

PONER ETIQUETA

SELLO

ASOCIACIÓN PEDALIBRE DE USUARIOS DE LA BICICLETA

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 consigue 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 ciclismo y organizar todo tipo de actividades que promuevan la bicicleta como forma de viajar o de ocio cultural, mediante excursiones, puesta de diapositivas, talleres, etc. Tu también puedes ayudar. Utiliza la bicicleta para ir a estudiar, al trabajo, al mercado, al cine, de viaje, hazte socio/a de Pedalibre.

¿Qué todavía no eres soci@ de Pedalibre? ¿Qué 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: 18 Euros al año.

Nombre:

Apellidos:

Dirección:

Código postal:

Municipio:

Teléfono:

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



OCTUBRE
DICIEMBRE
2005

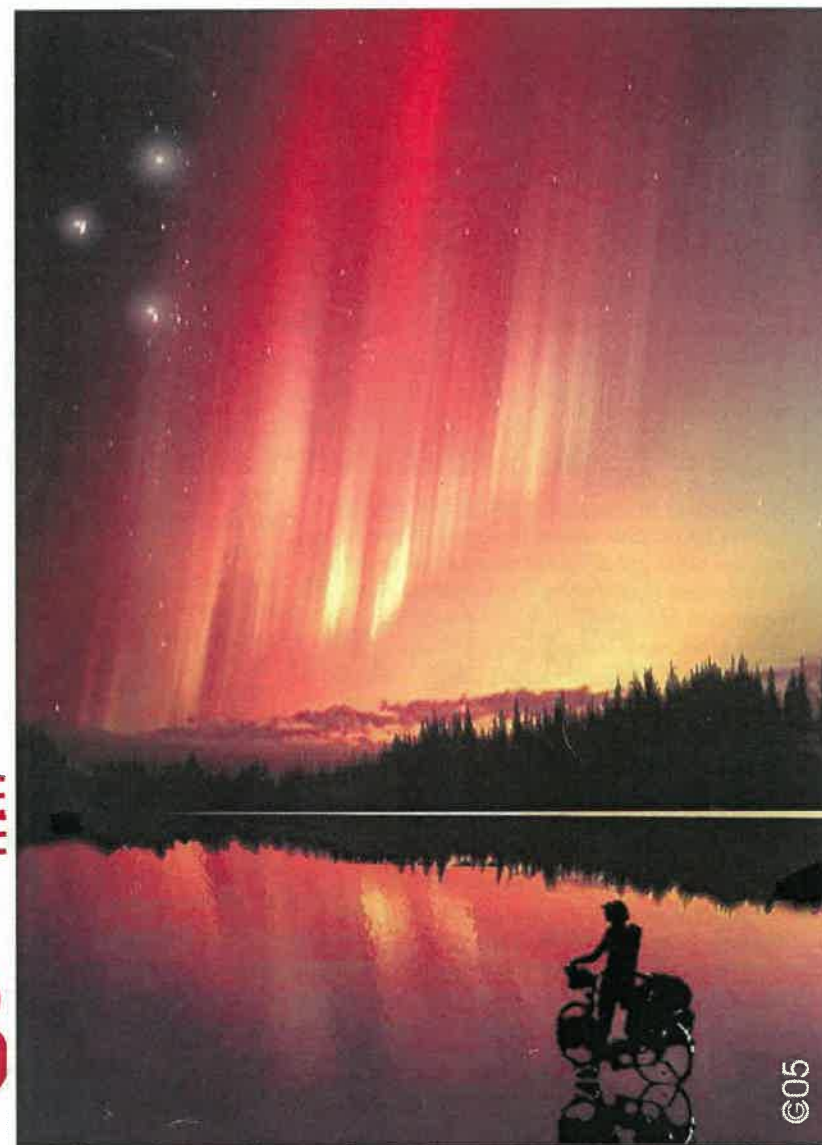
53

info@pedalibre.org

www.pedalibre.org

Pedalibre informa ● Reportajes ● Prueba de antirrobo II ●
La Ciclonudista 2005 ● Bibliografía ● Entrevistas
El disfrutar se va acabar ● Relatos ● Citas-Reseñas ●
● Revista de prensa: La Vía Verde del Eresma ● Actividades

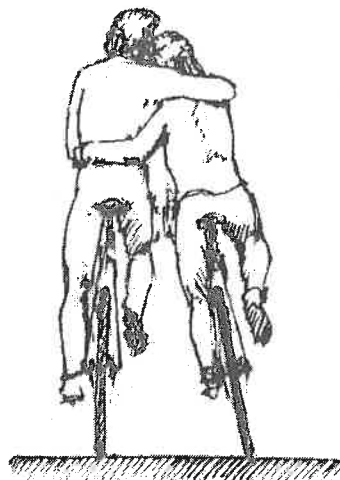
Publicación trimestral de la Asociación Cicloturista
Pedalibre de Usuarios de la Bicicleta



©05

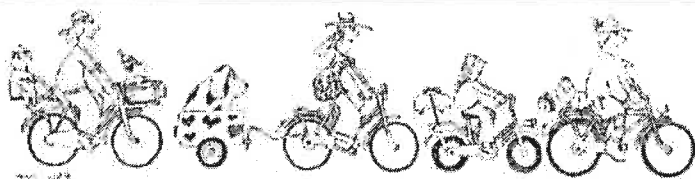
Contenidos

Editorial	3
Pedalibre Informa	4
Reportaje - Prueba antirrobo II	6
24 Horas en bici por Madrid	10
Revista de prensa	11
Crónica - XI Encuentros cicloturistas	12
Relato. El paisaje de mi vida.....	14
Relato. Soñar despierto.....	15
Relato. En bici a la eternidad.....	16
Rincón literario.....	17
Entrevista.....	18
El disfrutar se va a acabar.....	20
Libros	21
Crónica - Ciclonudista 2005.....	22
Citas	24
Excursiones y actividades	25



Fe de omisiones

En el número 52 de Ciclopedia no se indicó la autoría del informe "Análisis y propuestas de Pedalibre para el fomento y mejora de la movilidad ciclista en el distrito de Salamanca", página 9, que corresponde a Javier Amado. También en el mismo número falta señalar a Carlos Gamo como autor de la Ruta por la Cataluña Histórica, en la página 24.



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

COORDINACIÓN : Ángel Postigo
AYUDA : Alfonso Izquierdo
REVISIÓN Y ACTUACIÓN : Antonio González
PRUEBA Y APROBACIÓN : Carlos Gamo

El ciclista mareado

Editorial

Algunos socios de Pedalibre consideramos, después de haber escuchado algunas noticias y una palabras del alcalde recientemente, que hay que disolver la asociación puesto que ya ha alcanzado todos sus objetivos y resulta innecesaria.

¿Cómo ha sucedido esto? ¿Qué ha cambiado para la bicicleta en esta ciudad que lleva 16 años de obras públicas que nos han arrebatado la tranquilidad y minado la salud, que han destruido sin plan ni orden para construir infraestructuras cada vez más inhumanas y nocivas para los ciudadanos amén de convertirla en un caos circulatorio? ¿Dónde han ido las insalvables cuevas que según Álvarez del Manzano impedían el uso de la bicicleta? ¿Dónde el millón de coches que entran y salen a diario por avenidas y céntricos paseos, que más parecen autovías, arrinconando a peatones y ciclistas, imponiendo su ilógica espiral de transporte contaminante, ineficiente y destructor del espacio y la convivencia? Para saber qué ha pasado, leamos las declaraciones del señor alcalde el 10 de septiembre: "Son pocas las grandes ciudades de España, de Europa y del mundo que pueden contar con un Anillo Verde Ciclista que sea capaz de dar respuesta de movilidad para bicicletas y peatones dentro de un entorno medioambiental como el desarrollado en Madrid." Eso era: ¡se va a terminar el Anillo!

