pero nada más. Ya que poner más carriles significaría quitar flexibilidad a la calzada para que se use según demanda, y un gasto superfluo en infraestructuras y suelo. Menos carriles obligaría a ciclistas novatos,

mayores, muy jóvenes, o cobardicas (como yo) a meterse en la vorágine del tráfico de algunas avenidas, con conductores que debería ser educada, pero que mientras llega ese milagro (si acaso llega esto a este país alguna vez) los carriles bicis son necesarios.

Me alegro mucho de los nuevos carriles bici que han aparecido en Madrid. Todavía no existe una red que vertebre el conjunto, así que creo que hacen falta más carriles, por ejemplo todos estos carriles 30 debería haber un carril bici sustituyendo o cerca uniendo las mismas zonas (digo esto sin haber estudiado en detalle, es sólo una generalidad). Otra alternativa son peatonalizaciones para uso mixto como Madrid Río o el proyecto de la calle Galileo.

Aunque a riesgo de ser puntilloso y agua-fiestas, en algún punto hay que parar de hacer carriles... no vayamos a morir de éxito.

Andoni

Todos estaremos de acuerdo en que

variar los hábitos de desplazamiento de la gente no es tarea fácil. Si queremos introducir un nuevo medio de transporte, como es el caso de la bicicleta, hemos de presentarlo como un medio posible y al alcance de todo el mundo.

En una fase inicial del desarrollo ciclista de una ciudad es necesario crear condiciones que faciliten el uso de la bicicleta. Los carriles bici contribuyen de una manera muy importante. Pero no vale cualquier cosa, las vías ciclistas deben cumplir una serie de criterios para asegurar su éxito. El más importante es crear una red en un tiempo razonable que permita los desplazamientos en bicicleta sea cual sea el punto de origen y destino. Además, los carriles bici han de ser coherentes, homogéneos, seguros, accesibles, directos, continuos, de fácil interpretación, cómodos y atractivos. Desplazarse en bicicleta debe seducir y atraer a las personas y representa una oportunidad para que la movilidad ciclista se desarrolle alejada de los tics que caracteriza la movilidad en coche: agresividad, ruido, inseguridad, estrés, rapidez...

Una buena red ciclista debe contemplar la bici como vehículo que facilita las relaciones sociales y la interacción con el entorno y ha de contribuir a devolver la escala humana a la ciudad.

Pero el desarrollo ciclista no solo es construir vías ciclistas, son también los aparcabicis, las calles compartidas, las bicis públicas, los atajos, los giros y semáforos exclusivos, la intermodalidad, unas normas favorables... y, como no, es intervenir en el resto del tráfico de modo que su reducción, calmado y menor intensidad haga posible que los espacios compartidos no solo sean seguros y eficaces sino igual de gratos, cómodos y atractivos. Es lo que llamaríamos una ciudad ciclable. La movilidad en bicicleta, junto con la peatonal y la del TP, conforman los pilares de la movilidad sostenible. Cada uno tiene su espacio y los tres en combinación son capaces de satisfacer la mayoría de los desplazamientos de la población, dejando al coche para situaciones extraordinarias y nunca cotidianas.

Miguel Andrés

Soy de la opinión de que los carriles bici crean más problemas que los que resuelven. Más que repetir el argumentario pro/contra, creo que puede ser más interesante describir cómo llegué a esta conclusión.

Aunque llevo montando en bici casi toda la vida, y cuando no vivía en Madrid lo hacía muy frecuentemente, mi llegada al ciclismo urbano es bastante reciente, unos tres años. Antes circulaba en moto (la he vendido, buena muestra de que la bici puede sustituir por completo a un vehículo a motor), y veía lo peor del tráfico de Madrid: la agresividad, las situaciones de peligro.

Comencé circulando por pistas de tipo recreativo, sobre todo el Anillo Verde, que pasa cerca de mi casa. Al principio me extrañaba ver ciclistas que circulaban en paralelo al Anillo, por la calzada, aunque pronto simpatiqué con ellos: al ser una vía de segunda categoría, la cantidad de cruces sin preferencia, bordillos y semáforos que hay que atravesar por el Anillo es muy superior a la que hay por la calzada. En algunos tramos, como el que pasa cerca de Pitis, es un verdadero tormento.

Entonces sucedió un cambio en mi vida profesional: de trabajar casi siempre desde casa pasé a tener que ir a diario a una oficina en el centro histórico de Madrid. La perspectiva de estar todos los días hora y media en el metro o -peor aún- en un atasco me hizo pensar mucho el cambio de trabajo, pero había otras razones que lo hacían necesario. Decidí probar la bici para que fuera menos duro: me apunté a un "bicifinde" de los que organiza En Bici Por Madrid, circulaba por vías tranquilas y por carriles bici (Serrano, O'Donnell, Alcalá) pero cada vez notaba más sus desventajas (interrupciones constantes, necesidad de ir muy despacio al ser estrechos y tener curvas muy cerradas) y sobre todo su peligrosidad en los cruces. Tuve un par de malas experiencias y decidí evitarlos.

Mi experiencia de circular por la calzada ha sido todo lo contrario: puedo ir a más velocidad, por lo que la bici es un medio más práctico para ir a trabajar -de ahí la decisión de vender la moto-, la circulación es más sencilla (no hay reglas especiales, mi bici es un vehículo más), y sobre todo

he notado que la gran mayoría de los conductores son muy respetuosos e incluso generosos: cada día algún conductor me permite cambiar de carril para rodear un coche en doble fila, y solamente recibo alguna pitada cuando me empeño en pedalear por la calzada en paralelo a un carril bici que me niego a utilizar.

