

19208 ALLOVERA (GUADALAJARA)
CALLE LUIS CERNUDA 16
JUAN MERALLO GRANDE

3
TU también puedes ayudar. Utiliza la bicicleta para ir a estudiar, al trabajo, al mercado, al cine, de viaje.....hazte socio/a de Pedalibre. Pedalibre organiza todo tipo de actividades que promueven la bicicleta como forma de vida o de ocio cultural, mediante excursiones, paseos de diajosestivas, talleres, etc. Pedalibre igualmente se encarga de difundir el cicloturismo y organizar otras actividades como la ruta. No estásmos solos: nos coordinamos a nivel nacional y europeo con entidades, se organizan actos divulgativos, talleres o reuniones con proyectos, se presenta a los administraciones, se colabora con utilizar la bicicleta de la forma que mejor se adapte a tu situación y que te permita disfrutar de la promoción del uso de la bicicleta. La del tránsito se consigue con la restricción del uso del coche, la mejora del transporte público y la promoción del uso de la bicicleta. La del ciclismo, la promoción de la bicicleta para conseguir esto: la pacificación del tráfico. Todo ello se consigue con la restricción del uso del coche, la mejora del uso de los niños y la convivencia entre las personas. Por la recuperación de las calles para ciudadanos, donde sea posible el juego de los niños y las personas por una ciudad más conviviente, ecologistas y sociólogos, trabajamos para una ciudad más conviviente, como medio de transporte y de ocio. Junto a otras asociaciones como Pedalibre trabajó desde el año 1982 para la promoción de la bicicleta.

ASOCIACION PEDALIBRE DE USUARIOS DE LA BICICLETA

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

Cuota de socio: 18 Euros al año.

Nombre:

Apellidos:

Dirección:

Municipio:

E-Mail (si lo tienes):

Datos Bancarios

Banco o caja:

Dirección:

C.P.:

Nº de Cuenta:

Nombre del titular:

O ingresando en nuestra cuenta de Caja Madrid 2038 1152 8060 0042 1832 el importe de tu cuota anual (18 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 Enviamos esta inscripción a nuestra dirección: C/Campomanes, 13, 2º Izqda. 28013 MADRID.



CICLOPEDIA

ABRIL
JUNIO
2005

51

info@pedalibre.org

www.pedalibre.org

Pedalibre informa ● Reportajes ● Reflexiones ●
Bicis curiosas del mundo mundial ● Libros de viajes ●
Otros timbrazos ● Relatos ● Ficha de Ruta ●
Hace muchas, muchas ruedas ● Mecánica ● Actividades

Publicación trimestral de la Asociación Cicloturista
Pedalibre de Usuarios de la Bicicleta



Editorial

Hay dos noticias recientes en el mundo de la bici que queremos comentar desde el Ciclopedia. La primera de ellas es la decisión del Tribunal Superior de Justicia de Madrid de aceptar el recurso de la asociación de viandantes A Pie que anula una ordenanza del Ayuntamiento que permitía aparcar bicicletas y motos sobre la acera cuando esta cumpliera determinados requisitos. A su vez el Ayuntamiento acaba de recurrir esta decisión. Ya veremos cómo se resuelve. Por ahora, la situación en la que quedan las bicicletas es bastante kafkiana.

Ni podemos aparcar en la calzada sin más, porque no hay donde candar la bici (algo imprescindible), ni se nos permite amarrarla en la acera, único lugar donde hay mobiliario urbano o señales, con suerte, donde asegurarla. Una vez más, la bicicleta y sus usuarios en Madrid padecemos una situación de invisibilidad y de indefensión. No se cuenta en absoluto con nuestro derecho a circular y aparcar con seguridad y además se nos condena al limbo administrativo-legal. ¿Dónde aparcamos, señor alcalde? La nueva retórica municipal sobre la sostenibilidad de la candidatura olímpica del 2012 y la restricción del uso del coche

Ángel Postigo

Este boletín lo prepara un grupo permanente de trabajo en el que todos los socios y simpatizantes de Pedalibre estás invitados a participar. Si quieras formar parte de esta redacción virtual, envía un correo a ciclopedia-subscribe@yahoogroups.com. Para colaborar con textos, fotos o dibujos, escribe a contenidos@pedalibre.org o manda una carta al local de la Asociación.

COORDINACIÓN: Ángel Postigo

MAQUETACIÓN: Alfonso Izquierdo

EXCURSIONES Y ACTIVIDADES: Antonio González

PORADA Y CONTRAPORTADA: Carlos Gamo



(cuyo uso se estimula desaforadamente en la práctica) ha olvidado mencionar un detalle fundamental: Madrid necesita aparcabicis, entre otras medidas, para que ese proyecto empiece a sonar sincero y sea viable. La Asociación Pedalibre ha reclamado por carta al Consistorio aparcabicis en toda la ciudad, sin obtener respuesta. París, otra candidata, acaba de anunciar la sustitución del tráfico automovilístico por un carril bici en los altos del Sena; zonas 30 y estrechamiento de calles para el calmado del tráfico de aquí a 2007; y para el 2012, cuatro distritos cerrados a los coches. He ahí un ejemplo.

La otra noticia reseñable en este tiempo va más allá de Madrid. El nuevo Plan Estratégico de Infraestructuras y Transportes, documento guía de las actuaciones en estos asuntos en todo el país, ha recogido en su elaboración buena parte del trabajo realizado por la Coordinadora Ibérica en Defensa de la Bici, CONBICI, a la que pertenece Pedalibre, y está ahora en fase de alegaciones. Es un nuevo marco esperanzador para la extensión del uso de la bici como medio de transporte en España sobre el que os tendremos informados en números próximos.

PEDALIBRE Informa

Actividades, propuestas y colaboraciones de PEDALIBRE en actos públicos, la Administración, los medios o con otros colectivos, durante el pasado trimestre.



Actos públicos y medios de comunicación

- **Participación** de Miguel González en un programa de la emisora Somos Radio hablando del aspecto lúdico de la bicicleta.
- **Participación** como asociación invitada en la III Arbolada de Carabanchel Alto para reivindicar la creación de un carril bici que conecte con el Anillo Verde Ciclista.
- **Nota de Prensa** sobre ciclista atropellado e indefensión de los ciclistas en una ciudad pensada para el automóvil.



Administraciones Públicas

- **Carta** al Ayuntamiento solicitando que se admita, en la Ordenanza de Circulación, el uso de carritos anclados a las bicicletas.
- **Carta** a la Concejalía de Retiro agradeciendo el cambio de la nueva

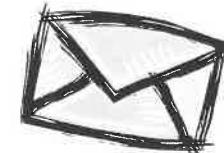
Av. de Atocha (entre Atocha y Méndez Álvaro) de vía rápida a otro concepto más calmado y solicitando que se tenga en cuenta la circulación de bicicletas en la planificación de esta nueva vía.

- **Carta** al Ayuntamiento, y nota de prensa, sobre la sentencia que impide aparcar las bicicletas en las aceras.
- **Reunión** con el responsable de Medio Ambiente de Madrid 2012.



Otras actividades y colaboraciones

- **Participación** en la Asamblea semestral de ConBici.
- **Propuesta** de Pedalibre para que le sea concedido el III Premio ConBici a la Movilidad Sostenible al Programa Vías Verdes.



Respuestas recibidas a cartas mandadas

- Se recibieron dos cartas de la secretaría de la alcaldía, informando que se enviaban las cartas recibidas a los concejales responsables de los temas mencionados en las cartas. De éstos, ninguna respuesta por el momento.

Las cuentas claras

Quien deseé recibir información más detallada de las cuentas del 2004, debe dirigirse a la Junta Directiva o mandar un email a administrador@pedalibre.org. Las cuentas están permanentemente a disposición de los socios.