Es cierto que los datos impresionan: se ha aprobado el contrato de obras para la tercera y última fase de esta vía ciclista segregada que circunvala Madrid (la segunda fase tiene previsto terminar en la primavera de 2006) y que completará los 60 km de la circunferencia cerrándola por el norte; cinco pasarelas saltarán sobre el Manzanares, la M-607, la avenida de Fuencarral, la carretera de Castilla y la A-6 (estas dos últimas tendrán un diseño

singular, léase que donde podrían construirse dos simples puentes, un concurso internacional de "ideas" servirá para dilapidar el dinero público). La gran novedad es que se va a poder acceder a la ciudad desde el Anillo por tres ramales: el carril bici de la Vía Lusitana (que comunica más bien poco); el ramal Cuña de Latina, que conectará con el Pasillo Verde, también cortado en un punto sin sentido; y el futuro carril bici de O'Donnell, en construcción gracias a las presiones de Pedalibre. Además el Anillo va a conectar con el carril bici de la carretera de Colmenar.

Todo esto es enormemente positivo desde muchos puntos de vista, puesto que el Anillo procurará esparcimiento a muchos ciudadanos, hará más visibles a los ciclistas a pesar de la segregación y se ha contado con los usuarios de la bicicleta para su diseño y ejecución. Sin embargo los ramales de entrada a la ciudad son totalmente insuficientes ya que no sirven para concebir una movilidad ciclista con una mínima lógica.

Es bien sabido que el lenguaje de los políticos no está sometido al mismo criterio de verdad que el del resto de los mortales, entre los que la mentira descarada se considera inaceptable, y quizá haya pocos políticos que lo sean tanto como el señor Gallardón. Anunciar que el Anillo Verde, que Pedalibre siempre ha valorado y apoyado, es la respuesta a la movilidad sostenible de Madrid va más allá de los habituales delirios triunfalistas del lenguaje político para convertirse en un insulto a la inteligencia de los ciudadanos y en una orwelliana negación de la realidad.

Cuando los socios comprobemos lo mucho que marea dar vueltas a un estupendo carril bici que se muerde la cola, no nos quedará otra que seguir reuniéndonos los martes a partir de las 20.30h en Campomanes. Allí nos vemos.

Ángel Postigo

Actividades realizadas por PEDALIBRE



Actos públicos y medios de comunicación

Reunión de Isabel Tejero (como representante de Pedalibre dentro del Foro de la Movilidad) con Javier Conde (Ayuntamiento de Madrid). Se le recordó los distintos temas pendientes como:

- marcar una ruta para bicicletas desde el aeropuerto
- rutas de los agentes de movilidad por las vías ciclistas de Madrid (para sancionar contra los coches aparcados ahí)
- contemplar la posibilidad de ensanchar los carriles buses para permitir su uso compartido con las bicis
- aclarar la situación legal de los ciclistas en las calles peatonales del Centro

Reuniones con el Ayuntamiento y con el Ministerio del Medio Ambiente para la preparación, apoyo y colaboraciones de ambas entidades en la semana de la Movilidad, en la cual Pedalibre organiza las "24h en bici por Madrid"

Carta Alegaciones PAR avenida de los Toreros y vía peatonal-ciclista en colaboración con la Asociación A PIE dentro del proyecto de vía ciclista Norte-Sur en el distrito de Salamanca.

Alegaciones a la ORDENANZA DE MOVILIDAD PARA LA CIUDAD DE MADRID, reclamando su adaptación al uso ciclista en el municipio. Con el fin de apoyar masivamente nuestros propósitos y reclamaciones estas

alegaciones han sido presentadas en nombre del colectivo Pedalibre y, además, los socios/simpatizantes a título individual.

Visita del Plan Especial Recoletos-Prado expuesto en Gran Vía, 24 y **reclamación** por parte de los socios y simpatizantes de Pedalibre de una Vía Ciclista en esta área, puesto que no se contempla el desplazamiento en bicicleta en el proyecto presentado a los ciudadanos de Madrid.



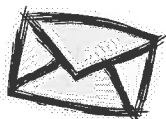
Marchas y manifestaciones

Organización de las 24 horas en bici por Madrid el 16 y 17 de Septiembre dentro de la Semana de la Movilidad.



Otras actividades y colaboraciones

Creación y distribución de otros 700 brazaletes reflectantes con el logotipo de ConBici. Los beneficios de las ventas permiten financiar dicha Coordinadora.



Respuestas recibidas a cartas mandadas

Respuesta de la Dirección General de Movilidad del Ayuntamiento de Madrid en relación a nuestras propuestas sobre normativa (el tema de los carritos para bicicletas entre otros). Se informa que no se contempla hacer una normativa municipal para el uso de los carritos para bicicletas distinta a la (pésima) existente a nivel estatal.

Seguro de responsabilidad civil individual para los miembros de Pedalibre

Desde la asociación BACC (Barcelona) se ha ido negociando con una aseguradora (Arç Cooperativa) un seguro de responsabilidad civil individual en unas condiciones muy ventajosas para los miembros de ConBici.

Se trata de un seguro individual para los desplazamientos en bicicleta distinto al que ya tiene Pedalibre como asociación. En efecto este último cubre la responsabilidad civil de los participantes en cualquier acto organizado por la Asociación, mientras que el seguro que se contempla ahora cubre los desplazamientos "cotidianos" de los miembros de la Asociación. Por lo tanto ambos seguros no son redundantes sino complementarios.

Ese preciso señalar que algunos pueden ya tener un seguro similar incluido en una de sus pólizas (por ejemplo el seguro del hogar que, a veces, cubre la responsabilidad civil también fuera de éste). En estos casos el seguro propuesto sería redundante. Sin embargo el seguro no se puede coger a nivel individual y tendría que ser para todos los miembros de la Asociación o no tomarse.

Obviamente este seguro tiene un coste. Sin embargo como, en la práctica, se puede considerar que el Sin Prisas ya no existe, se "cambiaría" una cosa por la otra dentro de la cuota. Se propondría pasar a 20 euros la cuota para compensar la diferencia de costes de ambas cosas.

Así pues, desde la Junta se quiere proponer esta iniciativa y debatirla en Asamblea el **martes 25 de octubre** en el local. Se os invita a venir todos los que podáis para conseguir la mayor representatividad posible.

En el caso de aceptarse la propuesta, para poder poner en marcha el seguro para inicios de 2006, se necesitarán los nº de DNI de los socios. Así pues, como ya no habrá más números del Ciclopedia hasta esa fecha se pide a los socios que nos manden, por email (administrador@pedalibre.org) o por correo, sus nº de DNI.

A continuación se indican las principales características del seguro propuesto:

Personas aseguradas: Socios de la entidad asegurada

Coberturas:

- Responsabilidad Civil Privada de las personas aseguradas en su condición de usuarios de la bicicleta
- Defensa y fianzas

Límites asegurados: 60.000 € / siniestro y 150.000 € / anualidad

Franquicia: 150 € / siniestro

Exclusiones:

- Actos dolosos o de mala fe
- Daños al asegurado o acompañantes que viajen en el vehículo objeto del seguro
- Objetos trasladados en el vehículo objeto del seguro
- Actos organizados por la entidad tomadora (Pedalibre)

Pruebas de antirrobos para bicicletas II

Como os prometimos en el número 51 de *Ciclopedia* os ofrecemos la segunda parte del excelente estudio sobre antirrobos elaborado por la FUBicy (*Federación Francesa de Usuarios de la Bicicleta*), miembro de la ECF. Para realizar las pruebas han creado un taller con las herramientas que usan habitualmente los ladrones de bicis. Podéis leer el estudio completo en www.pedalibre.org



Os recordamos que la oferta y los precios de antirrobos analizados se refieren a los disponibles en Francia; sin embargo 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.
- 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.