Creo que Madrid se ha convertido en una ciudad muy atractiva para el ciclismo urbano, porque tenemos algo con lo que muchos sólo pueden soñar: el derecho a circular como cualquier otro vehículo. Ir montado en mi bici, solo o acompañado, por una gran avenida como es la Castellana, sin necesidad de ir orillado a la derecha o por una pista de un metro de ancho interrumpida en cada cruce es algo que ocurre en muy pocas ciudades del mundo.

Soy consciente de que se trata de algo poco intuitivo: siempre que se hace una encuesta al público en general, que no usa la bici por ciudad, responde que lo mejor para los ciclistas son las infraestructuras segregadas. Por eso hay que animar a la gente a probarlo, con iniciativas como el “bicifinde” que a mí me sirvió

de tanta ayuda, o esos “bicímetros” que se organizan durante la Semana de la Movilidad. Al final, el proceso es muy similar al que pasan los conductores: primero hay que ir a la autoescuela y aprender a conducir con un monitor, luego circular unos meses con la “L” e ir atreviéndose poco a poco hasta que resulta algo natural. Con la bici es más rápido, pues no hay que aprender a controlar un vehículo complicado. Creo que ahí las asociaciones ciclistas podemos aportar mucho, aportando experiencias y voluntarios.

Miguel



Criticona de Ibiza

por Joaquín Moreno

Ciclistas de toda edad y géneros pedaleamos libremente en las calles y carreteras de Ibiza creando esta feliz perturbación que vuelve cada año con la CRITICONA, desde hace ya 10 años. La fiesta que invierte el sentido y la percepción del tráfico duró tres días, derribando los prejuicios, cambiando la mentalidad y destruyendo la mitología de una civilización centrada en los coches.

Para los que la hemos vivido, hemos soñado con el paraíso: un mundo sin tráfico motorizado, con las calles convertidas en terreno de encuentro y no de desencuentro.

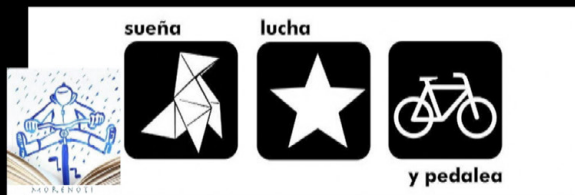
Ciclistas urbanos, que se encuentran en las calles para pedalear juntos. Es una acción directa para re-apropiarse de las carreteras y gritar al mundo "¡HOY EL TRÁFICO SOMOS NOSOTRAS!!!!", sin un recorrido definido ni escoltas motorizadas.

La Critical Mass es una "coincidencia organizada"

El mundo en que vivimos -compulsivo, urgente, inundado por el tiempo- a veces nos aleja inadvertidamente de las fuentes más hermosas y sencillas de gozo...

Por aclamación Popular, la próxima Criticona 2018 se celebrará en LEÓN.







Achoencuentros Murcia

Me gustó mucho... Existe una Murcia desconocida y bonita mas allá del urbanismo playero.

Las sierras interiores en primavera son francamente bonitas, y el Segura, contrastando con esas montañas, tiene un aire al Drha o el Todra de Marruecos. Cal Negre y CalBlanc son preciosos, las minas de Portman muy interesantes. El carril bici del Segura y la Vía Verde de Caravaca son ideales para la iniciación. Lo que afeó un poco la ruta fueron los invernaderos que no conseguimos evitar (pocos) y el cinturón industrial de Cartagena.

Besos y abrazos.

Andoni

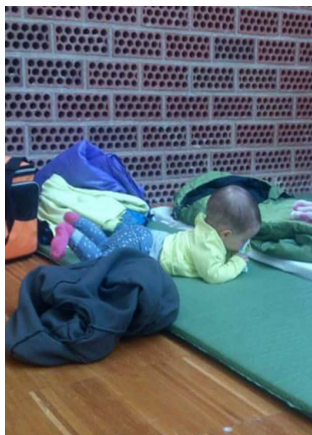


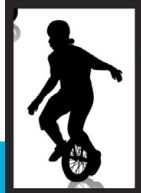
Siendo Murcia una de las provincias que menos me seducen para dar pedales, me sorprendió gratamente (la organización se curró mostrarnos lo mas apetecible... ese embalse de Alfonso XIII...)

Acompañó el tiempo, y, quizá por eso, también me sobraron tantos polideportivos y, por supuesto, los alrededores de las grandes ciudades, pero eso es casi inevitable.

Fernando Domingo







Viajando en bicicleta por Marruecos: Fez, Taza y algunos pueblos del Rif

Por Josefa Masa Calles

Queríamos pedalear por Marruecos, algunos conocíamos ya algo de este país, para otros era su primera vez. Nos decidimos, estábamos en marzo y prometía buen tiempo; luego, como ya leeréis, ni el cielo ni la montaña fueron complacientes con los cicloviajeros. Una primavera temprana nos sorprendió en el norte del país con frío, lluvia y nieve. Además de ver cómo viven todavía, esperaba poder descubrir si ya está cambiando algo. Veremos el Marruecos profundo donde las mujeres todavía no llevan vaqueros pero quieren ir a la universidad, donde niños y niñas van todos a la escuela aunque tengan que andar largos trechos desde sus casas en el campo. La hospitalidad de la gente

en Marruecos, de sobra conocida, no ha dejado de sorprendernos y de hacernos la ruta más acogedora. La buena costumbre de atender al viajero nos ha salvado de pasar algunas noches muy frías al raso y de cenar una vez más de lo nuestro.

A ratos reconoceréis en el relato un tono quejoso que he querido mantener para ser fiel a mis sensaciones del viaje y para que los neófitos que quieran adentrarse en las escarpaduras sepan que es esforzado pero no imposible. Me gusta Marruecos en todo su bullicio y su silencio, su cultura y sus contradicciones, su paisaje y su humanidad.