Cuentas de PEDALIBRE del año 2004

cat.	CONCEPTO	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	Tot.Gral.
GASTOS	COMISIONES BANCARIAS	0	-2.75	-9.72	-9.42	10.59	-66.11	0	0	-1.64	0	0	0	-70.05 €
	CUOTA CONVICI	0	9	-60	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-60.00 €
	Cuota Dominio WEB	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-52.78 €
	CUOTA ECF	0	-1.00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-100.00 €
	FOTOCOPIAS	0	40	0	0	-40	0	0	0	-32	0	0	0	-112.00 €
	GASTOS DIA DEL SOCIO	0	-17.38	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-17.38 €
	GASTOS DIVERSOS	0	-17	0	-11	-0.15	-291.73	0	-150	-90.15	-90.15	-90.15	-90.15	-88.00 €
	GASTOS ECF AGM	0	0	-59.36	-319.04	-90.15	-90.15	0	0	0	0	0	0	-820.13 €
	GASTOS LOCAL	-90.15	-90.15	-90.15	-90.15	-90.15	-90.15	-90.15	-90.15	-90.15	-90.15	-90.15	-90.15	-1.081.80 €
	GASTOS VIAJES	0	0	-53.7	0	0	-2.5	0	0	0	0	-38.5	-42.3	-180.90 €
	LIBROS / MAPAS	0	0	0	0	0	-77.4	0	0	0	0	0	0	-14.50 €
	SEGURO RESP. CIVIL	0	0	0	0	0	-267.49	0	0	0	0	0	0	-267.49 €
	SELLOS	-1.34	-0.89	-63	-3.2	-8.58	-80	-2.45	0	-24.76	0	-12	-11.46	-207.67 €
	GASTOS BRAZALETES	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-1.500	0	0	-1.500.00 €
	GASTOS MARCHAS URBANAS/5	0	0	0	0	0	0	0	0	-50	0	0	0	-50.00 €
	DISTANCIADORES	0	0	0	0	-112.5	0	0	0	0	0	0	0	-412.50 €
Total GASTOS		-91.49	-228.17	-374.93	-423.81	-782.37	-328.16	-520.09	-90.15	-261.33	-1678.7	-156.45	-101.6	-5.085.20 €
INGRESOS	AJUSTES	0	0	69.55	0	0	0	0	0	0	0	0	0	69.55 €
	COBRO CUOTA SOCIOS	120.07	84	144	72	54	1872	0	0	72	72	202	18	2.710.07 €
	INGRESOS ECO CULTURA	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	83	0	83.00 €
	INGRESOS ECF AGM	0	0	0	0	0	1178.23	0	0	0	0	0	0	1.178.23 €
	LIBROS / MAPAS	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	31	0	31.00 €
	VENTAS BRAZALETES	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1060.45	384.55	1.445.00 €
	VENTAS CAMSETAS	6	0	0	6	26	8	6	0	0	0	174	8	236.00 €
	VENTAS DISTANCIADORES	0	0	0	0	-6	6	0	0	3	0	120	24	159.00 €
Total INGRESOS		326.07	84	144	147.55	86	3165.23	8	0	75	72	1670.45	434.55	5.911.83 €
SALDO	SALDO ANTERIOR	179.65	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	179.65 €
	Total SALDO		179.65	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	179.65 €
	TRASPAZO / BANCOS	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.00 €
	Total TRASPAZO		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.00 €
	Saldo anterior	1700.71	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1.700.71 €
	Total saldo anterior		1700.71	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1.700.71 €
	Tot.Gral.	1915	-144.2	-230.9	-276.3	-706.4	2738	-522.1	-90.15	-186.3	-1607	1514	333	2.737.05 €

El saldo global ha ascendido a +820,- Euros.

Francisco Peral

Reportaje

Historia de las Ciclovías

Pig News, nº 8, <http://www.arriabaelachancha.cl>

Al comienzo del siglo XX se construyeron las primeras ciclovías para la comodidad de los ciclistas. Desde fines de los años 1920, las ciclovías han sido exigidas y promovidas como un prerequisito para la expansión del tránsito motorizado. Fue sólo en los años 1930 que los ciclistas fueron forzados a usar ciclovías, supuestamente por su propia seguridad.

En Alemania....

Volker Briese ha revisado el periódico de la industria "Radmarkt" (Mercado de bicicletas), publicado desde 1886, y ha compilado la historia de las ciclovías en Alemania hasta 1940. En el siglo XIX, las personas comenzaron a pedir ciclovías debido a que las calles no pavimentadas o aquellas adoquinadas con grandes rocas claramente eran inconvenientes para pedalear.

Las primeras pistas especiales que fueron construidas para los ciclistas no seguían pautas estandarizadas o especificaciones estatales.

Inicialmente, en Bremen, Hamburgo y Lunenburgo, estas vías eran secciones de la calzada que habían sido mejoradas para los ciclistas. En los alrededores de Hanover y Magdeburgo, las pistas tenían como propósito ser utilizadas

para el ciclismo recreativo y para realizar excursiones. Éstas fueron construidas gracias a las iniciativas autogestionadas de los clubes de ciclistas o como facilidades proporcionadas por los municipios.

Entre 1926 y 1928, algunas empresas realizaron exigencias para quitar a los ciclistas de las calzadas por medio de la construcción de ciclovías. La primera Biblia en esta materia "La importancia económica del tránsito de bicicletas y la construcción de ciclovías", fue publicada en 1926 por el doctor Henneking. Esto llevó al desarrollo de las "Pautas para la creación de ciclovías" por parte del Grupo de Estudio para la Construcción de caminos para Automóviles en 1927. A diferencia del ejemplo de Inglaterra, en ese entonces la construcción de ciclovías se intensificó en Alemania, de modo que los ciclistas quedaron "fuera de las calles". Era la era nacionalsocialista, la construcción de ciclovías se integró a la propaganda estatal y partidista como un



importante prerrequisito para el avance del tránsito motorizado. La construcción de ciclovías fue apoyada por el Cuerpo Motorista Nacionalsocialista (NSC) y el Club Alemán de Automóviles (DDAC).

En "Regulación del tránsito Vial del Reich" (RStVO) presentado el 1 de octubre de 1934, los derechos de los ciclistas, jinetes y peatones para usar las calles fueron considerablemente restringidos. *"Donde una calle esté asignada a un tipo particular de tránsito (de peatones, de bicicletas, de caballos), entonces este tránsito estará restringido a la parte de la calle asignado a él".*

La obligatoriedad del uso de ciclovías fue el principal instrumento disciplinario que enfrentaron los ciclistas, pese a que los años 1930, con una proporción de 20 sobre 3, ellos aún eran una clara mayoría sobre el tránsito motorizado. Podemos concluir de la intensa propaganda en torno al uso obligatorio de ciclovías, de 1934 en adelante, que los ciclistas no estaban contentos con las nuevas ciclovías angostas, baratas y mezquinamente revestidas, y prefirieron en cambio usar las calles principales. Mientras que las Autobahns del Reich eran celebradas como las "vías de Adolf Hitler", las ciclovías fueron llamadas "las vías del hombre pequeño". *"Mostremos a los atónitos extranjeros (durante los Juegos Olímpicos de 1936) la prueba de una Alemania prometedora; una Alemania donde los motoristas tienen acceso seguro y libre de bicicletas no solo a las autopistas sino que a todas las vías".*

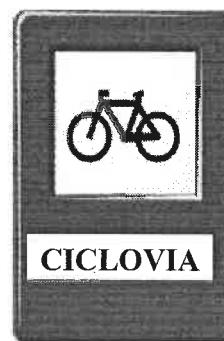
Conclusión

Pareciera que las primeras ciclovías existieron para satisfacer las necesidades de los ciclistas en términos de comodidad y facilidad de uso. Poco después los estándares viales mejoraron, pero la motivación para construir ciclopistas migró hacia la necesidad de sacar a los ciclistas del camino del tránsito motorizado. Solo en Holanda parece haber permanecido la razón "pro-ciclista" para construirlas.

Existe poca evidencia de que los ciclistas exigieran ciclovías como medida de seguridad hasta los años 1970. En realidad, gran parte de la oposición a usar ciclovías en los primeros días daba cuenta del peligro adicional que se ha extendido hasta hoy.

Referencias y más información en www.ciclismovehicular.cl

Josu



Reportaje

Pruebas de antirrobos para bicicletas I

resultados (Velocité, enero de 2005) que esperamos poder ofreceros en futuros *Ciclopedias*, así como una análisis de los tipos de cerraduras y algún detalle más.

La oferta y los precios de antirrobos analizados se refieren a los disponibles en Francia. Muchos de ellos se pueden encontrar en Madrid a precios no muy diferentes.

Dos niveles de homologación

- Se atribuye el **nivel 1** a los antirrobos que resisten pruebas que sólo necesitan instrumentos discretos, de dimensiones inferiores a 35 cm (fácilmente disimulables) en un tiempo breve. Corresponde a robos "relámpago" en la vía pública.



Para superar este obstáculo es imprescindible conocer bien las prestaciones y el grado de seguridad que nos ofrecen los dispositivos antirrobos que hay en el mercado.

A continuación os ofrecemos un estudio sobre antirrobos para bicicletas elaborado por la FUBicy (Federación Francesa de Usuarios de la Bicicleta), miembro de la ECF que agrupa a su vez a 130 asociaciones de ese país. Para realizar las pruebas han creado un taller con las

herramientas que usan habitualmente los ladrones de bicis. Un primer grupo de pruebas se realizaron en el 2003 y 2004, las que tenéis a continuación. Acaban de publicar nuevos

- El **nivel 2** se reserva a los antirrobos que resisten a las pruebas en las que se utilizan herramientas más agresivas pero menos discretas (dimensiones inferiores a 60 cm) en un tiempo dado. Corresponde a robos en lugares al resguardo de testigos o de noche.