Cables

Se han probado de nuevo algunos cables para recalcar su falta de solidez:

- Los cables de un diámetro inferior a 10 mm no resisten más de ¡dos segundos! La herramienta culpable, que no vamos a revelar, es menor de 18 cm, muy fácil de disimular y muy discreta de utilizar.
- Los cables de diámetro entre 10 y 24 mm resisten más, pero siempre menos de 50 segundos, sea la que sea la marca y la calidad del acero. Los antirrobos baratos de plástico transparente son un engaño porque la dimensión del cable parece mayor de lo que es en realidad debido al efecto lupa.

Los hilos o hebras de acero que permiten la flexibilidad constituyen el punto débil porque se pueden cortar más fácilmente. Sólo los cables blindados (articulados o tipo “pitón”) ofrecen una protección mayor, aunque nunca llegan al nivel 2.

En conclusión, hay que evitar este tipo de antirrobos de cable, tanto más cuanto que no cuestan necesariamente mucho menos que los otros tipos.

Cadenas

Las cadenas cuyos eslabones tienen una sección inferior a 5 mm no son homologables, ni siquiera al nivel 1. Para llegar a este nivel, necesitan un diámetro mínimo de 6 mm en acero muy duro. Las cadenas homologables al nivel 2 resultarían sin duda de un peso excesivo. Por tanto desaconsejamos, en general, estos antirrobos.



Antirrobos de rueda

Hemos decidido probar estos dispositivos porque son un complemento muy interesante a los antirrobos en U:

- Impiden el robo de la rueda trasera cuando el cuadro y la rueda delantera están atados a un punto fijo, para las paradas largas.
- Son una protección práctica para las paradas cortas por ser rápidos de cerrar, por ejemplo para comprar el pan o el periódico en ausencia de un punto fijo de amarre.
- Además, se pueden combinar con una eslinga (cable sin cerradura con un bucle en cada extremo) para atar la bicicleta a una estructura fija

Estos antirrobos son muy utilizados en los Países Bajos y en Alemania, y con frecuencia vienen montados de fábrica en las bicicletas. Hemos probado las dos marcas de referencia: ABUS y AXA. Han resultado ser muy sólidos. Abrirlos por rotura necesita de la aplicación de una fuerza importante, susceptible de dañar la bicicleta.

Las cerraduras de llave cilíndrica

Hemos recibido por internet una información que desvela la extrema vulnerabilidad de las cerraduras de llave cilíndrica. Existe una técnica que permite abrirlas sin más ayuda que la de un bolígrafo Bic. Hasta tal punto ha

llegado el asunto que los fabricantes Kryptonite y MasterLock ofrecen reemplazar gratuitamente algunos de sus modelos con cerradura de este tipo por otros con llaves convencionales.

Por tanto, hemos decidido anular la homologación a todos los antirrobos con llave cilíndrica a la espera de información complementaria por parte de los fabricantes y de pruebas específicas.



Resultados

*En **negrita**, los antirrobos no incluidos en la primera parte del estudio, n° 51 de *Ciclopedia**

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
AXA	Secucity Plus	34	Sí	Sí	Muy resistente
Trelock U	Cyclemate	22	(*)	(*)	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
Master Lock U	Pro Series 8186DMLPLW	54	(*)	(*)	-
Master Lock U	Pro Series 8187DMLP	74	Sí	Sí	-
Master Lock U	Pro Series 8185DMLPLW	54	(*)	(*)	-
LUMA U	Pro Scout ¹	57	(*)	(*)	Muy resistente
LUMA U	DOGO max ²	28	(*)	(*)	Muy resistente
LUMA U	(Gris y azul) 35 HU	28	(*)	(*)	---
LUMA U	(Negro) 35 HU	---	(*)	(*)	---
Decathlon U	U5	26	(*)	(*)	Muy resistente
Decathlon U	U3	24	(*)	(*)	Acero dulce
Decathlon U	U2	13	Sí	No	Acero dulce
Lock Force U	Corsaire	12	Sí	No	---
Lock Force U	Hercule	17	(*)	(*)	---
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	(*)	(*)	---
Topbike U	Cadena U 701 050	10	(*)	(*)	---
BUMPER U	25/110 x 300	---	Sí	No	---
Abus Articulado	Steel-o-Flex	22	Sí	No	---
ABUS Articulado	Microflex 690/75LL	23	---	---	---
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	---
ABUS Cadena	1200/55	6	---	---	Simbólico
ABUS Cadena	1500/60	7	---	---	Simbólico
ABUS Cadena	Catena680/75 LL	32	---	---	---
ABUS Cadena	6 KS chain 70/45/6KS 65	21	---	1	---
LUMA Cable	---	10	---	---	---
Topbike Cable	701 082 12	---	---	---	---
AXA Cable	Antirrobo fijo LK 150 19	---	---	---	Simbólico
ABUS Cable	Dolphin 1450/185	37	---	---	Simbólico
ABUS Cable	Numero 1300/150	19	---	---	Simbólico
ABUS Cable	Millennio 895/185 37	---	---	---	---
AXA Fijo o de cuadro	SL7 F916262	22	Sí	Sí	Muy resistente
ABUS Fijo o de cuadro	Protecta 48 919676	25	Sí	Sí	Muy resistente



Conclusiones sobre la calidad de los antirrobos

- Los antirrobos tipo cable 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.
- Los antirrobos fijos o de cuadro son un complemento recomendable a los de tipo U.
- 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.

(1) Ni este modelo ni el siguiente, Dogo Max, aparecen en el catálogo de Luma para bicis. Proscot es una horquilla para motos scooter. Las dos horquillas para bicicletas que se 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.

(*) Antirrobos con llave cilíndrica y no homologados por ello.

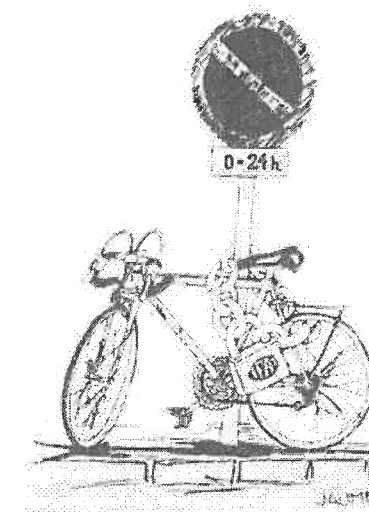
Recordatorio de las principales reglas de aparcamiento para bicis

- Amarrar el cuadro y si es posible la 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, n° 79, Ene-Feb 2005

Autor: Nicolas Martin

Traducción y adaptación: Ángel Postigo



24 horas en bici por Madrid 2005

Estas son las cifras de las 24 horas de este año:

- 2500 folletos para su promoción.
- 99 libros de regalo para los asistentes.
- 8 kilómetros recorridos por las calles de Madrid.
- 600 participantes.
- Un número indeterminado de tortillas de patatas, siempre escaso para los carpas habituales.
- Montones de llamadas, ilusión, reuniones fallidas a veces y exitosas otras, igual que las gestiones con las instituciones, y siempre una salida satisfactoria a cada problema gracias al esfuerzo de todos.

Esto es lo que queremos transmitir desde el grupo de trabajo de las 24 horas:

Muchas gracias a todos los socios y simpatizantes por vuestra colaboración y vuestro enorme apoyo!

Estas son algunas de las mejores fotos de esa estupenda jornada (gracias, Juan):



Revista de prensa

Impulso a la Vía Verde del Eresma (Segovia)

El proyecto de la **Vía Verde del Eresma** unirá Segovia, ciudad Patrimonio de la Humanidad, con la estación de Coca, a través de 55 kilómetros de bosques de pinos, yacimientos arqueológicos y asentamientos romanos. Además tiene el atractivo de la conexión ferroviaria de Segovia, lo que permitirá llegar a la Vía Verde en tren. Aprovecharía el antiguo trazado de la línea férrea de Medina del Campo entre Segovia y Coca. La Vía Verde del Eresma tendría tres áreas de influencia: las de Segovia capital, la de Santa María de Nieva y Armuña y la de Coca y Nava de la Asunción.