Viernes 18 de marzo a las 10 de la noche cogemos autobús de la compañía ALSA dirección Fez. Bicis en remolque. Somos 9: Rubén y Diana (organizan), Marcos, Marta, Inma, Susana, Lucía, Manuel y yo. La primera parada en el Jaima Park, un área de descanso en la autovía de Andalucía, con restaurante de comida marroquí. Allí, a la una de la madrugada, cae nuestra primera harira caliente, picante, reconfortante, preludio de lo que nos espera, gusto y deleite. Unas horas después embarcamos tal cual en Tarifa, lluvia y viento en cubierta.



Follón con el sellado de pasaportes; bajamos en Tánger y cambiamos de moneda y de autobús y a espabilar que ahora hay que meter las bicis en la bodega. Toca contemplar muchos kilómetros de paisaje desde nuestros asientos. Nuestras compañeras de viaje son mujeres con sus niños que viajan a su país (o al de sus maridos); ambiente de vacaciones relajado y entretenido. La ruta pasa por Alcazarquivir y Sidi Kacen, la gente va bajando en los pueblos, todos nos desean suerte y nos dicen que también quieren ir a ver la nieve, un poquito más al sur, a las montañas en Ifrain. Atravesando tierras llanas, naranjales, regadíos llegamos a Mequínez y por fin, a eso de las 6 de la tarde del sábado 19, entramos en Fez. El autobús nos deja en una plaza pública cerca del Hotel Ibis. Pedaleando buscamos nuestro riad, vuelta a la gran muralla recién restaurada de la medina de Fez. No

encontramos el riad “Dar Sondos” que está en un lateral de la medina (justo al otro lado de la puerta azul). Varias vueltas hasta llegar, es una casa (se anuncia como Guest house) en medio de una zona muy vieja, callejones oscuros y casas húmedas. Nuestro riad, casa con patio cubierto, bien restaurado, con mosaicos, azulejos y artesonados, mucho color y algo de humedad. Con el turismo aquí también se impone el inglés, arrinconando al francés que ahora parece cosa del pasado colonial. Un guía nos lleva a cenar callejeando por las entrañas de la medina, dice que vamos a una casa particular, y lo es, Restaurant “Dar Hatim” para turistas a 130 dirham el menú (caro). Buena comida, bien presentada y vendida por una simpática patrona que habla todas las lenguas.

La ruta prevista hacia el sur, por Azrou y los bosques de cedro ahora se hacía imposible: previsión de temporal de lluvia y nieve en las montañas del medio Atlas. Nos tomamos un día para organizar los cambios, estudiar los mapas y buscar transporte desde Fez a nuestro destino todavía por decidir. Y, dejando nuestras bicis acunadas



en el patio del riad, de mañana nos lanzamos, eso sí con un guía local, a visitar la medina de Fez.

El guía nos reveló algunas curiosas coincidencias con mi califato favorito: Mulay-Idriss, fundador de Fez en el 808, venía también huyendo de los Abasidas de Damasco, como Abderramán I; medersas y mezquitas, zona de tintoreros muy restaurada donde te dan hierbabuena para espantar la fetidez de las pieles. Muchas casas, calles enteras de la medina en restauración, es Patrimonio de la Humanidad y se lo

merece. Ya no me espantan la mugre, ni las basuras; un espléndido palacio del siglo XIV construido por una familia de judíos, amenaza ruina dentro de su grandeza; la belleza del mármol de Carrara con el que comerciaba la familia, los mosaicos, artesanados, cristales, muros enteros decorados, techumbres que se caen, preciosos patios con limoneros y naranjos.

Y un gallo en una baranda que no deja de cantar; algún día este palacio será la perla de Fez.

Salimos, Manuel busca y encuentra



la piedra de alumbre. Y nosotros el oloroso almizcle (vegetal) y el tendero nos cuenta todo sobre las especias y el apreciado aceite de argán. Hoy la comida es casera muy buena, allí donde te lleve tu guía: harira y buenos tajines de pollo y cordero. Ya solos atravesamos la zona más abarrotada, auténtica y mareante de la medina con todos sus olores y colores; es tarde de domingo muy pocos turistas, un goce de caras y atuendos diversos. En taxi volvemos a la paz de nuestro riad.

Toca buscar transporte para salir de Fez. Ya de noche volvemos a Bab Bou Jeloud, la puerta azul y principal de la medina, una gran explanada de tierra extramuros donde se encuentran los transportistas. Ahora queremos llegar a Itzer, al sur de Arzou, también en el medio Atlas y desde allí empezar a pedalear.

Los chicos: Marcos, Rubén y Manuel se afanan regateando precios, hay que negociar ida y vuelta: cierran un trato que luego des-cierran. Agotador. Nos sentamos en la terraza de un restaurante y se nos acerca un joven hablando un español entrecortado y siempre con una mano en el corazón; le ofrece a Marcos transporte para todos

y todas por 1/3 de lo acordado con los anteriores (¿espionaje o telepatía?); que si sí, que si no, que si hermano del alma, que si primo de corazón; total que al día siguiente a las 9 se presenta con su padre y la furgoneta en el riad y nos lleva a donde haga falta, a Itzer y Arzou ya no, porque ahora nieva. Hay que cambiar la ruta, habrá que volver sobre el mapa. Pero antes vamos a cenar algo.

Un camarero se acerca a quien le parece el jefe -Manuel- y sin más, por sus barbas bonitas, le rebaja el precio del menú (de 70 a 60 dirhams) y además dice que el precio incluye todo lo que queramos. Muy buena la comida: disfruto con el mejor cuscús vegetariano del viaje. La pastela está del 10 y las aceitunas y las habas y hasta el agua mineral. ¡Cómo comemos! Pestiños y cuernos de gacela de postre. ¡Y todavía no nos hemos subido en la bici!