Marca /Tipo	Nombre y/o referencia	Precio	Nivel 1	Nivel 2	Comentario
ABUS U	Granit plus 51 / 150 HB	77	Sí	Sí	Muy resistente
ABUS U	Buffo 34 HB 180	48	Sí	Sí	Muy resistente
ABUS U	Swing 40/90 HB 100	44	Sí	No	
ABUS U	Sinus plus 47/150 HB	40	Sí	Sí	Muy resistente
ABUS U	Sinus 46/150 HB	36	Sí	Sí	Muy resistente
Trelock U	Cyclemate	22	Sí	Sí	Nivel 2 límite
Master Lock U	Lock & Load	75	Sí	Sí	Muy resistente
Master Lock U	8181DPRO	27	Sí	No	Nivel 1 límite
Master Lock U	8180 DPRO	35	Sí	Sí	Ligero 735 g
LUMA U	Pro Scoot ¹	57	Sí	Sí	Muy resistente
LUMA U	DOGO max ²	28	Sí	Sí	Muy resistente
LUMA U	(Gris y azul) 35 HU	28	Sí	Sí	---
LUMA U	(Negro) 35 HU	---	Sí		---
Decathlon U	U5	26	Sí	Sí	Muy resistente
Decathlon U	U3	24	Sí	No	Acero dulce
Decathlon U	U2	13	Sí	No	Acero dulce
Lock Force U	Corsaire	12	Sí	No	---
Lock Force U	Hercule	17	Sí	No	---
Lock Force U	Samson	19	Sí	No	---
BUMPER U -	Ref. 34	17	Sí	No	---
BUMPER U	52 / 110 x 300	14	Sí	No	---
Leclerc U	Antirrobo anse GD Model VTT	11	Sí	No	---
Topbike U	Cadena U 701 050	10	Sí	No	---
BUMPER U	25/110 x 300	---	Sí	No	---
Abus Articulado	Steel-o-Flex	22	Sí	No	---
LUMA Articulado	Enduro	30	No	No	---
Lock Force Articulado	Mega Snake	22	No	No	---
BUMPER Articulado		22	Sí	No	---
Topbike Articulado	700 129	11	No	No	---
Topbike Articulado	700 128	6	No	No	---

¹ Ni este modelo ni el siguiente, Dogo Max, aparecen en el catálogo de Luma para bicis. ProscOOT es una horquilla para motos /scooter/. Las dos horquillas para bicicleta que mencionan a partir del modelo 35 HU son Bravo y Enduro 92S (más otros tres modelos de gama alta, entre ellos el Tigre).

² Ver nota anterior.

Conclusiones sobre la calidad de los antirrobos

- Los antirrobos tipo cable no han sido sometidos a las pruebas porque son demasiado vulnerables (ninguno pasa el nivel 1 al no resistir más de 10 segundos).

- Los cables blindados (antirrobos articulados o tipo "pitón") ofrecen una protección extra pero no llegan al nivel de los tipo U. El diámetro de la sección, el encastrado del cable interior y la calidad del acero del dispositivo de cierre son a menudo los puntos débiles.



- Todas las horquillas o tipo U aportan una protección mínima de nivel 1 y son por tanto claramente superiores al resto de antirrobos. El nivel 2 depende básicamente de la calidad de los aceros: composición, método de templado y cimentación.

Recordatorio de las principales reglas de aparcamiento para bicis

- Amarrar el cuadro y si es posible la rueda delantera a un punto fijo.
- Atar la bici en un lugar público muy visible: los ladrones prefieren la discreción...
- Atar la bici preferentemente a cierta altura, por encima de 50 cm. Se ha comprobado que los antirrobos cercanos al suelo o en contacto con él son los más fáciles de romper.



Fuente: Revista Vélocité, nº 75, enero 2004

http://www.fubicycode.org/html/pg_htm/antivols.htm

Autor: Nicolas Martin

Traducción y adaptación: Ángel Postigo, con la colaboración de Juan R.

La mecánica de la vida en el jardín del leñador

EL TITANIC

Se perdió el silencio. Aquella sensación placentera de la naturaleza se la llevó el viento. En su lugar nos dejó el rodar de neumáticos, rugidos de motores y polución.

Y es que no hay parque ni rincón donde no llegue ese ruido característico que han adquirido los pueblos y ciudades. Porque... ¿dónde no queda una autovía en la proximidad de un espacio verde? ¿Recuerdas el trinar de los pájaros,

**... ¿Recuerdas el trinar de los pájaros, el murmullo de la brisa? El poeta murió y surgió el especulador
.... ¿cuánto vale el silencio de la Naturaleza? ¿El sonido de los pájaros en qué bolsa cotiza?
.... ¿Aprenderemos algún día?**

el murmullo de la brisa? Las golondrinas ya no volverán. A cambio ponemos Aves de metal, devoradoras de energía insostenible. En lugar de trinos... rugidos y bocinazos. El poeta murió y surgió el especulador. El fabulador de ilusiones a quien pagas un alto precio por escucharle y seguirle. Ponemos precio a todo en esta vida pero... ¿cuánto vale el silencio de la Naturaleza? ¿El sonido de los pájaros en qué bolsa cotiza? ¿La vida simple y el discurrir sin prisas donde se encuentran? Yo te lo diré... se encuentra en cada uno de nosotros. Relegado en un rincón esperando a que le llamemos para despertarse del letargo pero con la

premura del tiempo perdido rugiendo. La Madre Tierra llama a nuestra puerta y ha tenido que venir para reclamar lo que le pertenece por derecho. Aquello que le vamos arrebatando se lo va cobrando con intereses. Sondas espaciales, naves siderales surcarán hacia planetas como nuestro mundo. Por el vasto infinito buscamos lo que estamos destruyendo en la Tierra. ¿Aprenderemos algún día? Tenemos el poder para despertar cada uno y unidos transformar cemento por campo, rugidos de motores por armonías naturales, farolas por árboles. No nos resignemos, la utopía abre camino al cambio. A un modo de vida mejor y para

todos. Respetuoso, comprometido y crítico. ¿De qué valen el poder y el dinero cuando el Titanic se hunde?

Josu



Relatos

Aquel día la estación estaba como todos los días a esas horas, Manuel recogía la basura de las papeleras y el pequeño bullicio de la partida de dominó del bar se oía desde el andén. Me encontraba leyendo el periódico esperando a que llegará la hora de partir, pues mi tren venía de Burgos.

De repente aparecieron en el andén tres jóvenes con unas bicicletas llenas de bultos, eran dos mujeres y un hombre, venían algo sofocados; supongo, por lo que pude oír, que no sabían cuándo venía el tren y se creerían que llegaban tarde. Así que dejaron las bicicletas y se fueron a las taquillas.

Continué mi lectura del periódico donde la había dejado. Poco tiempo después, los tres viajeros venían sonrientes y con los billetes de tren en la mano conversando.

Se sentaron en un banco cercano al que estaba yo y se pusieron a comer unos frutos secos y a charlar de anécdotas del viaje que habían realizado, se les veía contentos y felices.

Poco tiempo después el hombre sacó un mapa de una bolsa que llevaba colgando del manillar de su bicicleta y lo extendió, y con un pequeño rotulador color verde fosforecente fue subrayando lo que debió de haber sido el viaje que habían realizado.

En el mapa, además, ya había múltiples caminos subrayados de diferentes zonas de la provincia. De repente, dejó de

El hombre que subrayaba caminos sobre un mapa

interesarme el artículo del periódico y me dejé llevar por esas líneas verdes y su significado más allá de la realidad concreta, y a mi mente, vinieron múltiples interrogaciones sobre ese detalle de aquel hombre que subrayaba caminos en un mapa.

¿Qué subrayaría en el mapa de mi vida? ¿Caminos llenos de miradas, de caricias... paisajes llenos de deseos, ríos que sinuosamente transcurren por mis recuerdos?

¿Cómo sería ese mapa? ¿En qué escala estaría dibujado...? ¿Estarían también subrayados aquellos caminos que no recorrió y dejó de lado?, ¿aquellos ya olvidados en el tiempo...?

Quizá, no lo sé, ese mapa se encontrará dibujado en cada poro de mi piel y estaría subrayado también con suaves e imperceptibles líneas...

En los altavoces de la estación anunciaban que se aproximaba el tren que nos llevaría a nuestro destino, salí de mi letargo, recogí mi pequeño portafolios, doble el periódico y esperé al tren, que se acercaba lento, pausado.

El hombre ya había guardado el mapa en la bolsa delantera del manillar y sus compañeras de viaje ya estaban esperándole para subir al tren.

Dedicado a A. G.