Son 56 kilómetros de recorrido que comienzan en la alameda de La Fuencisla (junto al puente de la carretera de Arévalo) y continúan hasta el río Milanillos para tomar después la plataforma abandonada del ferrocarril de Segovia a Medina. Pasa después por once términos municipales y cerca de 26 poblaciones hasta llegar al punto final, la antigua estación de Cirueños de Coca, que ya está siendo recuperada en un proyecto privado.

La vía verde tendría tres o cuatro metros de ancho, según las características de cada zona, y se

habilitaría para la práctica de cicloturismo, senderismo o circulación de vehículos sin motor, aunque también podría ser utilizada por vehículos de emergencia, según destacó Aycart. El proyecto podría estar presentado en el Ministerio de Medio Ambiente en la primavera del 2006 con el objetivo de iniciar las obras en el 2007.

Las vías verdes se contemplan como proyectos integrales tanto de la antigua plataforma del ferrocarril como infraestructura como de las obras de fábrica y de las edificaciones, esto es de las antiguas estaciones. Por eso, según comentó Carmen Aycart, «es importantísimo que se se recuperen (los edificios) para instalar en ellos equipamientos ecoturísticos que contribuyen a dar servicios a los usuarios y, además, también a crear empleo local y dinamizar y dotar de esas infraestructuras turísticas tan necesarias muchas veces en los municipios que atraviesan».

Fuente: Norte de Castilla y
www.viasverdes.com



LOS ENCUENTROS O EL MIEDO A MORIR DE ÉXITO



Este es el temor y la alegría que suscitaron los últimos encuentros cicloturistas de Burgos. Y esto es porque han sido una vez más verdaderamente geniales pero también porque han iniciado el dilema de las cifras: el reto para los próximos grupos que recojan la baliza es tremendo habiéndose batido el record de los 360 participantes, con una media aproximada de 250 por día. Ante tales números la organización de Burgos ha estado plenamente a la altura de las circunstancias y ha sabido resolver con una o varias sonrisas los problemas particulares y colectivos.

Una vez más los agradecidos participantes de los encuentros los hemos vivido con gran intensidad disfrutando de paisajes, monumentos, amigos, conocidos, comidas, bailes, aperitivos, cuestras arriba, cuestras abajo, pozas, fuentes y otros aliviaderos de calor. El plano-ruta proporcionado por Burgos Con Bici -merece la pena que le echéis un vistazo: planos parciales a todo color, detalle por kilometraje, curvas de nivel, etc...- daba todo tipo de información sobre la ruta a seguir y sus variantes y a

remolque de la experiencia de Vizcaya todo el camino estaba jalonado por las flechas adhesivas.

El recorrido consistió en dibujar un ocho por la provincia que implicó pasar por la ciudad de Burgos a la mitad del viaje, por lo que mucha gente pudo ajustar mejor sus días si no podían venir todo el tiempo. La primera parte se pedaleó por una cómoda y preciosa vía verde minera que nos aproximó a la Sierra de la Demanda, visitando varios pueblos serranos y, ya de camino a Burgos, acampamos en la medieval villa de Covarrubias. Todas estas noches hubo orquestas que nos amenizaron la velada y en Barbarillo de Herreros nos invitaron a la primera cena que consistió en chorizo, morcilla y vino del lugar.

La segunda parte se inició con una bicifestación temprana por Burgos para luego coger el tren especial a Miranda de Ebro exclusivamente contratado para la ocasión. Tal era el número de participantes que la gran mayoría de las bicis tuvieron que ser transportadas hasta Miranda por dos camiones grandes. Este día también tuvo lugar la clásica ciclonudista. En Frías nos juntamos con los encuenstrillos -papas y peques bicipropulsados- y todos somos invitados a una fenomenal cena vegetariana



para después nos ameniza el emblemático hombre-espectáculo "Tuco". Seguimos por las merindades a través de uno de sus preciosos valles y alcanzamos Medina de Pomar donde Javi nos enseña una vez más danzas del mundo. Al día siguiente, en la zona de acampada tendrá lugar la Asamblea de Conbici, (donde destaca el hecho de que no hubo portavoz de Pedalibre: que quede para nuestra propia reflexión). Siguiendo etapa hasta Llano de Bureba, de nuevo nos dan de cenar comida rica y después pase de diapositivas y para acabar una tórrida etapa de vuelta a Burgos.

Sobre la organización insisto en que su labor ha sido impecable, se han coordinado muy bien y nos hemos beneficiado todos. Una lástima que al fin de encuentros no haya habido un agradecimiento colectivo de esos sonados. En su defecto, que queden aquí las GRACIAS para: Santi, Sonia,



Pedro Javier, Pedro Luis, Ana Mugarra, Ana Córdoba, Raquel, Jose Antonio, Manolo, Javi Santamaría, Javi Tomé, Javi Bombero, Javi Logroño, Luis Logroño, Luis Palacios, Luis Rica, Carmen, Mar, Gloria, Sebas, Piedad, Cristina Romero, Pópez, Celia, Julián, Teresa, Yose, Sebas, Iván, Luis Javier, Jesús, Inma, Alberto, Nati, Cristina Rojo... y demás colaboradores de estos super-encuentros.

Este año, sin embargo, ha quedado un debate nuevo en el aire ¿Podrá otro grupo



gestionar un número parecido o probablemente superior de participantes? ¿Se establecerán requisitos a los participantes para bajar estas cifras que amenazan con hacer inviables los próximos encuentros? El debate está servido.

*Beatriz Ordás
Fotos: Burgos con Bici*

El paisaje de mi vida

Hoy quiero contarte algo de lo que quizá años después no me acuerde o no me dejes contarte. Ocurrió hace tiempo cuando era todavía un estudiante a punto de terminar mi carrera de Matemáticas y no sabía que quería ser en esta vida o que iba a ser de mí cuando acabara la carrera.

En aquellos tiempos de cambios, de libertades y despertares, junto con mis compañeros de carrera y amigos: Pedro, Juan y Carlos, cogíamos nuestras bicicletas y junto a varias personas de Biológicas, Montes o Geografía e Historia nos perdíamos por diversas zonas de España para conocer, saber, divertirnos y pedalear por el mero hecho de hacerlo, relajándonos de nuestros estudios y a la vez dejándonos llevar por un tiempo de inocencia y sueños.

Recorriamos paisajes dorados en verano y brumosos y umbríos en primavera, nos perdíamos por los bosque asturianos y por aquellas playas infinitas del sur de España, sintiendo que el presente era nuestro y que todo estaba por hacer.

Aquellos años fueron de lo mejor que me pudo pasar en esta vida. Luego aquellos tiempos fueron diluyéndose como esas nubes de verano, que poco a poco se esfuman de nuestros ojos, para al fin, no dejar ningún rastro de su anterior presencia en el cielo azul.

Con el tiempo, aquellas personas que habíamos logrado crear un mundo diferente, una isla dentro de un mundo en continua

ebullición, fueron perdiéndose, unos porque la vida les llevo por caminos muy diferentes a lo que ellos pensaban y otros porque se sumergieron en infiernos interiores de drogas y alcohol, soledades y vacíos.

Así, poco a poco yo también fui diluyéndome en una rutina de trabajo y silencios- aunque siempre iba a mi trabajo en mi bicicleta- en un mundo gris y opaco, olvidando lo que aquellos años me habían aportado, apenas me veía con alguno de aquellos compañeros de camino y cuando nos veíamos sólo hablábamos de aquellos tiempos, tiempos muertos que nunca más volverían, tiempos idos como aquellas nubes de verano, pues ninguno éramos aquellos que fuimos.

El paisaje que ahora veía en mi vida gris y vacío poco o nada tenía que ver con aquellos hermosos paisajes interiores de aquellos luminosos años, hasta que llego ella.