Ya es **lunes 21** se presentan en el hotel el muchacho y su padre Ahmed, con chaqueta y gorra de paño negro, que habla español y que es capaz de mantener una negociación entre hombres (hábito que se conoce por

su siglas HBH, Hombres que tienen bussiness con Hombres) durante más de 90 minutos de pie, mirando a ratos un mapa que yace sobre la mesa cerámica del patio. Las chicas, aun en mayoría, no somos nadie. Contemplamos indolentes y desganas la escena desde detrás, desde fuera; como mucho charlamos con el hijo pequeño de Ahmed, un chaval de 11 años que nos entretiene, mientras nosotras nos desperezamos y nos desesperamos, como buenas miembros de cualquier harén.

Por fin se decide que Ahmed nos lleva a todos a Sidi Abdallah des Rhiata al sureste de Fez en dirección a Taza por 1700 dirham ida y vuelta (el punto de recogida se concretará después a golpe de teléfono). Cargamos bicis y bultos, está nublado, desde Fez la carretera sube y sube entre olivares. Y empieza a llover, y nuestra furgoneta con conductor nos deja allí mismo, a la salida del pueblo bajo un soportal desangelado y frío.

Montamos en las bicis y a ratos mejora, pasamos pueblos con muchos escolares, mucha gente en la calle, muchos burros muy pequeños muy cargados. Y ahora empieza a llover a cántaros, icapas y



escarpines a nosotros! Nos refugiamos en el cobertizo de un edificio justo a la entrada del Parque Nacional de Tazekka. Un muchacho que iba en su moto también se para y está encantado de oírnos (isin entendernos!)

Comemos, cantamos, llega un guarda forestal del parque y nos informa de que tenemos: hacia abajo un albergue y hacia arriba, a la salida del parque, otro, pero eso sí, a 24 Km. Marcos pedalea y trae buenas noticias del albergue de



abajo: cuscús y fuego calentito...pero no, no convence al personal, hoy hemos pedaleado poco nada y la gente quiere caña: empezamos ascenso a puertaco a eso de las 4 y media de la tarde y lloviendo.

Cuando echamos a rodar por la P5420 el forestal me lanzó una mirada y me espetó un "good luck" que me dejaron helada, aquello no presagiaba nada bueno, lo que me faltaba para confirmar que esta tarde tocaba sufrir y mucho.

Bosques de pinos, quizás cedros y muchos alcornoques. Pasó la tarde, el atardecer, el crepúsculo, el entre dos luces, el anochecer y nos pilló la noche, a ratos montados y a ratos tirando de la bici, siempre subiendo ya sin fuerzas. Y llegó la llovizna, la lluvia, el agua nieve y la nieve a oscuras y subiendo. Ya casi no pasaban coches por la carretera, de los últimos fue un convoy de cinco 4x4 perfectamente equipados, me quedé con las ganas de pararlos; yo no tenía fuerzas y sobre todo no tenía fe (Manuel creo que empezó también a darse cuenta de la situación) yo le proponía parar y montar la tienda, y él sabiamente decía que no, que eso sería lo peor. Yo ya solo esperaba que la avanzadilla de Marcos, Rubén y Lucía al menos, hubiera llegado

al prometido albergue y nos mandaran un arcángel en forma de transporte SOS; y así fue. Tres marroquíes llegaron y montaron nuestras bicis, nuestras alforjas y a nosotros mismos en una furgoneta. Ya instalados me pasaron un móvil y alguien me decía en francés que los enviaba la autoridad local, que era seguro, que no tuviéramos miedo. Yo no tenía miedo del coche ni de sus ocupantes sino de la noche y de la nieve (se lo agradecemos y les dimos algo de dinero).

Llegamos al refugio a la vez que Diana, Inma, Susana y Marta que sí subieron el puerto encima de la bici y llegaron con las manos al punto de congelación. Nos acogió el dueño del hotel-refugio de montaña en Bab-Buddir, un marroquí cosmopolita que organizaba circuitos en 4x4 para europeos. Cenamos y pasamos la noche calentitos pero con el susto en el cuerpo. Tras la imprudencia temeraria tocaba momento de reflexión conjunta; nos reunimos en una habitación y decidimos que había que explorar posibles nuevas rutas. La nevada fue total y el frío de la noche para haberse congelado en una tienda. El martes por la mañana todo era nieve, decidimos no seguir adelante con la



ruta prevista y bajar (en altitud) hacia Taza. A Susana y a mí nos asustaba rodar sobre la nieve, y conseguimos que un coche nos bajara los primeros kilómetros; pasamos por las famosas Grottes du Chicker y el conductor insistía en que, en no sé qué categoría, eran las terceras del mundo, pero nosotras no teníamos cuerpo de turista; luego ya, con la carretera limpia y con el resto del grupo fue un disfrute llegar a Taza (el único percance que en un descuido, mientras sacábamos las bicis del coche, unos niños le robaron los guantes a Susana). Llovizna y arco iris por debajo de nosotros, rampas descendentes y a la izquierda se quedaba una kasba del color de la tierra; ríos llevando lodo, felices como nosotros, siempre hacia abajo. En Taza el hotel Dumphines con aire francés de los años 50 y grandes habitaciones. En el bar, que teníamos

que atravesar para ir y venir al garaje donde dormían nuestras bicis, muchos hombres solos en mesas separadas, apartadas, bebiendo, todos lo saben pero hacen como si no; luego, en la trastienda del bar descubrimos un imponente alijo de cajas de cervezas y nosotros, inmensamente ingenuos, sin probarla.