Carlos Gamo

Primer paseo nocturno

Se alojaba en la fonda del pueblo. La noticia corrió como la pólvora entre la chavalería. Llevábamos todo el verano sin que pasara nada especial. Por no pasar no pasaba ni el calor que teníamos. Cuando se supo que del autobús de línea se había bajado un fotógrafo que venía nada menos que del National Geographic se convirtió en la noticia del día, de la semana, casi del mes si no fuera por las fiestas, que por supuesto, eran la gran noticia. Nos acercamos a la fonda, pero la señora Pilar no nos dejó pasar ni nos contó nada, así que seguimos dando vueltas por el pueblo, en una sucesión imprevista de encuentros con otros ciclistas. Entonces no sabíamos que alegrábamos la vista a los viejos de la plaza, a las mujeres que venían del mercado, o a los que miraban por las ventanas. Más bien nos sentíamos en un circuito de carreras.

Como si viniera de un viaje muy largo, el viajero tardó en salir. Había pasado la hora de la comida e incluso la siesta obligatoria que nos imponían en cada casa. Casi caía la tarde y el servicio de información funcionó perfectamente. Como bandada de palomas le cercamos a cierta distancia y le vimos andar y conversar con gente de la plaza, mozos que tomaban un vino en la terraza. Era un tipo alto y delgado, con pantalones claros y un poco raros, con la cara delgada y larga, y un sombrero que no habíamos visto nunca.

Nos quedamos sentados, lo menos diez, al otro lado de la plaza. Hablaba con el hermano de José, y otros de su quinta. Empezaron a tomar vino y el viajero les contó algo que los demás no sabían. Movían la cabeza y de vez en cuando señalaban para las afueras del pueblo. José

quedó en preguntar a su hermano qué era lo que quería. Siguieron hablando hasta que nos aburrimos y nos entró el hambre y nos fuimos a cenar. Entonces ya hablaban como si hiciera mucho tiempo que se conocieran.

“Lo menos había siete hombres, cada uno con su bici, también estaba Mario, el hermano de José. También estaba el maestro, con sus gafas y una bici vieja de verdad. Yo era el americano, y era muy, muy alto. Me acerqué a ellos, y al hombre de las gafas, que conocía la zona y los caminos, le dije: Tú nos llevas, pero yo os guío. Me hicieron caso y nos pusimos a pedalear hacia las viñas”

Cuando Mario llegó a la plaza, supimos, casi nada más verle, que traía noticias, pero que no todas eran buenas. Así era, el viajero había salido con dos mozos antes de que amaneciera. Quería hacer fotos de aves, de perdices, ortegas, y cosas así. Mario no sabía en qué dirección habían ido, pero si sabía que iban a hacer fotos, que dormirían por ahí en una caseta, que no se sabía cuando volverían. Eso sí, el fotógrafo no era americano, era francés. Jesús preguntó qué bicis llevaban, pero eso si que nos sorprendió, no iban en bici, iban andando.

Fue aquella tarde, cuando fingía la siesta, mientras intentaba leer un libro de aventuras, cuando se me ocurrió. Había que organizar una expedición fotográfica. Teníamos que hacer fotografías como los fotógrafos de fuera. Por la tarde se lo conté: Julio y Gerardo pusieron cara rara y se fueron. Pablo se entusiasmó y los demás también. Pedro tenía un trípode y una cámara que su padre le dejaba. Raúl, el pulga, decía que estaba soñando. Discutimos si irnos esa misma noche o al día siguiente por la noche. Jaime preguntó si se lo podía decir a su vecino elmelo, le

dijimos que no y luego se vino, sin embargo. Decidimos que saldríamos al día siguiente, a las diez. Teníamos que comprar un carrete de fotos. Paco y Ángel juntaron dinero de todos y compraron un carrete, no sé como se las arreglaron.

Salimos de noche, tras esperar que saliera la luna llena, con el trípode en la bici, dispuestos a pedalear y a fotografiar. Pedro tenía una cara rara y Raúl no había venido al final. Aparecieron también Clara y Carmela con dos chicas más que no conocía. Parábamos junto a los viñedos, las interminables hileras de cepas que apenas sobresalen de la tierra. Dejábamos la bici en el suelo, y poníamos el trípode y la cámara, y dejábamos que la película se llenara de la luz de la luna, y en esa luz blanca charlábamos.

Pablo no hacía más que preguntar dónde estaría el viajero. Alguien dijo que no era fotógrafo sino agrimensor, pero Pablo le dijo “¿Y eso qué es?”, y como no sabía que decir pues se calló. Yo les dije que no importaba dónde estuviera, que no le íbamos a buscar.

El cielo estaba claro y sus caminos despejados. No teníamos planes, ni sentíamos los relojes en la muñeca. El chasquido de la cámara se apagaba en el silencio de la noche. Rompíamos el silencio como quien corta el agua y nos daba inmensa pereza seguir la hilera de momentos que llaman tiempo.

Se veía bien lejos en la oscuridad. Había luces a lo lejos, de casetas de campo y Jaime se me acercó y me preguntó que quién había dejado venir a las chicas. Pero le dije que no sabía, y ya se calló. Seguimos pedaleando. Me entró un frío grande en plena noche, pero yo sabía que no hacía frío y que volveríamos pronto a casa, que no íbamos a encontrar al viajero ni a los mozos, que estábamos solos y que no pasaba nada, pero seguía teniendo frío y pedaleaba, pero no quería pedalear más

fuerte porque tenía miedo de caerme. Por suerte empezó a soplar un viento cálido según llegamos a una zona alta y se me fue pasando.

Las palabras de un idioma extraño que resultó ser el nuestro sembraban ondas que significaban algo, pero se diluían en el aire antes de que las entendiéramos. Pablo decía, vamos a parar aquí, y parábamos. Entonces montaba el trípode, como si fuera un gran entendido, y ponía la cámara con mucho cuidado, y luego se le veía que no sabía para donde apuntarla, y al final Clara le decía mira por ahí qué bonito, y el apuntaba a esa zona y disparaba la foto. Ángel decía tonterías enormes y nos reíamos. Se sentaba en el suelo y siempre decía algo. A una chica le dio la risa tonta, y le hacíamos el coro cuando tenía que respirar. Paco se ponía a cantar, a cantar canciones de misa, pero al poco le cambiaba la letra y nos partíamos de risa. Una de las chicas nuevas siempre estaba con que se había oído un ruido, y entonces todos imitábamos monstruos feroces y serpenteantes. Estábamos entusiasmados porque todo era nuevo y misterioso y prometedor.

Seguimos pedaleando, pero no encontrábamos un lugar donde apoyar la espalda y arracimarnos como bandada desconcertada. Levemente giró el suelo y se hizo pendiente.

Ya es la una, dijo alguien, estoy seguro que fue Jaime, y rompió el encanto, y todos pensamos en no llegar tarde, en tumbarnos en la cama, en estar en casa, y en dormir.

Por la oscuridad, o por la confianza, alguien metió la rueda en un raíl, o en un bache, y salió despedido, luego todo fue más rápido, y los viñedos eran largos y la ayuda no llegaba, y tuvimos que reparar unos radios y soplar un rasguño. Seguía allí la luna cuando le dimos la espalda. Por supuesto, ninguna de las fotos salió bien, o por lo menos Pablo nunca las trajo por la plaza.

Ignacio Arraldi



Abril del 96:

Excursión de Semana Santa por Extremadura

Estación de Navalmoral de la Mata, 4,30 de la tarde. Después de una "durísima" etapa de 20 kms. casi toda cuesta abajo. Los integrantes del pelotón pedalíblero descansan mientras llega el tren, cómo no, dando el cante todo lo que pueden. De izquierda a derecha: Bea (sentada), Antonio, Juan, Miriam, Carmen, Agustín y Montse. Lalo hacía la foto.

Juan Merallo.

Colabora con esta sección enviando, a contenidos@pedalibre.org, tus fotos cicloturistas del siglo pasado, con un comentario sobre los que aparecen en ellas.

Ficha de Rutas

Ruta: De León a Miranda de Ebro.

Duración: Entre 12 a 15 días.

Recorrido:

El viaje lo inicié desde León en bicicleta siguiendo el siguiente itinerario: León – Vegaquemada - Pomar, dirección reserva nacional de Mampodre; seguí ruta hacia Puebla de Lillo y de ahí hacia el Puerto de Tarna. Seguí ruta hacia la reserva nacional de Riaño pasando por Burón e internándome en los inicios de los picos de Europa, bajando a Posada de Valdeón, Cain y atravesando la garganta del Cares hasta Arenas de Cabrales, desde ahí hasta Panes y Potes por el desfiladero de la Hermida, desde Potes me metí por el valle de Liébana hacia el Puerto de Piedraslenguas a Cervera de Pisueña. Seguí ruta hacia Aguilar de Campoo internándome en Valderredible y atravesando bellos pueblos como Orbaneja del Castillo, Escalada, estos dentro del incomparable marco de los cañones del Ebro, desde ahí bajando al valle de Sedano hacia Oña, Frias, embalse de Sobrón y terminar en Miranda de Ebro.

Cartografía: Con unos mapas provinciales de León, Palencia y de Burgos, escala 1: 200.000 no hay problemas. Lo mejor es hacer fotocopias del recorrido y así os quitáis peso y embrollos de papel.