Un día que quede con Pedro, en aquel viejo bar de Malasaña, por el que siempre íbamos en tiempos de estudiantes, fui hasta allí en mi eterna bicicleta negra y cuando estaba encadenándola apareció una chica también en bicicleta, la dejo al lado de la mía, nos miramos, y desde entonces el único paisaje que siempre quiero ver es el que vislumbro en el interior de sus ojos.

Y te lo cuento a ti, ahora, que estas aquí, con pocos minutos de vida en este mundo, hijo, ahora que ella descansa y duerme.

Carlos Gamo

Sñar despierto

Todavía sueño con ese día en que la gente venga por cientos... que digo, por miles... a preguntarnos cómo usar la bici para desplazarse, porque los autos ya no puedan moverse por falta de combustible.

Y que la gente pinte los automóviles de flores, allá donde estén aparcados, para alegrar un poco las calles y que pasen a ser parte del paisaje. Pero así, parados, inertes, hasta que se invente un sistema de múltiples bicicletas unidas que moviendo unas poleas sean capaces de hacer de grúas para ir llevándose los autos de las calles, uno a uno.

Entonces, un día vienen unos operarios e inundan nuestra calle de señales de prohibición de aparcar, con el siguiente rótulo pegado encima: "Por favor, se ruega no aparcar bicicletas en esta calle durante los días 21 y 22 de septiembre, debido a los trabajos de retirada de automóviles que se llevarán a cabo por la patrulla de grúas ciclistas".

Y cuando los retiran todos, la gente sale a la calle y les da miedo bajar de las aceras, se quedan sentados al borde, con los pies colgados en la calzada, porque no saben qué hacer con tanto espacio en las calles...

Hasta que, por fin, un peatón se levanta, se pone al borde de la acera y hace ademán de



lanzarse al tremendo vacío de la calzada. Todos le miran, unos preocupados, otros curiosos, otros preparados para seguir su ejemplo si ven que no pasa nada.

Es en ese preciso momento en el que empieza a lanzar un pie hacia adelante, cuando un sonido lejano, sordo y conocido va tomando la calle: se acercan decenas de ciclistas circulando, con sus sonoras cadenas, con sus estridentes timbres.

Los peatones sonríen, eximidos de la responsabilidad de tomar la calle: esto se parece a lo de antes, pero sin humos y con menos ruidos, dicen.

Todos más tranquilos, se dan media vuelta y se vuelven a sus casas, desde cuyas ventanas verán pasar a los ciclistas y les saludarán con la mano, y les tirarán caramelos y a los más conocidos les harán encargos por si pasan por la frutería.

Juan Merallo



En bici a la eternidad: La ruta del 110.

Madrid tiene varios cementerios, pero el más importante por su extensión es el de la Almudena. Siempre me ha llamado la atención el hecho de que una línea de autobús entre en ese recinto que en Cádiz llamamos "el patio de los callaos", y tenga incluso varias paradas.

Paradas entre tumbas, esperar entre los que ya no esperan nada. Un cementerio es siempre un monumento a la inutilidad. Es un lugar maldito al que nadie quiere ir ni siquiera de visita. El de la Almudena tiene un gran valor arquitectónico y un sabor romántico que nadie puede negar. Es el sitio más tranquilo de esta ruidosa y neurótica ciudad, donde las obras no dejan en paz ni siquiera al Retiro. Dentro del recinto la velocidad está limitada a 20 km hora.

Como casi todo lo que se refiere al dios automóvil, es una limitación teórica. La deben de cumplir sólo los coches fúnebres cuando llevan inquilino con traje de madera, pero a pesar de que no la respetan, el tráfico es escaso y se puede pedalear con tranquilidad. Yo lo utilizo como pista de pruebas para la bici y como lugar de meditación a la sombra de un ciprés. Es raro ver un entierro y una exquisitez oír "el golpe de un ataúd en tierra" como decía D. Antonio el bueno. Hoy todo se convierte en humo y cenizas y cualquier día todo este mar de granito y de cruces se va a convertir en un barrio más.

Os propongo una excursión el día 19 de Noviembre por esta ruta del 110. Cierra a las 19.30, por tanto la mejor hora es a las 18.30 porque nadie se arriesga a quedarse dentro y la posibilidad de que esto suceda es un aliciente más para el paseo.

Llevo cadena por si hay que encadenar la bici a una cruz y saltar la tapia a media noche. Recorreremos las tumbas y panteones más variopintos: Toreros y toreras muert@s con

estatua y reprimenda a los críticos, artistas de circo con caballos de bronce, tumbas a las que el tiempo y el olvido han borrado los nombres, pero no la fotografía (arte fotofúnebre), panteones-apartamento llenos de poesías cursis y flores de plástico. Cruces (muchas derribadas por el viento) y vírgenes desconsoladas, presiden el último espacio compartido por familias enteras que esperan la resurrección de la carne. Los que no esperan nada, los hijos de Caín, los antipatriotas sin Dios y la canalla del contubernio judeo masónico izquierdista, están en la parte civil. La otra es sagrada y allí rivalizan el R.I.P. y el D.E.P.

Vivimos de espaldas a la muerte, para no provocarla, a ver si así se olvida de nosotros. Este lugar vacío donde no hay muerte, sino muertos, es un remanso de paz. El único punto de peligro es una antena de Airtel que reparte radiactividad a vivos y muertos por igual. Ya se lo he advertido al vigilante de la puerta que está al lado, para que se ponga el casco y el chaleco reflectante, pero me ha dicho que es eventual y que lo van a despedir pronto.

A la plaza de M. Becerra se puede llegar en metro. También se puede quedar en cualquier parada intermedia del recorrido. Si alguno acude en su coche, le pido por favor que sea negro para no desentonar.

José María Barreiro



RINCÓN LITERARIO

Unai Elorriaga (Algorta, Getxo, 1973), de formación filólogo y de oficio traductor, es también colaborador en la prensa escrita. Su primera novela, *Un tranvía en SP* (Alfaguara, 2003), de la que procede el fragmento que reproducimos a continuación, recibió el Premio Nacional de Narrativa 2002 y cosechó un gran éxito de público y crítica. Ha publicado también *El pelo de Van't Hoff*.

Selección del texto: Antonio González

De hecho, iban a pasar los ciclistas por el pueblo. Los profesionales. «El ciclismo es cosa antigua», solía decir Lucas, «más antigua que el atletismo, mucho más antigua». Lucas les tenía cariño a todos los ciclistas; también a los que les lloraba la bicicleta en plena carrera. Sobre todo a esos. A los que llegaban fuera de control, a los que quedaban en el puesto setenta y siete de ciento veinticinco. A los que subían el Tourmalet en el primer grupo de escapados y al bajar se rompían la cabeza y se tenían que meter en el coche del director. A los que burlaban a las cámaras de televisión, como si las cámaras de televisión no se merecieran otra cosa que ser burladas por un ciclista.

De hecho, los ciclistas profesionales iban a pasar por allí mismo. Y Lucas quería ver. Los mismos que se ahogaban en los puertos de la televisión.

Fue Marcos quien avisó a Lucas: que los profesionales pasan muy rápido, no como en la televisión; que la televisión engaña. Que no iba a ver más que sudor y ruido. A Lucas le daba igual. María le dijo que el calor no le hacía bien, y que los ciclistas siempre llegan tarde, sobre todo en verano, y que iba a tener que estar esperando, cincuenta minutos igual, al sol.

Todo eso se lo dijeron mientras Lucas se ataba el segundo zapato.

-¿Vienes, Marcos?

No respondió. Marcos prefería un libro y sombra. Con aquel calor, en julio. Lucas fue solo a ver la carrera. Era todavía demasiado pronto para ir a ver a los ciclistas. Fue antes a la zona de la estación, a pasear. Empezó a dar la vuelta a la estación, para pasar el rato y para recordar el sueño de la víspera. Necesitaba veinticuatro minutos para dar la vuelta a la estación, y pasar túneles, y esperar si estaban las barreras bajadas, y andar entre zarzas. La estación lo que hacía era dividir el pueblo: la parte de arriba y la parte de abajo. No recordó el sueño, pero pensó que aquella era la vez número 27.442 que daba la vuelta a la estación.