Por la tarde subimos a la medina de Taza en taxi, diluviando. Al bajar del taxi unos carpinteros nos ofrecieron refugio en su taller perfumado de madera. Callejamos, la gran mezquita con una puerta por donde entran las mujeres, el mercado amable, trazado de calles con techos de uralita y muchos arcos debajo de las casas. Cómo me recuerda esta medina a Córdoba y a Sevilla; llueve a ratos, una mujer joven que va con prisa, nos sugiere que visitemos el palais y andando, andando descubrimos que

ahora el palais es el conservatorio de música andalusí de Taza. Precioso patio decorado en blanco y verde, solo blanco y verde y una fuente y unas columnas blancas y unos zócalos blanco y verde. Sencillo y delicado, sabiendo lo que quiere ser. Otra mujer joven, alumna del conservatorio, nos enseña los instrumentos destinados a crear música religiosa con resonancias de los expulsados andalusíes que llegaron a la zona varios siglos atrás.

Viento y lluvia, momentazo cuando se fue la luz y nos quedamos a oscuras bajo un soportal de la medina; me quedé con ganas de darle la vuelta a esta medina construida por almohades en el siglo XI, de ver la puerta del viento y otras tantas puertas de la muralla. Taza fue la entrada al actual Marruecos de romanos y almohades y de otros pueblos que venían de oriente, fue



cruce de caminos y de montañas desde el Atlas al Rif. Y es que nosotros ahora queríamos ir al Rif o al menos a la zona meridional del Rif, queríamos asomarnos a la entrada de las montañas.

El Rif es la región montañosa del este que se extiende desde Melilla hasta Taza, y que tantos dolores de cabeza le dio a España en las guerras con Marruecos. La cultura del Rif es bereber, con lengua propia y varias rebeliones en su haber queriendo liberarse de la imposición de la dinastía alauita. En los años veinte del siglo pasado se llegó a fundar la República del Rif. Y es que el terreno da para eso, para escaramuzas, guerrillas y batallas, para asustar a los forasteros y seducir a los viajeros que buscan aventura.

Así que el **miércoles 23**, lloviendo, Marcos nos dejó hasta Fez y los 8 restantes salimos de Taza camino de El Gouzate por una amable carretera, la R508 que sigue el curso de un río rambla el "Oued el Haddar", sembrados, muchos olivares con sus molinos de aceite al aire libre, pastores y ovejas, apacible mañana de sol y nubes.

Pedaleamos bien y llegamos a El Gouzate. Son, otra vez las 4 de la tarde

y otra vez, sin preguntar a los paisanos, decidimos no quedarnos en estos pueblos blancos, y seguir camino arriba por la P5413, buscando Taineste, que en el indicador decía que quedaba solo a 14km.



Atrás se van quedando los campos de cultivo y los caseríos y las mezquitas con sus alminares blancos desperdigados por valles y lomas y entramos en otro territorio de orografía bien distinta.

Y empezamos a subir y a ver cómo entrábamos curva tras curva en un circo que multiplicaba por diez la Alpujarra, impresionante, escarpado, descarnado por una cara y mullido de verde por otra. Y seguíamos, todos juntos por favor, para espantar mi agorafobia.

Por primera vez en nuestro viaje alguien dijo que nos seguía un coche, noticia que a mí, en aquellos parajes, me tranquilizaba más que asustaba.



Subíamos, no se veía el pueblo, ya anochecía y empezaba a caer el relente. Arriba, en una curva de tantas, estaba el coche de la gendarmería: todavía quedaban 5km para nuestro destino Taineste, no hotel, no restaurante, quizás escuela, quizás. El gendarme joven, amable, me daba ánimos mientras con su móvil averiguaba dónde alojar a los viajeros. Apareció el pueblo, que estaba colgado y disperso, nos alumbraban la luna y los faros del coche de los gendarmes. Llegamos exhaustos y muertos de frío y allí, en el salón de plenos del ayuntamiento, nos recibieron el Jerk de la zona, la autoridad local y la gendarmería.

El proceso de registro fue confuso: había que enseñarles nuestros pasaportes de uno en uno para que apuntaran nuestros datos, y a esas horas ni ellos ni nosotros teníamos ya ganas de ceremonia. Nos

ofrecieron agua de manantial cercano y la promesa de un desayuno calentito a la mañana siguiente. Convinimos la hora y nos dejaron solos ¡Qué hospitalidad! A dormir después de cenar de lo nuestro y de una infusión calentita que nos rehidrató y nos reconfortó el cuerpo y el alma; el ambiente estaba algo frío y húmedo, cerramos puertas y ventanas, corrimos las gruesas cortinas de tela roja; nos repartimos sobre los mullidos asientos de sus señorías los concejales y con tanta ropa y tanto saco de montaña



dormimos como sultanes.

El jueves 24 llegaron a la hora convenida con varias bandejas y esa mañana desayunamos de lo suyo: té, café, leche calentita, creps, bizcochos, mantequilla y pan. Qué desayuno, señores, sobró para varios días. El gendarme jefe, que se veía que era el gentelman local parecía vestido para la ocasión, de traje de chaqueta, corbata y bufanda; les dimos varias veces las gracias de corazón, una foto para el recuerdo. Y unos dirhams. Querían saber a dónde nos dirigíamos y se lo dijimos.

Antes de salir, un problema con la cadena de la bici de Marta, congregó alrededor de los mecánicos oficiales de la ruta, a un buen montón de desinteresados colaboradores.

A otras la avería nos permitió pasar un rato conociendo el pueblo, saludando a los escolares que salían al recreo y que trepaban por aquellas calles-rampas del 15% o más, y a las madres con sus hijas ya mocitas, y a los grupos de muchachos más distantes. A las muchachas, en grupo, tímidas y curiosas a la vez, agarradas del brazo, unas llevando ya el pañuelo otras todavía sin

él, que querían y no querían saludarnos, un bonjour mademoiselle les ganaba el corazón y les arrancaba siempre la mejor de sus sonrisas. Probadlo, no falla.