Distancia aproimada: Unos 500 Kms

Cómo llegar: En tren regional Express Madrid – León.

Ficha descriptiva

Cómo volver: En tren regional Express Miranda de Ebro - Madrid.

Bicicleta recomendada: Cualquier bicicleta puede usarse desde híbridas hasta de montaña.

Dónde pernoctar: Existen múltiples lugares dentro de esta ruta, tanto camping, hostales, como por libre, depende de vosotros.

Época recomendada: La ruta la realicé en verano dada la disposición de tiempo.

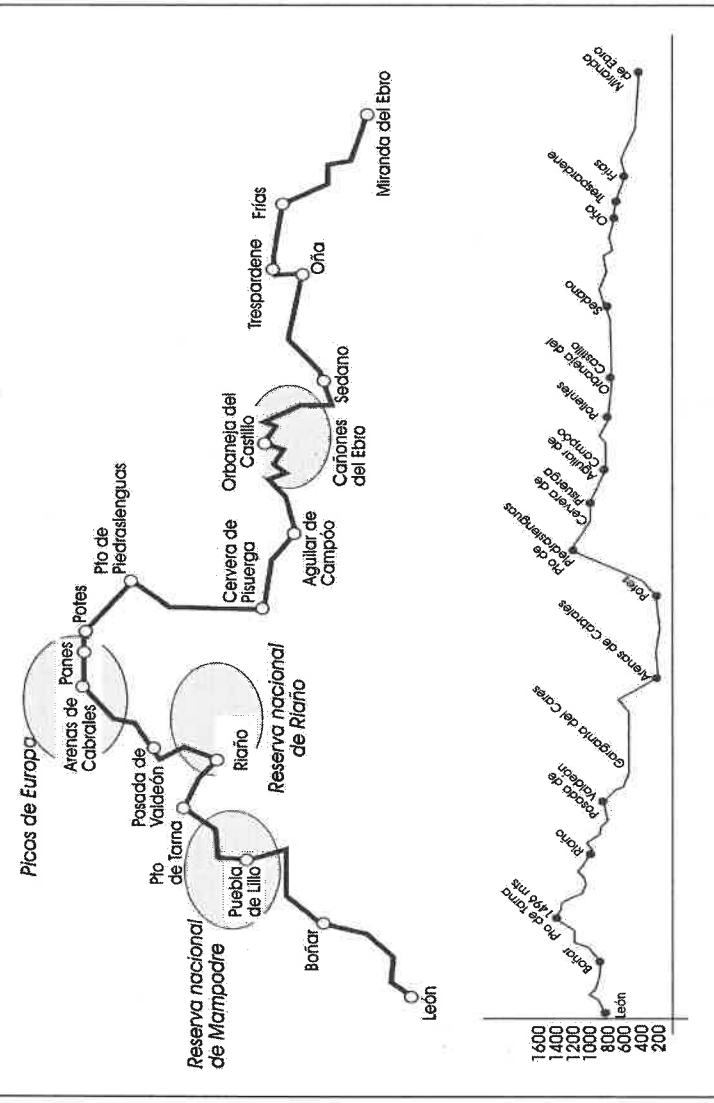
Dificultades: No hay dificultades grandes o extraordinarias, quizás subir la última rampa de la garganta del Cares sea una de ellas, dada la dureza de la pendiente y luego bajar hacia Arenas hasta encontrar la carretera, y quizás el tráfico que existe en ciertas épocas del año como es en verano, en el desfiladero de la Hermida (por desgracia hace unos años arreglaron la carretera y ahora el personal va a toda pastilla), por lo demás es una ruta muy suave.

Nota importante: Atravesar la Garganta del Cares andando, llevando las bicicletas de la mano, nunca pedalear por la senda, por respeto a los senderistas que van por la estrecha senda y a la naturaleza.

Atractivos de la ruta:

Empezando por la bella ciudad de León, la reserva nacional de Mampodre, el enclave del Puerto de Tarna, el entorno de lo que un día fue el valle de Riaño, las estribaciones de los Picos de Europa, la garganta del Cares, el desfiladero de la Hermida, la localidad de Potes, el valle de Liébana, el alto Palencia: estribaciones de

Mapa y curva de nivel de la ruta



peña Labra, Valderredible, cañones del Ebro, Valle de Sedano, Oña, la ciudad medieval de Frías, y el embalse de Sobrón.

Los atractivos son tanto ecológicos (vegetación, fauna) como arquitectónicos, gastronómicos, e históricos. En fin todo un viaje para los sentidos.

Carlos Gamo

Cables y camisas

Mecánica

El invierno va pasando y aunque desde enero se han ido sucediendo las excursiones, es con la llegada de mejores condiciones climatológicas cuando vamos incrementando el uso de la bicicleta y con ello sometiendo a todos sus elementos mecánicos a los esfuerzos para los que fueron concebidos.

No estaría de más hacer una pequeña revisión de unos elementos que inciden directamente en el correcto funcionamiento de la bicicleta como son los cables de los cambios y otros en nuestra seguridad como son los cables de los frenos.

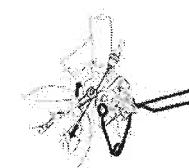
Una larga inactividad, la humedad y el barro suelen ser las causas más comunes de mal funcionamiento. Los cables tienden a resecarse dentro de las camisas con lo cual aumenta el rozamiento. Esta situación provoca que tengamos que aplicar una fuerza superior al accionar cualquier palanca, tanto de freno como de cambio, y con ello estaremos sometiendo a los cables a un estiramiento progresivo

llegando incluso hasta la rotura del cable o de la cabecilla, que es la que hace de tope tanto en las palancas tanto de cambio como de freno.

Para solucionar este posible problema debemos soltar los cables de sus

respectivas sujeciones (tornillos), tanto en los cambios como en los puentes de freno. Una vez sueltos nos permitirán sacar las camisas de los topes y así poder gozar de mayor maniobrabilidad para aplicar unas

interiormente la camisa y también por si el cable estuviese agarrotado en su interior. Una vez lubricadas todas las camisas realizamos la operación inversa de sujeción de las camisas en los topes y por último los cables en sus respectivos puntos de fijación. A la hora de alojar el cable lo haremos en el mismo punto



Como podéis comprobar es una operación de mantenimiento muy sencilla y rápida, está al alcance de todos y nos puede evitar tener una avería mecánica si se trata de un cable de alguno de los dos cambios o un susto en una carretera o camino con fuerte pendiente donde es necesario la ayuda de los dos frenos.

Miguel Marcos



Guía maestra del mantenimiento y reparación de la bicicleta de carretera y mountain bike

Jim Langley.
Madrid, Ediciones Tutor, 2002.
Precio: 23,08 €

“Este es un libro sobre el amor por las bicicletas”: así de apasionadamente comienza este extenso (364 páginas en octavo, un buen ladrillo) y exhaustivo manual que cumple bastante más de lo que su título promete. No sólo guía en detalle sobre la reparación y mantenimiento de bicicletas de montaña y de carretera sino que incluye descripciones de reclinadas y tandem, aunque no incluye las plegables. La mayor parte de los consejos son válidos para bicis híbridas. Los capítulos están organizados para llevar al no iniciado a un conocimiento básico de las partes de la bici y herramientas necesarias, y a continuación ir entrando en detalles técnicos complejos que pueden satisfacer, yo creo, a más de un manitas. Todo ello referido a gran número de componentes, antiguos y modernos, sin caer en preferencias sobre ningún tipo de modalidad ciclista, puesto que hay información abundante sobre máquinas diferentes. Los dibujos y fotos, más de 400, cumplen bien su función de guía. La traducción del inglés al español, de Fernando Pons y Gema Carretero, es correcta y muy precisa en los abundantes y complejos apartados técnicos. En suma, una buena forma de ahorrarse visitas al mecánico.

Angel Postigo



Guía de vías verdes (Volumen 1)

Fundación de los Ferrocarriles Españoles
Anaya Touring Club - 2000
275 páginas
ISBN: 8481657611

PVP: 17,00 € (2.829 pts.)



Guía de vías verdes (Volumen 2)

Fundación de los Ferrocarriles Españoles
Anaya Touring Club - 2000
286 páginas
ISBN: 8481656909

PVP: 17,00 € (2.829 pts.)

En las últimas décadas 7000 kilómetros de ferrocarril han quedado en desuso en España, incluyendo aquellas líneas cuyas obras de construcción fueron iniciadas y quedaron inconclusas. Estos itinerarios se nos ofrecen ahora dispersos por los más bellos rincones de nuestro país, ya sin vía, convertidos en camino para ser recorridos a pie, en bici o a caballo. Las Vías Verdes discurren sobre estos antiguos trazados ferroviarios, que nos permiten adentrarnos en nuestra rica y diversa geografía, siguiendo la huella de los trenes de antaño. En definitiva, recorridos seguros y fáciles, accesibles a todos. Estas guías ofrecen los datos precisos, como fichas técnicas, cartografía, alojamientos y actividades.