Había empezado con veintiocho años a contar las vueltas que daba a la estación, y eran 27.442 hoy. Sin Rosa ahora.

El calor le sentó en un banco. Desde allí, veía el túnel de la estación. Y aquel túnel era el beso de Rosa y «otro, Rosa» y «no, luego, en casa» y esa dosificación de besos: siempre a falta de un beso, y «está oscuro, Lucas» y «mejor» y «no, aquí no, Lucas; luego». Nunca besos de sobra; dosificando siempre Rosa.

«Tengo que irme», le dijo Lucas a Rosa. No estaba convencido del todo, «van a pasar los ciclistas profesionales por la cuesta de la playa».

Había muy poca gente en la cuesta de la playa. El sol era de mediodía. A las cinco de la tarde.

-¿Qué? ¿Ya vienen? -preguntó Lucas.

-¿Quiénes? -le contestó un joven de setenta y siete años.

-Los carreristas -Lucas.

-Pero hombre... en Moscú pueden estar ya los carreristas.

Lucas pensó que se iba a disgustar más. Pero no. Por un momento le dio pena no haber visto la carrera, pero inmediatamente se acordó de que pronto llegaría a casa, con calor o sin él, sudando casi seguro, y de que allí estarían Marcos y María, y de que llegaría la noche delante de la televisión. Refrescaría entonces, y les volverían las ganas de hablar a los tres. Por eso no se disgustó Lucas, porque sabía que les iban a volver las ganas de hablar, con la noche.

Vio entonces la punta de algo rojo en el arcén de la carretera. Fijó el bastón en el suelo, con ganas. Le explotó la primera gota de lluvia en la mano. Puso la rodilla izquierda en el suelo. La otra después. Separó la mano del bastón, dirección arcén. Cogió la punta roja. Era un botellín de ciclista. De ciclista profesional. Le hizo ilusión. Lo iba a poner en la vitrina de la sala. «Es para poner en la vitrina de la sala.»

Manuela Carmena Castrillo
Jueza de la Audiencia Provincial de Madrid

“Propongo una Vuelta Ciclista a las Vías Verdes”

Al teléfono responde con el aplomo que uno esperaría en alguien de su oficio. Las frases fluyen, las ideas surgen ordenadas, los argumentos se suceden sin esfuerzo. No nos hemos visto nunca, así que para formarme una idea de con quién hablo no tengo más referencia que esa voz que suena joven y ofrece confianza.

- **Ciclopedia: ¿Hay justicia para los ciclistas?**
- Creo que en este tema es necesaria una reflexión sobre los derechos y los deberes de cada uno puesto que tanto los conductores como los ciclistas cometen imprudencias. Desde la perspectiva que me da mi trabajo, no tengo la impresión de que los automovilistas gocen de impunidad, aunque sin duda muestran una falta de sensibilidad hacia los usuarios de la bici. Y por otro lado hay que recordar que los peatones son tan vulnerables como los ciclistas.
- **C. Usted se ha interesado por temas tan importantes para la movilidad como los accidentes de tráfico.**
- Así es. La asociación *Stop Accidentes* me invitó a unas jornadas sobre accidentalidad, en las que hablé sobre el tema del cumplimiento de las penas. Mi interés nació del hecho de que los jueces siempre debemos intervenir en estos asuntos, lógicamente; además creo necesaria una concienciación general para lograr disminuir los accidentes

movilizar el interés de los ciudadanos para presionar a los gobiernos en este sentido.

- **C. ¿Cuál es su postura sobre las penas relacionadas con los accidentes?**
- Defiendo un punto de vista diferente del estrictamente penal. Creo que el accidente no es lo mismo que otro delito voluntario y no se puede equiparar, por ejemplo, con un asesinato. Por otro lado está demostrado que los delitos no disminuyen por el hecho de endurecer las penas que los castigan (como en el caso de los países que aplican la pena de muerte). Hay que analizar cada caso y sobre todo buscar la prevención mediante formas de modificar las conductas. La comunicación fluida entre el sector automovilístico y los ciclistas podría ser un de ellas. Y por supuesto más educación vial y alternativas al uso del coche.
- **C. ¿Cuál es su relación con la bicicleta?**
- Me aficioné cuando enseñaba a montar a mi hijo de ocho años (hoy tiene 27, y curiosamente él no ha cultivado esta afición). Recuerdo que al principio me marcaba en las cuestas... Poco después empezamos a salir de excursión en grupo, con coche de apoyo. Hace ya ocho años que hicimos nuestra primera salida por el Canal de Castilla, cuando todavía era fácil encontrar vacas que

invadían las iglesias románicas. Hasta hoy, con mis 61.

- **C. ¿Y en la ciudad?**
- No voy a trabajar en bici, me parece muy complicado por varios factores. Tengo la impresión de llamar demasiado la atención, y no sé cómo llevar tantos papeles en la bici, la verdad. Uso una híbrida para moverme los fines de semana, en especial para el trayecto desde la avenida de la Ilustración hasta la Vaguada. Suelo encontrar problemas en los cruces, donde la bicicleta parece tan pequeña ante el tráfico, y en una ocasión un taxista me dijo que me apartara. Y aunque sé que en Pedalibre no sentís simpatía por el casco, yo lo uso siempre.
- **C. Unas vacaciones con la bici serían...**
- Una excursión por una Vía Verde. He recorrido todas las españolas y algunas por Europa. Por cierto, que aquí las tenemos en un estado de abandono enorme y necesitan una rehabilitación urgente. Por ejemplo, los apeaderos de la de la Jara están muy deteriorados, y son nuevos en realidad porque nunca se usaron para lo que estaban pensados. Y se me ocurre cómo promocionar su uso y ayudar a mejorarlas.

- **C. La escuchamos.**
- Propongo una Vuelta Ciclista a las Vías Verdes españolas 2006, en la que se impliquen los ayuntamientos, se elaboren carnés que acrediten el recorrido (2000 km, por ejemplo) y se promocionen los lugares por los que pasan y se contribuya a la inversión en la mejora de las instalaciones.

Hablamos de cómo se podría encauzar la propuesta y de las buenas relaciones de Pedalibre con *Vías Verdes*. Además, al hilo de sus experiencias cicloturistas, le animo a emprender viajes de alforjas. “Ni dios, ni amo, ni coche de apoyo”, me viene a las mientes en ese momento, pero con buen sentido decido que a una jueza no le cuadran las consignas anarcocicloturistas. Nos despedimos, le deseo buen viaje pues se va todo el mes de septiembre a trabajar fuera. Y le curso de palabra una cordial invitación de Pedalibre para participar en las 24 horas en bici por Madrid 2005.

Ángel Postigo



¡A MÍ EL PAKEFTE!

El Pakefte es la unidad de élite de Pedalibre, perteneciente a las Fuerzas de Acción Rápida que une, a su especial idiosincrasia, una alta preparación técnica y física. Está permanentemente preparado para actuar en cualquier escenario que se le asigne y dispone del más moderno utillaje ciclista. El Pakefte fue fundado en tiempos remotos por un grupo de socios ante la necesidad de la existencia de un cuerpo profesional de ciclodeportistas que fueran "sucesores de los Tercios de Flandes, Italia y América, con el mismo concepto del honor, del deber y del sacrificio", ideales que marcan su especial idiosincrasia.

Actualmente, el Pakefte mantiene todos sus ideales pero ha cambiado sus formas. Ahora actúa como fuerza oculta en marchas ciclodeportivas y realiza labores humanitarias en el furgón de cola de dichos eventos deportivos. En los últimos años ha engrandecido aun más su prestigio con sus actuaciones en las 24 horas, la Perico, la Quebrantahuesos, la PBP, la MGM...: Allá donde se le ha necesitado, el Pakefte ha estado presente.