Confieso que antes de salir aquella mañana yo me preguntaba inquieta qué aventura nos esperaba ese día: ¿Precipicios insondables? ¿Pistas de piedra y barro? ¿Un tercer rescate? Pero no, los dioses fueron benévolos nos trajeron el sol y el camino (P5413), anunciado en los mapas como difícil y en mal estado, resultó que tenía tendencia a la baja y atravesaba preciosos cañones, caseríos aislados, pueblos remotos y caminos y escuelas llenas de niñas y niños que algunas veces nos sonreían y otras se extrañaban de vernos.

Este fue el día de las 3 averías; Marta

la cadena, Diana el sillín, Lucía e Inma rozaron sus alforjas, cayeron y a Inma se le pinchó la rueda. Inestimable la colaboración de Manuel y Rubén en asunto mecánica. Pedalea que pedalea, bajamos a la presa del pantano Barrage Assfalou que después, como es natural, había que remontar. Aprovechándome de la escolta vigilante-acompañante, que ya no se separaba del grupo, descargué mi bici, metí las alforjas en el coche y convencí a Susana y a Manuel de que no era ninguna deshonra probar nuestras bicis a pelo por unas pendientes del 12%, por lo menos; a duras penas pude subir las rampas del



pantano y alcanzando a nuestros compis ya empezamos sonriente el descenso a nuestro destino: Tahar-Souk.

Hoy habíamos cambiado de circunscripción y ahora era otra pareja de gendarmes la que nos custodiaba;

perfecta coordinación y traspaso de responsabilidades según íbamos atravesando fronteras del todo invisibles para nosotros y nuestras bicis. En Tahar-Souk no hotel, no restaurante, pero sí, los custodios nos informan de que nos dejan un piso cerca de la petrol station y de que cenaremos un tajine, cortesía de la autoridad local, el alcalde. Me pareció sencillamente una bendición.

Todos querían ayudarnos y antes de instalarnos en el alojamiento, encontramos un mecánico de bicis y Diana pudo arreglar su sillín. Paseamos para hacer tiempo esperando nuestra cena. En el pueblo, situado en el valle a orillas de una rambla, y capital de la zona, estaban cerrando los puestos del mercado, había cafetines y pequeños restaurantes. Las hechuras de la plaza, desaliñada, pero con puertas y muros bien decorados, eran las de un pueblo con historia.

Y a las 8 en punto se presentó la comitiva con las viandas. Nos rindieron los honores que se les hace a las visitas: vino el alcalde en atuendo tradicional, con chilaba y la cabeza cubierta, y dos acompañantes que portaban la cena, uno de ellos me confesó que el tajine lo había cocinado su madre.

Creo que la pequeña ceremonia de entrega quedó algo deslucida: faltaba la mitad del grupo, solo estábamos 5 para recibir un hermoso tajine de pollo con olivas verdes, exquisito del todo, pan y refrescos. Todavía me queda la pena de no habérselo agradecido mejor y la pregunta de por qué estas extra-ataenciones para con nosotros: hospitalidad con el viajero, promoción del turismo, españoles amigos, imagen exterior del país, fuente de divisas o de todo un poco, combinando lo de antes, lo de siempre con lo de ahora y con lo que viene.

Viernes 25 muy de mañana visitamos el mercado y la mezquita del pueblo. Una estudiante que salía del instituto quería hablar con nosotros en francés, o en inglés, quería hablar y quería saber más cosas, y contarnos que quería ser profesora de árabe. Cuánta juventud y cuánta promesa de cambio (quizás) hay en Marruecos. Devolvimos la llave de la casa y salimos con el coche de los gendarmes pegado a nuestros pedales. Me dijeron que ellos solo estaban cumpliendo con su obligación, que nos acompañaban porque éramos un grupo deportivo, que éramos su prioridad y su



competencia. Y punto.

Tuvimos una jornada calentita, muy amable, caléndulas, ramblas con mucha agua, olivos, mujeres pastoreando y el eco del canto de los almohacines resonando en los valles y en las lomas a las 12 de la mañana y a las 5 de la tarde.

Y llegamos a un cruce, donde se indicaba Tauounate por donde se suponía que pasaríamos antes de alcanzar Aïn Aïcha, nuestro destino final de ruta. Pero de pronto así, sin avisar, se decidió cambiar la ruta. Tranquilos, que sí, que



llegaríamos a Aïn Aïcha pero no por la carretera general, por lo fácil, no, no, lo alcanzaríamos por un puerto con subida de sopetón de 250m y unas rampas de tirar de la bici. Cuando los gendarmes se enteraron del viraje se quedaron a cuadros, entre mosqueados y perplejos, debieron de pensar “qué desoficiados deben de estar estos europeos que vienen a machacarse al Rif ¿no tendrán sierras en su país?”.