Carlos Gamo

Milán, cerca de Estazione Centrale (dic'04)



Bicis curiosas del mundo mundial

aportan un toque retro a la vez que seguro durante la noche.

Con bicis así, ¿para cuándo un ciclista en las pasarelas de moda? Quién sabe, ya se ha sentado un precedente cuando en un desfile uno de los modelos salió en patinete...

Seguiré informando a la caza y captura de otras ciclo-rarezas por el mundo...

Gonzalo Verdugo

Una gran victoria

Desde Julio de 2004, hemos conseguido que la bicicleta, por fin, se pueda llevar en el metro las 24 horas los fines de semana y festivos. Este logro es muy importante porque así se promociona el uso de la bicicleta de una forma natural.

Quiero destacar a aquellos compañeros de Pedalibre que, con su trabajo y su cariño a la bicicleta, han conseguido que de una norma antigua que consistía sólo en el uso de 16

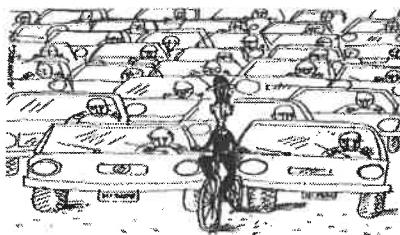
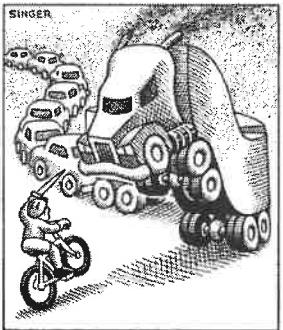
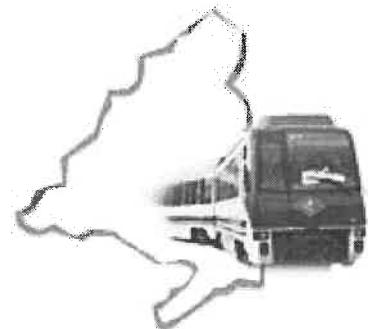
horas, se haya pasado a 24 horas. Ha costado mucho esfuerzo, gestiones con el Ayuntamiento y preparación de alguna movilización si no conseguíamos lo que queríamos. Sólo falta conseguirlo para toda la semana.

Dije mi idea en un antiguo artículo que escribí (Ciclopedia 39) que consistía en informar al ciclista cuando llegas a la taquilla del metro si el recorrido que se va a realizar está saturado de viajeros.

Lo más importante de esta victoria es mentalizarse de que en este país los cambios son lentos. Esta Asociación está consiguiendo, poco a poco, que la bicicleta se vaya promocionando. Este logro nos tiene que animar a seguir trabajando para que la bicicleta sea tratada como otro tipo de transporte que necesita sus medios para realizarlo.

En definitiva hay que potenciar este transporte.

Jesús Pérez de Viñaspre Ortueta



Otros timbrazos

Espacio abierto a simpatizantes de PEDALIBRE

Colaboración de:
BICI CRÍTICA MADRILEÑA
La masa crítica de la capital

Desde hace unos meses se viene desarrollando con relativo éxito una convocatoria mensual en Madrid donde los ciclistas urbanos pasean en pelotón por el centro de la ciudad. Es la Bici Crítica Madrileña, convocada por un grupo ciclistas anónimos que se unieron a raíz de la primera marcha ciclonudista de la ciudad.

La Bici Crítica es la versión madrileña de la Masa Crítica. Éste es un fenómeno que tuvo su origen en San Francisco (California) en septiembre de 1992 y que actualmente se desarrolla en varias ciudades del mundo, veinte de ellas en el territorio español. La idea es muy simple. Un grupo de ciclistas se reúne en su ciudad para protestar por las condiciones del tráfico, causando un montón de problemas al tráfico motorizado. En el caso madrileño la cita tiene lugar el último jueves del mes, partiendo a las 20 horas del Edificio de Correos, en Cibeles.

El nombre "Masa Crítica" está tomado del documental de Ted White acerca del ciclismo, "Return of the Scorchers". Una parte del documental muestra el fenómeno que se da en China: los ciclistas a menudo no pueden cruzar las intersecciones debido al tráfico de automóviles y a la inexistencia de semáforos. Pausadamente, más y más ciclistas se amontonan esperando para cruzar la calle y, cuando existe un número suficiente - una masa crítica - les es posible moverse todos juntos con la

fuerza de su número para parar el tráfico mientras cruzan la calle.

Este fenómeno planetario es una mezcla entre protesta y celebración, un paseo donde ciclistas urbanos de diversas procedencias pueden encontrarse. En el caso madrileño hasta ahora la organización ha sido anárquica en el buen sentido de la palabra. Existe un grupo en internet (http://es.groups.yahoo.com/group/carril_bici_ya/) a través del cual se cuelgan las convocatorias y desde donde se pueden descargar los panfletos que luego cada ciclista reparte a lo largo del mes. Cada vez son más las bics que amanecen con un papelito en el manillar informando sobre la próxima convocatoria. Con este método rudimentario, en que cada participante es un promotor, se ha conseguido que en las últimas convocatorias haya habido un grupo estable de veinte ciclistas, apareciendo siempre gente nueva.

Mucha gente se pregunta qué es este pelotón o qué pretende. Hablando con los participantes se encuentra una amplia variedad de respuestas: "exigimos un carril bici ya", "tratamos de pasarlo bien paseando juntos", "defendemos una forma de vida más social", "queremos reafirmar nuestro derecho a circular", "se trata de ser más solidarios". La Bici Crítica es muchas cosas para mucha gente. Es todo eso y a la vez es tan solo un grupo de ciclistas que pedalean juntos, yendo de un punto a otro (alguien acuñó la frase descriptiva "organizada coincidencia"). Pero muchas preguntas importantes e interesantes surgen cuando intentamos llevar a cabo esta tarea tan

simple. ¿Por qué hay tan poco espacio abierto en nuestras ciudades donde la gente pueda relajarse y relacionarse? ¿Por qué se obliga la gente a organizar sus vidas alrededor de un automóvil? ¿Cómo sería una alternativa de futuro?

Los ciclistas urbanos pensamos que hay alternativas, y por eso decimos: "coge la bici a diario, celébralo una vez al mes".



**los últimos jueves de cada mes
a las 20h en Cibeles, Edificio Correos**

www.masacritica.info

2ª MARCHA CICLONUDISTA DE MADRID

Sábado 11 de junio a la 12h del mediodía en Cibeles, Edificio Correos.

¡Este año, aun más grande!

(Parte de la información de éste artículo se ha sacado de www.masacritica.info, dónde puedes informarte con más detalle sobre este fenómeno mundial)

Juan Gamba

Citas

Visto o leído por los ciclonautas

"Cuanto más carreteras (...) construimos menos tiempo parece tener la gente (...). Cuanto más énfasis se pone en el ahorro de tiempo, más se orienta el conjunto del sistema de transporte a servir las necesidades de los sectores más ricos de la sociedad."

John Whitelegg. La Contaminación del Tiempo

- Una vez mi tío condujo lentamente por una carretera. Condujo a sesenta y cinco kilómetros por hora y lo encarcelaron por dos días. ¿No es curioso, y triste también?
- Piensas demasiado –dijo Montag, incómodo.

Ray Bradbury, Farenheit 451

España suspende en la clasificación mundial sobre el medio ambiente

El índice de sostenibilidad la sitúa en el puesto 76º de una lista de 146 países

RAFAEL MÉNDEZ - Madrid

EL PAÍS - Sociedad - 26-01-2005

España suspende en medio ambiente. El Índice Mundial de Sostenibilidad Medioambiental, elaborado por las universidades de Yale y Columbia (EE UU), la Comisión Europea y el Foro Económico Mundial, otorga a España 48,8 puntos sobre 100 y sitúa al país en el puesto 76º en una lista de 146. (...)

El informe compara 76 variables en las que se incluye calidad del aire, del agua, política y legislación medioambiental, participación pública, efecto de las infraestructuras sobre el entorno, ecoeficiencia o responsabilidad de las empresas.

España suspende claramente en siete aspectos de los 22 principales factores. Los suspensos, que no llevan nota concreta, son en "la reducción de impactos de las infraestructuras", "el estado del suelo", "la calidad y la cantidad de agua", la "reducción de la contaminación del aire", la "gestión de los recursos naturales" y "la presión sobre el agua". El resultado es positivo en aspectos como los efectos del medio ambiente sobre la salud, la responsabilidad el sector privado. (...)

"Lejos de hacer más con menos, por desgracia estamos haciendo menos con más", señala el trabajo. Además afirma que la concentración de la población, la degradación del litoral y el aumento del uso del coche frente al transporte público están entre los principales problemas medioambientales de España."