El título de Rémorá te exige ser el mejor ciclista: deberás imponerte como norma de

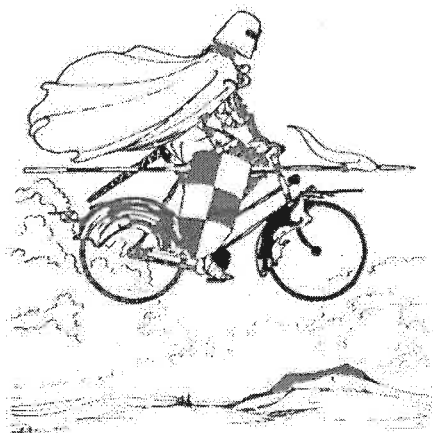
conducta "el disfrutar se va a acabar", superar sin queja la vida de campaña, la fatiga, estar siempre dispuesto al trabajo, al riesgo, al sacrificio. Solicitar siempre el puesto de mayor riesgo y comprometerte con la defensa de Pedalibre, su sociedad, sus intereses y valores.

El Pakefte tiene un trabajo, un empleo, un puesto de trabajo para todos aquellos, para todas aquellas que deseen servir bajo su bandera. Aventura, amistad, ideales, formación y una ridícula carrera son algunas de las cosas que ofrece el Pakefte. Ahora tienes una oportunidad de elegir, de hacerte un futuro, de ayudar, ahora puedes:

ALISTARTE EN EL PAKEFTE

<http://es.groups.yahoo.com/group/pakefte/>

Antonio González



Excursiones para niños por la Sierra de Madrid

Javier Zarzuela, Ediciones La Librería, 336 páginas.

ISBN: 84-95889-41-2

PVP: 17,50 euros

Ediciones La Librería nos ofrece una gran cantidad de guías de rutas y naturaleza. Una de las más interesantes para quienes

queremos disfrutar del campo con nuestros hijos es esta. En el libro se ofrecen 40 paseos por los mejores lugares de la sierra madrileña, con fichas detalladas, adaptadas por edades y épocas del año, llenas de sugerencias para que los niños aprendan de una forma natural, mediante el juego y la diversión. Cada ficha contiene información sobre la fauna y flora de la zona, y muchas ideas para jugar, aprovechando la infinidad de elementos naturales que se pueden encontrar en la naturaleza. No hay necesidad de llevarse los juguetes al campo.

Muchas veces nos hacemos preguntas como éstas: ¿Podrán ir los abuelos o un minusválido? ¿Se puede llevar carrito de bebé? ¿Hay lugares peligrosos? ¿Nos podemos bañar? ¿Cómo reconocer plantas o animales a simple vista? Todas ellas se responden en las rutas diseñadas por Javier Zarzuela, maestro, especialista en ecología infantil y padre de dos niñas.

Aunque el libro no está enfocado al uso de la bicicleta, esta resulta compatible con muchas de las rutas, y puede ser un complemento ideal para un día de diversión y aprendizaje. A la mayoría de las rutas se puede acceder a través del transporte público, lo cual viene especificado en el libro, incluyendo los horarios de autobuses y trenes.

José A. Jiménez

Bicitren

Tomás Lorenzo Velayos, Servicio de Docum. y Pub. 2005

Comunidad Autónoma de Madrid

PVP: 10 euros



Se me hace sencillo hacer un resumen de este libro tan estupendo porque el autor nos desvela ya sus claves desde la introducción: los

caminos de tierra son en general menos peligrosos para el ciclista de Madrid que las carreteras, y en ocasiones nos ofrecen paisajes que las otras pasan de largo. Por otro lado, muchas guías nos presentan recorridos para bici de montaña con un primer tramo a realizar en coche -con la bici en el maletero-, tramo que hay que conducir de vuelta a casa cuando estamos agotados, con el consiguiente peligro.

Bicitren ofrece 21 recorridos con punto de partida y destino en alguna de las estaciones de la amplia red de Cercanías de la Comunidad de Madrid. Recorridos como el Estación de Majadahonda-Estación del Escorial o Estación de Alpedrete-Estación de San Rafael, centrados en su mayoría en el oeste de la provincia. El 99% de los kilómetros discurre por caminos de tierra o carreteras poco transitadas.

El precio del libro parece bastante razonable, y los dos únicos lunares son la maquetación (los tipos de letra) y la falta de escala en los mapas. Por lo demás, este libro me ha hecho dar palmas con las orejas.

Adrián Begoña Moncó

Éxito de la 2ª Marcha Ciclonudista de Madrid

Bajo el lema "Seguimos desnudos ante el tráfico" más de 170 ciclistas urbanos de Madrid marcharon el 11 de Junio por el centro de la capital para exigir una ciudad con menos coches y más bicis.

Saliendo desde Cibeles, y ante los ojos atónitos de peatones y conductores, los ciclistas marcharon tranquilamente en pelotón y desnudos, mostrando que se sienten **DESNUDOS ANTE EL TRÁFICO**.

Con esta metáfora tan visual exigían que se construya una ciudad más habitable, equilibrada, en la que el coche no imponga su ley. Su propuesta: que se faciliten alternativas al automóvil privado: TRANSPORTE PÚBLICO, CAMINAR y la BICICLETA.

Lo que se perseguía con esta llamativa acción era sencillo. Por un lado una **reducción del excesivo uso del coche**; por sus nocivos efectos sobre la ciudad, sus ciudadanos y el medioambiente y paralelamente la consecución de **una ciudad más humana y habitable**, que desarrolle su actividad de forma sostenible, mejorando la calidad de vida de los ciudadanos.



Este evento, convocado en Madrid por la BiciCrítica Madrileña, Pedalibre, Los Verdes, Bicis Solidarias y 13M.org, recogía por segundo año consecutivo la convocatoria municipal de la Coordinadora de Colectivos Ciclonudistas de Aragón. Gracias al llamamiento de este colectivo (que este año celebró su 5ª Marcha) este día se convocaron Ciclonudistas en Barcelona, Zaragoza, Pamplona y Huesca, así como en otras ciudades de Europa y el mundo (Lista en <http://www.ciclonudista.net>).

En todo momento la policía escoltó a la marcha, a pesar de que no era una manifestación al uso, ya que se respetaban las normas de tráfico. La mayoría de ciudadanos que observaban el paso de tan

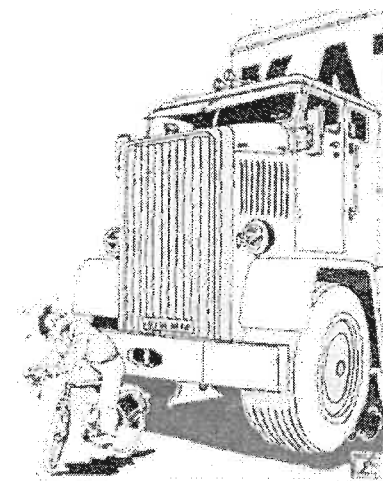
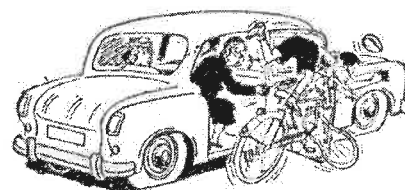
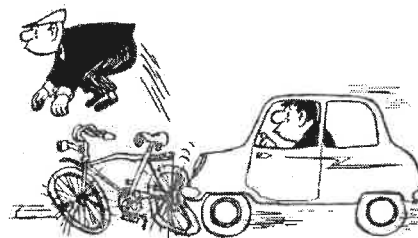


peculiar pelotón aplaudieron esta atrevida iniciativa y los pocos que se escandalizaron (sin dejar de mirar) no influyeron en el éxito del paseo, ya que andar desnudo en España es un derecho. El grupo marchó compacto y seguro, aunque la intervención de la policía cortando algunas calles hizo que los ciclistas no estuvieran realmente integrados en el tráfico. Al acabar se leyó un comunicado con las principales reivindicaciones (elaborado por Pedalibre principalmente) y se dio a conocer la Bici Crítica Madrileña y su cita mensual, que se

ha visto reforzada gracias a este evento.