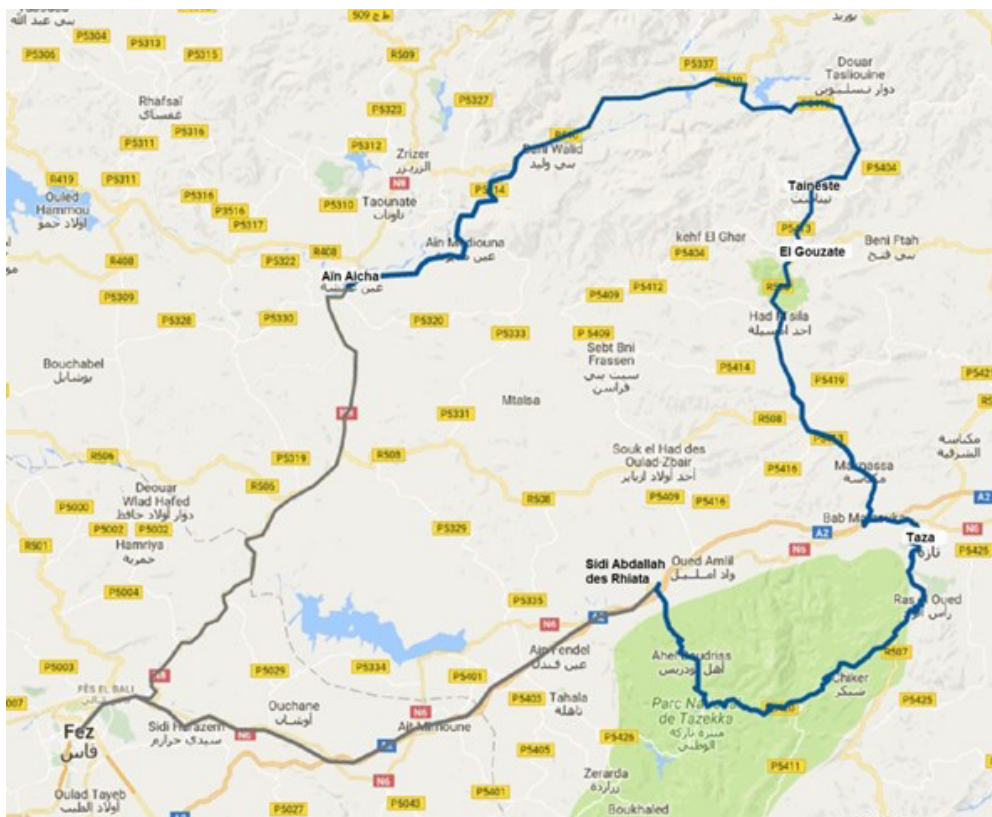
Era mediodía, gateamos hasta Bouadel un pueblo con la carretera en construcción, con mucho trajín, lleno de gente y muchos niños a lomo de burros. Después de coronar puerto bajamos hasta Ain Mediouna donde compramos naranjas y nos dimos un homenaje gastronómico (alubias + brochetas de pollo + hígado de vache grillé, entre otros). Siempre supervisados por los gendarmes que, sin miramiento alguno,

apartaban a cualquiera que quisiera acercarse al grupo. Con el beneplácito de nuestros custodios, nos vino a saludar la autoridad local, le correspondimos



con educación y seguimos alegremente hasta a Aïn Aïcha, donde ya nos esperaba nuestro fiel Ahmed acompañado de Marcos.

Llegamos contentos a Fez, arribamos al riad y luego, ejerciendo de turistas, cenamos en un restaurante de la zona que estaba llenito de extranjeros.



Para que no falten los datos nos han salido 233 km. Un puerto máximo de 1600m, y un desnivel acumulado de 4700m. Y este es el mapa de la ruta.

El sábado 26 a las 9 de la mañana cargamos bicis en remolque y salimos rumbo norte para España. Nos espera un viaje largo, asientos en primera fila del bus, con buenas vistas para

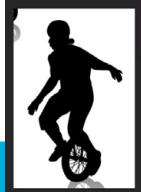
despedirnos de tanto paisaje; me llegan recuerdos de otras rutas de otros días, por allí quedan Mulay-Idris y Volubilis; delicioso, de lo mejor, el tajine de cordero en un restaurante de carretera ya pasado Kazalquivir; y barco y bus ya de noche desde Tarifa ahora pasamos por Málaga; en el primer pueblo de la provincia de Granada “La Palma” cae bocadillo de atún y tomate, siempre



hacia al norte y a las 7,30 de la mañana en Madrid. Y gracias a Dios, al de allí y al de aquí, todos estamos bien sin malestar ni rasguño, bueno a mi bici ahora se le cae el sillín, no más.

Muchas gracias a mis compañeros de viaje por los buenos ratos pasados y por las preciosas fotos que sacaron allí y que ahora iluminan este relato. Y a Manuel por su fe, su saber estar y su paciencia para conmigo.

Madrid, enero de 2017



En bici por los Montes Torozos

Inma (Pedalibre) – José Manuel (Valladolid)



Como muchas cosas buenas, todo comienza cuando se juntan un grupo de amigas al calor de unas cervezas. Besos, risas, una charla cálida y el deseo de empujar la llegada de la primavera, despiertan la pregunta: "Anda!, de Valladolid, nunca hemos estado por allí con la bici... ¿qué tal si organizamos una ruta por esa provincia?". Y es que una tiende a pensar que Valladolid es

una tierra llana y aburrida para la bici... pero nada más lejos de la realidad. Al día siguiente una llamada de teléfono para confirmar, "¿decías en serio lo de organizar la ruta?", "Pues claro, yo con la bici no bromeo ¡¡¡". Y así surgió esta ruta, organizada al alimón entre Pedalibre y cicloturistas vallisoletanos. Un recorrido circular en dos etapas entre Valladolid y Medina de Rioseco.

El camino del primer día discurrió en su mayor parte por el GR26, también llamado de Tierra de Campos, pues une Valladolid con esta comarca natural. Discurre por los pueblos de Fuensaldaña, Mucientes, Villalba de los Alcores, Montealegre y Medina de Rioseco. El sendero llega hasta Mayorga de Campos pero no está señalizado.

La senda la tomamos a la salida de Valladolid en la Fuente el Sol, un paraje natural situado al norte de la ciudad donde antaño acudían los vallisoletanos en los días de asueto a pasar el día. Entre almendros en flor y tierras de cultivo nos encaminamos hacia Fuensaldaña. Este municipio es conocido por su imponente castillo del siglo XV, sede de las Cortes Castellano-Leonesas durante muchos años, y por sus bodegas, convertidas en espacios de restauración de gran predicamento entre los lugareños.

Pronto tomamos el camino del cementerio que, entre los viñedos de la conocida Denominación de Origen Cigales, nos lleva a Mucientes. Hemos dejado para otra vez las ofertas turísticas que nos ofrece esta entrañable villa (Museo del Vino. El Aula Paco Diez

de instrumentos musicales tradicionales, quesería...) a cambio de un pequeño respiro con tentempié, para tomar fuerzas y proseguir nuestro itinerario.