Cicloambulancias



PAKEFTE: Manual de usuario

Por lo que he tenido ocasión de hablar últimamente con gente de Pedalibre, muchos demandan información sobre el Paketfe y me preguntan algunos términos que no entienden y algunas frases que les resultan imposibles de comprender. Paso a explicar algunos términos y a nombrar a algunos de los componentes del Paketfe, para una mayor comprensión futura de las crónicas y narraciones pakeftiles.

Glosario de términos:

PAKEFTE: Mucho se ha hablado del PAKEFTE, pero es poco el conocimiento que se tiene de estos extraños especímenes. Son las siglas de "Peñalibre, Amantes de los Kilómetros En Fase Terminal", una extraña raza de ciclistas que no son ni cicloturistas, ni ciclistas urbanos, ni ciclodeportistas, que lo único que desean es devorar kilómetros, cuantos más mejor, si bien



siempre se procura disfrutar del entorno, dentro de las posibilidades de la velocidad adquirida. No es descartable que, fuera de la actividad pakeftil, sean generosos ciclistas urbanos, tranquilos cicloturistas de alforjas que gustan de ir los últimos en las rutas multitudinarias, o incluso funcionarios, algunos de ellos.

PAKEFTEAR: Salir de ruta con el Paketfe.

PAKEFTIL: Relacionado con el Paketfe.

RÉMORA: Se conoce como Rémora a todo aquel ciclista que no lleva un ritmo adecuado al del resto y, por lo tanto, estorba a sus compañeros, haciéndoles frenar. Hay que dejar claro que este espécimen puede llegar a ser muy útil para que los que estén en forma no se lo crean demasiado y fuercen en exceso la máquina, por lo que casi siempre son bienvenidos. Para entender mejor de dónde viene su significado, miramos a la Real Academia de la Lengua: Rémora (del latín, remora). f. Zool. Pez teleósteo marino, del suborden de los acantopterigios... es capaz de hacer el vacío con sus láminas cartilaginosas móviles para adherirse fuertemente a los objetos flotantes. Los antiguos le atribuían la propiedad de detener las naves|| 2. fig. Cualquier cosa que detiene, embarga o suspende. Sinónimos: Obstáculo, estorbo, traba, impedimento **REMORAR:** (copio literalmente del Diccionario de la RAE) - del latín. remorári.- tr.ant. Retardar.

LA PERICO: Clásica ciclodeportista Pedro Delgado, se celebra una vez al año

el último domingo de agosto, y consiste en hacerse en la mañana 160 km. con cuatro puertos de órdago, sufriendo como un marrano, con la organización metiéndote prisa, y encima pagando por todo ello. Yo todavía no entiendo como la he hecho (y acabado) cuatro veces. Todos los años dices "no vuelvo" y al año siguiente estás otra vez ahí. Nos deben echar algo en la bebida que nos dan en los avituallamientos, para creernos dependencia, estoy seguro.

HACER LA GOMA: Peculiar actitud por la que cuando ves que te estás descolgando (remoreando, diría un pakeftero) de tus compañeros, y ya te han sacado unos metros, haces un intento desesperado por llegar a ponerte a rueda. Lo consigues, pero debido al esfuerzo que esto te supone te quedas sin fuerzas y te vuelves a quedar descolgado. Como sea que al quedarte descolgado te recuperas, vuelves a intentar ponerte a rueda, cosa que consigues y por cuyo esfuerzo vuelves a quedarte descolgado. Así infinitas veces, en tiovivo de lo más absurdo, pero real como la vida misma. La lógica no impone en las rutas pakeftiles, por lo que es normal que se den estas extrañas actitudes y otras de un talante similar, que son las que dan *vidilla* y te hacen entender el porqué el hombre tropieza dos veces en la misma piedra o aquello de "A quien madruga, no por ello amanece más temprano".

PONERSE A RUEDA: Implica ir muy cerca de otro ciclista, pegado a su rueda (la de atrás), para aminorar el maléfico efecto que el viento hace sobre la capacidad de avance del ciclista. Es muy común ponernos a rueda de los ciclodeportistas que nos sobreponen, cosa que los enoja sobremanera, en especial

cuando han visto que llevamos trasportines (¡con lo que pesan!), llenos de tarteras con comida, cámaras fotográficas, mapas y otros utensilios absolutamente inútiles para un normal devenir de la conducción ciclodeportista.

FALSO LLANO: Como la propia frase indica, todo parece indicar que el terreno es llano, pero la apreciación es falsa y la bici no avanza como es debido, cosa que se suele achacar a que la bici va mal, por lo que se suele pedir al compañero que te mire a ver si te rozan los frenos, si se ha roto un radio u otras excusas para justificar que no estás en forma cuando la carretera tira para arriba.



PEGAR EL HACHAZO: Acelerar súbita y desproporcionadamente, con el único ánimo de crear el desánimo en los compañeros a la hora de siquiera plantearse el seguirte. Este hachazo suele ir acompañado de una pésima sonrisa que acentúa la premeditación del acto.

¡A POR ÉL, A POR ÉL! Esto es lo que se dice cuando se divisa a lo lejos un ciclista o ciclistas que van en nuestro mismo sentido. Es habitual decírselo a Josu, por lo que el término se convierte en: "¡A por él, Josu!", que suele tener un efecto inmediato en forma de pedaleo

uniformemente acelerado de este pakeftero, hasta dar caza a su presa.

En el Paketfe hay gente que entra y sale. Generalmente entran (o sea salen una vez con nosotros), y salen de inmediato (no vuelven a venir), pero hay honrosas excepciones menos habituales, que son los que vamos con cierta frecuencia a las rutas, y que paso a describir a continuación:



- Antonio: EL COMPASIVO. Pese a estar ahora en excelsa forma, te espera (supongo que porque es lo que hemos hecho con él durante bastante tiempo), aunque de vez en cuando pega un demarrage para recordarte con quién estás tratando ahora. Tiene una especial habilidad para ver conejos por todos lados durante la ruta y silba en las cuestas para demostrar que no va cansado.

- Juan: EL GREGARIO. Hace tiempo me podría haber llamado El Liente, o algo así, pues fui el culpable de meterle en la venilla a la mayor parte de gente del Paketfe lo de la participación en las clásicas ciclodeportistas con transportín, bolsa delantera, y algunos hasta pata de cabra, luces y guardabarros, creando una

sincera alarma entre los ciclodeportistas. Pero estoy venido a menos y últimamente hago la función de gregario. De ese modo, acompañé a Lalo (un ex-pakeftil, también llamado EL SUFRIDO (por su capacidad para amoldarse al ritmo del Paketfe, pese a no estar en absoluto preparado), que esperemos recuperar dentro de poco), dándole ánimos, consejos y llevándole a rueda, para que acabara La Perico hace algún tiempo.

- Buje: EL QUESERO. Porque siempre lleva queso para comer, rompiendo todas las normas de alimentación ciclodeportista, aunque curiosamente le da sus resultados. Es seguramente el más regular pedaleando, de todos los componentes del Paketfe. Raramente pega hachazos y raramente remorea.

- Josu: EL LEÑADOR. Josu es un ser noble y excepcionalmente amigable, pero si te puedes dar el hachazo, te lo da, por eso lo de El Leñador. Suele comenzar más fuerte y acabar un poco más justo, pero sin duda es una de las figuras de referencia del Paketfe.

- Fernando: EL HOMBRE TRANQUILO. Nada le inmuta, él va a su ritmo, y si tiene que parar a quitarse los escalopines (o como se llame eso que se pone en los pies cuando hace frío) o lo que sea, se para, y consigue que el grupo, adelante, empiece a preguntarse preocupados "¿Dónde está Fernando?" Es el que más remorea del Paketfe, aunque si la ruta es de largo fondo, suele sorprender en los últimos kilómetros con una entereza envidiable.

- Paloma Blázquez o la rueda a seguir. Tiene el lujo de haber hecho 300 Km. en un sólo día sin abrir la boca nada más que

para comer (bocadillos de metro y medio a ser posible) y para reírse de nosotros. Se la oye venir de lejos.

- Luis Criado "latin lover". Dícese del integrante que a la voz de "por aquí", siempre entiende "por allí". Si alguien sabe algo de él, que levante la voz y hable bajito.

- Edu Salamanca. O el ingeniero biceletero. Es nuestro fichaje internacional, ya que milita en Amigos de la Bici de Salamanca. Nadie conoce sus límites: 3 PBP en su perineo le aseguran visitas al urólogo de forma fija-discontinua.

- Lalo el Es-por-ádico: es por Marcos, es por Lázaro, es por Aitor, es por Bea, es por esto, es por lo otro, nunca termina de decidirse a ser un rémora de los mejores rémoras pakeftiles.

- Jose Antonio: es nuestro altímetro andante, o sea, el que nos dice que

estamos subiendo cuando notamos que subimos, o que estamos bajando cuando comprobamos que bajamos. Tiene la fe del converso.

- Sarah: procedente de la perfida Albión, su bolsa/mochila en la espalda está marcando una nueva imagen (adecuada a nuestra cutrez), y su rendimiento va en función de la marejada nocturna madrileña.

¿Para cuándo tu nombre entre los laureados trofeos Pakeftiles?

Si crees que puedes venir con nosotros, vas listo, porque andamos a la pata quebrada pero con cierta velocidad, así que lo mejor es que entrenas más de lo que entrenas y sepas superar con comodidad las trabas que te pondremos para que si militas, lo hagas bajo el lema "el disfrutar se va a acabar".

Juan Merallo / Antonio González





Los malos no montan en bici (Madrid, 2004)

Juan R.

Alguien puso la muerte en los vagones,
en los andenes,
en el alma de todo aquel
que del espanto supo,
dejándola vacía para siempre.

Que estalle ahora el amor
que nos os pudimos dar y que se os debe.
No hay lugar para el odio.
No hay lugar a más muerte.

Guadalajara, 25 de marzo de 2004
«Arriaco»

Excursiones

9 / 10
Abril

La Mancha

“Ma’ancha”, tierra sin agua en árabe. Visitaremos lagunas, los molinos del Quijote e iremos por una cañada real. Salida y llegada en tren regional desde Villacañas. El circuito es circular por caminos rurales sin asfaltar pero sin subidas.

David Ferrer – Tf. 655215526. E-mail capitanpedal@yahoo.es

16 / 17
Abril

El embalse de Cíjara Esplendor primaveral en Extremadura

Se trata de una excursión circular de unos 110 km que supone rodear uno de los embalses más antiguos de España, con bellas aguas azules entre islas arboladas. Nuestra pretensión es simplemente disfrutar del paisaje de dehesa, las jaras en flor, las carreteras sin coches, el encuentro con la abundante fauna y la ausencia casi total de civilización. Nos acercamos a Puerto Rey en coche. El nivel no es exigente, aunque no hay demasiados tramos llanos.

Javier y Raquel. Tf. 918573881 – 636856195 – 696230274.
E-mail javierpou@wanadoo.es olpechigi@hotmail.com

23 / 24
Abril

Alrededores de Monfragüe e Ibores (2º Intento)

En esta apacible ruta con ida y vuelta en tren desde Navalmoral de la Mata (posible también en autobús), se pedaleará por las típicas dehesas extremeñas con encinas, alcornoques, verdes pastos, pequeñas lagunas y píaras de cerdos. Visitaremos el castillo de Belvis de Monroy y Almaraz, para luego bordear un bonito entorno en el Parque Natural de Monfragüe. Rumbo al este, nos adentraremos en la comarca de los Ibores, famosa por su miel, paseando por sus antiguos y despoblados pueblecitos, para culminar la ruta al pie de las ruinas del templo de la ciudad romana de Augustóbriga. Más o menos 115 km., con 10 de ellos por pista.

Josean Tf. 606114892. E-mail josean94@hotmail.com

30 Abril a
3 Mayo

Los Ancares

La ruta empieza y termina en Ponferrada. Se pasará por Vigo. El transporte será mejor hacerlo en autocar (empresa Alsa, con cuatro bicicletas como máximo y con suplemento) o coche particular. Es mi primera excursión, venid conmigo aunque haya cuestas.

Jesús Pérez de Viñaspre. Tf. 699652426

7 / 8
Mayo

Canal de Castilla

Os propongo recorrer el ramal norte del Canal de Castilla entre Palencia y Alar del Rey (100 km). Podremos disfrutar de la tranquilidad y llanura del Canal, viendo las distintas

obras de éste (esclusas, presas, dársenas), pero también los numerosos pueblos de esta zona con muchos monumentos de interés. Excursión llana, tranquila y fácil a pesar del kilometraje. Ida y vuelta en tren.

Francisco. Tf. 667917658 – 913165933. E-mail. Fran_ist@hotmail.com

14 / 15
Mayo

Sigüenza y alrededores

Es una ruta circular de 35 km de dificultad media, con subidas y bajadas, que empieza y termina en Sigüenza. Pasaremos por los pueblos La Cabrera y Peregrina. Parte del trayecto atraviesa el Parque Natural del Río Dulce, así que podremos ver las hoces que forma el río. Si sobra tiempo, visitaremos Sigüenza. Llegaremos en un tren regional.

Antonio Tirado. E-mail. atirado@neo-sky.com

21 / 22
Mayo

Ruta por las hoces del Riaza

Esta ruta nos llevará a uno de los pocos refugios de aves rapaces que existen en Europa, que atravesaremos; enclavado en las preciosas hoces formadas por el río Riaza. Para llegar a ellas partiremos de la localidad medieval de Ayllón, donde habremos llegado en coche y nos dirigiremos hacia la también localidad medieval de Maderuelo, para llegar por la tarde a hacer noche en las hoces. La ruta es suave en kilometraje: aproximadamente 40 km cada día, y dureza, quizás la única dificultad sea la salida de las hoces, con la bici en la mano, sin pedalear. Animaros.

Carlos Gamo. E-mail. carlosgamo@wanadoo.es

29 Mayo

El Espinar - Cercedilla

Se irá por el río Moros y la zona de la Panera. Existe la posibilidad, si hay gente y ganas, de hacerla desde Ávila, durmiendo por la zona de El Espinar o San Rafael.

Jesús Pérez de Viñaspre. Tf. 699652426

4 / 5
Junio

Ruta de los Lagos

Se sale de Huete e iremos bordeando los sucesivos embalses situados entre Buendía y Cifuentes. Disfrutaremos de pueblos típicos y de un paisaje de excepción, aunque exigente. Si el calor se hace agobiante tendremos a nuestro lado la posibilidad de refrescarnos... Desde Durón o Cifuentes nos desviaremos hacia Jadraque donde acaba la excursión. En total serán unos 110-130 km por lo que la excursión será un tanto durilla pero sin extremismos.

Francisco. Tf. 667917658 – 913165933. E-mail. Fran_ist@hotmail.com

11 / 12
Junio

Apeadero de Tablada – El Escorial - Madrid

Desde Tablada subiremos por la N-VI hasta el Puerto de los Leones para coger una estrecha y abandonada carretera con continua sombra de pinos viejos. Posible visita a

Pegueritos, probable comida junto a la fresca fuente situada entre este pueblo y el Puerto de Malagón. Llegamos a El Escorial tras disfrutar de las hermosas vistas aéreas del Monasterio.

El Escorial-Móstoles aún es un enigma. Móstoles-Madrid menos enigma pero ahora no tengo datos que aportar.

Ésta es una excursión *a pachas* con Pilar Ribero que organiza el tramo Móstoles-Casa de Campo, Miguel González que organiza El Escorial-Móstoles y yo mismo, que organizo Tablada-El Escorial. Distancia, según. Siempre menos de 250 km.

Y que Dios reparta suerte.

Javier. E-mail. grangular@eresmas.com

18 / 19
Junio

Por los pies de la Sierra de Guadarrama

En un lugar de Guadarrama, de cuyo nombre no quiero acordarme, ha tiempo que pedaleaban y continuarán pedaleando un grupo de cicloturistas...

Comenzaremos la ruta saliendo de algún lugar de Guadarrama, que bien podría ser Tres Cantos o Colmenar Viejo (hasta donde se puede acceder en tren). El resto aun no lo he decidido, pero si os parece también podemos seguir escribiendo esta historia entre todos los participantes.

Chus. Tf. 918045398. E-mail. Maria.jesus.ar@terra.es

25 Junio

La Sierra Pobre de Madrid

Desde el pueblo de Lozoya se sale hacia el puerto de La Morcuera. Desde allí al puerto de Canencia para terminar en el pueblo de Lozoya. El mejor transporte para llegar allí es el coche. Si se decide ir en autobús habré que ver muy bien los horarios desde Lozoya a otro pueblo de vuelta a Madrid.

Jesús Pérez de Viñaspre. Tf. 699652426

Actividades

- 12 Abril**
- 19 Abril**
- 26 Abril**
- 10 Mayo**

Mecánica de la bici I: pinchazos. Juan Merallo

Mecánica de la bici II: componentes. Josu Díaz

Mecánica de la bici III: mantenimiento. Josu Díaz

**Excusiones ilustres de la historia de Pedalibre:
Semana Santa por Extremadura en 1996.**

Con unos irreconocibles Lalo, Bea, Antonio, Carmen, Agustín, etc. Bellas imágenes del Canal de Orellana, Trujillo, Santa Cruz de la Zarza, el Toledillo y su fantasma, las Villuercas, Ibores...

**Las actividades se realizan en el local de PEDALIBRE
C/ Campomanes, 13 – 2º Izq. 28013 MADRID**