En nada nos adentramos en el frondoso monte de Mucientes. Un lugar singular dentro de la provincia vallisoletana, encinas, quejigos y pinos pueblan este espacio desmintiendo que los bosques no tienen sitio por estos lares. Es lugar de paso del lobo, por aquí campean los jabalíes y entre la espesura nos observan corzos, garduñas y gatos monteses.

Villalba asoma ya en el horizonte. Su castillo, los cubos de la muralla y la configuración de sus calles hablan de un municipio de origen medieval. A un paso nos espera Matallana y las ruinas de un monasterio cisterciense. Es lugar de obligada parada. Nos bajamos de la bici para contemplar el jardín de plantas aromáticas, su exposición de ganado ovino, los restos arqueológicos y un palomar, ejemplo notable de la arquitectura popular. El día es soleado e invita a tomarlo sin prisa. Medina está a tiro de piedra.

Antes nos queda un plato fuerte: Montealegre. Los milanos reales observan indiferentes el paso de las bicis y un poco más allá un aguilucho cenizo hace acopio de materiales para confeccionar su nido. A este municipio accedemos por una carretera especialmente bella. Subida y bajada al páramo, el joven cereal verdeguea suavemente movido por el viento. Un nuevo castillo nos regala su figura, el de Montealegre. También sus empedradas casas solariegas y lo más interesante, una vista sobre el mar de Tierra de Campos que invita a la melancolía... y a la fotografía. En lo alto el viento arrecia. En las paredes del castillo los versos del poeta vallisoletano Jorge Guillén.

*Castillo aún, castillo con murallas
En torno al interior desierto hueco:
Erguida su altivez sin luchas, ¿hayas
Quizá de la grandeza muerta el eco?*

*Junto al castillo el pueblo se recoge,
y allí resiste con modestia grave.
El trigal se reduce, busca troje.
Fuerza da el pan. A Dios la boca alabe.*

*Aquel buen feligrés del siglo XV
viejo y nuevo, ¿qué Dios tendría a
mano?
¿era limpio de sangre, rudo, lince?
Montealegre sin monte alegre, llano.*

*El castillo divisa la llanura,
Tierra de campos infinitamente.
Todo en su desnudez así perdura:
Elemental planeta frente a frente.*

*Pero siempre el castillo es quien domina
bajo esa cruda luz historia aflora
Que sostiene un lenguaje con su mina.
Pasado cierto va un futuro ahora*



Nuevamente sobre la bici nos encaminamos hacia Valdenebro de los Valles. El margen el río Anguijón nos ilumina la mirada con su bosque de ribera, un espacio de gran diversidad biológica, las lechuzas campestres tienen aquí su paraíso. La tarde declina y un viento frontal helador dificulta la marcha de los ciclistas. Menos mal que el cielo castellano nos regala una inolvidable puesta de sol, aquí el horizonte es infinito y la luz del invierno que se resiste a morir es de las más bellas. Al fondo se recortan las iglesias de Medina de Ríoseco, nuestro destino. Descansaremos en el albergue que hay junto al Canal de Castilla, un edificio

rehabilitado recientemente para este fin, con un enclave excepcional. Mientras bailamos divertidos gastando los últimos cartuchos, la luna llena ha hecho acto de presencia y nos regala un aura de misterio sobre el cielo riosecano.

El nuevo día aparece encapotado. Para endulzarlo nada mejor que un desayuno en la pastelería Cubero antes de emprender la marcha. Nuestro primer destino, Castromonte. Estamos en el centro geográfico de los Montes Torozos. Una inoportuna carrera de duatlón nos impide disfrutar del lugar como merece. Las casas forradas de piedra del páramo nos despiden con



indiferencia. Por suerte el viento hoy juega a favor y pronto llegamos a La Mudarra. De aquí parte una carretera de incuestionable encanto que sigue el curso del río Hornija. Chopos, negrillos y mimbreras serpentean a los pies del agua. Aquí y allá los milanos y ratoneros nos observan impasibles.

El cielo se oscurece un poco más mientras subimos hacia Peñafior de Hornija. La lluvia imprevista nos invita a disfrutar de unas cervezas en el bar del lugar y a recargar energía, antes de tomar dirección hacia Wamba. Su iglesia de origen románico con elementos mozárabes nos aguarda. Otra joya arquitectónica, de inesperada fama por el osario que decora una de

sus capillas con huesos humanos. El aire cada vez más vivo nos hace volar literalmente en dirección a Simancas, no sin hacer una pequeña parada en Ciguñuela. Ahora vamos por el Camino de Santiago o Camino de Madrid pero en dirección contraria.

Es tierra de cereal y el verde lo impregna todo. El sol caprichoso vuelve a hacer acto de presencia y Simancas nos recibe con su mejor cara. El Castillo de Simancas es la sede del Archivo Real y algunos nos adentramos en su interior para contemplar in situ la belleza del lugar. Nos acercamos al mirador sobre el Pisuerga para comprender que aquí terminan los Montes Torozos y comienza la fértil vega del río que lleva

su nombre. Desde aquí, Valladolid está a tiro de piedra atravesando el Pinar de Antequera, auténtico pulmón de la ciudad y solaz de los pucelanos, que nos despide de esta hermosa y divertida ruta.

No sin mis amigos.

No sin mi bici.



La Bicicleta

La Bicicleta Cycling Café & Workplace

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

**Teléfono
915 32 97 42**

**labicicletacafe@gmail.com
<http://www.labicicletacafe.com>**





Colabora con nosotros

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

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

Cada edición 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

En el caso de las excursiones a actividades@pedalibre.org

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

PONER ETIQUETA

ASOCIACIÓN PEDALIBRE

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 **TRIADOS**: 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.

Envíanos esta inscripción a nuestra dirección: C/Campomanes, 13, 2º Izq.,

28013 MADRID.