Esta original iniciativa, que ya se ha convertido en un clásico en Madrid, triplicó la asistencia respecto a su primera edición, sirviendo de aglutinador de simpatizantes de la bici urbana y actuando como escaparate de sus reivindicaciones, que se vieron recogidas con relativa fidelidad en varios medios escritos de la capital.

Juan Gamba



Citas

La mayor eficiencia en el transporte no se ha traducido en reducir los tiempos de acceso a nuestros destinos sino en recorrer, más velozmente, las distancias, mucho mayores, que nos separan entre ellos.

Juan Manuel Ruiz García
"Velocidad ¿Ir más rápido o llegar antes?
En boletín CF + S 28. Enero 2005

Madrid tiene algunos inconvenientes pero también muchas potencialidades para que las bicicletas cumplan un papel en la movilidad. Partimos de cero. No habido en los últimos 30 años ningún avance. La política a favor de la bicicleta no ha existido.

Alfonso Sanz, EL PAÍS, 1 de mayo de 2005

El alcalde Ruiz Gallardón se ha comprometido a construir al menos 30 km de carriles bici cada año hasta el 2012.

EL PAÍS, 2 de mayo de 2005

Simplificar la vida no debe sonar a sacrificio, ni a perder comodidades. Es justo lo contrario: si alguien quiere un coche más potente, una casa más grande, tener sus armarios repletos de ropa... tiene que trabajar más y más horas, sufrir estrés y tener menos tiempo para la familia y los amigos. En realidad, es menos feliz. En cuanto al sacrificio, yo digo que hay que enamorarse de la naturaleza. Cuando te enamoras de alguien, nada de lo que hagas por esa persona te parece un sacrificio. Así hemos de amar a la Tierra.

Jim Merkel, autor de *Simplicidad radical* (Fundación Tierra. Barcelona, 2005) en declaraciones al Heraldo de Aragón el 16 de mayo de 2005, en apoyo de la campaña Tour No Oil

Lo revolucionario hoy pasa por ser ecologista, definido como ser alternativo a una sociedad de consumo y productivista que produce su propia destrucción.

Daniel Cohn Bendit, EL PAÍS, 3 de julio de 2005



Excursiones

7 - 20
Octubre

Camino de Santiago

Si siempre estás diciendo que quieres realizar el Camino de Santiago francés, aquí tienes la oportunidad; sin prisas, pero sin pausas empezaremos dónde decidamos y acabaremos donde nos apetezca. Si aun te quedan unos días libres en octubre, disfrutemos de la temporada otoñal del camino, en peregrinaje ciclista.

Para principiantes: recordarles que el camino es variado, con algunas etapas durillas, si bien en general la dificultad es media ¡Ánimo otoñal!

Pilar Rivero Tf. 687965082 - Email: pilar_rivero@wanadoo.es

15 - 16
Octubre

Somosierra Otoñal

Recorrido circular de unos 90 km. y de trazado de dificultad media. Visitaremos pueblos de la cuenca del Lozoya, con sus fortificaciones que nos recuerdan su pasado fronterizo. Rodaremos por las proximidades de la presa de El Atazar, por pueblos con encanto rodeados de montañas, como Prádena del Rincón, Puebla de la Sierra o Montejo, cuyo hayedo intentaremos visitar. Una zona poco conocida de la sierra de Madrid que en estas fechas se viste de otoño.

Raquel y Javier Tf. 918573881- 696230274 - 636856195

Email: olpechehi@hotmail.com - javierpou@wanadoo.es

22 - 23
Octubre

Alto Tajo

Aunque no lo parezca, todavía queda la parte más bonita de esta zona si ser tocada por el fuego. Salida de Molina de Aragón, Hoz del Río Gallo, Zaorejas, Puente de San Pedro, donde cogemos la pista forestal del Parque Natural del Alto Tajo. El parque está lleno de zonas de acampada libre para dormir. A la mañana siguiente se sigue la pista del parque hasta Taravilla. Si sobra tiempo y hay ganas, la pista continúa hasta Peralejos de las Truchas. Por último, se desciende hasta Molina de Aragón, por carretera bien asfaltada.

Andoni Ripoll - Tf. 649939604 - Email: andoniripoll@yahoo.es

22 Oct.
13 Nov

Excursión Mandarin

Os propongo una excursión por China, que como sabéis es la república más "popular" del mundo. El plan es aventurero, cicloturista y senderista. Con lo cual el grueso del recorrido está expuesto a la improvisación. Lo único que está fijado son las fechas. Desde y hasta Hong Kong. La ruta inicialmente prevista es HK-Guilin-HK, evitando el tramo superpoblado hasta pasar Cantón. En Guilin se puede visitar las famosas montañitas puntiagudas cársicas entre arrozales y en Yangshuo unas estupendas cuevas. Es una zona húmeda, por eso conviene ir en esa época seca. Por lo visto, en los alrededores de HK hay buenas rutas para senderistas. Esto preparando la ruta con una amiga singapureña, de padres chinos, que hará de intérprete.

Jose Manuel - Email: jm_pedalibre@yahoo.es

29 Oct.
1 Nov

Valderejo en Otoño

Se va y se vuelve en tren. Esta ruta será en su estructuración y retícula geoespacial un calco a la que se hizo en el año 2003 en el mes de Mayo, pero para nada parecida por su variación en

el tiempo, o sea, de verlo en primavera a verlo en Otoño va un mundo, que digo, un Universo (plazas limitadas en el tren, por cuestiones de horario).

Carlos Gamo - Tf. 918033618 - Email: carlosgamo@wanadoo.es

30 Oct.
13 Nov

Agadir y el Anti Atlas

Se pretende visitar la zona de Taфраoute dentro de una sierra granítica espectacular del Anti Atlas, así como las zonas predesérticas cercanas al desierto, y posiblemente la zona costera de Agadir. Por la topografía de la zona (media montaña con puertos de 1500 m. de altitud), y dado que se empieza en el nivel del mar, habrá bastante desnivel que subir. Ida y vuelta en avión a Agadir. Se está intentando adaptar el recorrido para poder volver al final de la primera semana para los que no puedan coger 15 días.

Francisco - Email: fran_ist@hotmail.com

5 - 6
Noviembre

Biocultura

La Feria dedicada a la Vida Sana, sigue contando con Pedalibre para promocionarla.

9
Noviembre

El Escorial

Iremos de Robledo de Chavela hasta el Escorial en un solo día. Ida y vuelta en Tren.

Ángel Inglada - Email: angel.inglada@sun.com

12 - 13
Noviembre

Por Tierras de Guadalajara

Iremos por Luliana, Brihuega, Valdeavellano y volveremos a Luliana.

María Jesús - Tf. 639345521 - Email: mariajemjc@hotmail.com

19
Noviembre

Excursión en "coche" negro

En bici a la eternidad: La ruta del 110.

Jose María Barreiro - Email: jbarreiroespana@yahoo.es

20
Noviembre

Río Tajo

Saliendo y terminando en Aranjuez, iremos cercanos al río hasta cruzarlo de manera pintoresca.

Juan Merallo - Tf. 659074600 - Email: merallo@wanadoo.es

26 - 27
Noviembre

Por Tierras de Don Quijote (I)

En el año del IV Centenario de Don Quijote de la Mancha no podíamos dejar de pedalear por las tierras del Ingenioso Hidalgo. Visitaremos las "Tablas de Daimiel", declaradas Parque Nacional por su fragilidad y belleza. Sin salir de Málaga entraremos en Malagón para luego ir a ver los restos arqueológicos de Calatrava la Vieja, antigua ciudad islámica. 90 km. de ruta que discurrirán por carreteras y algunos tramos de la "Ruta de Don Quijote", corredor verde

acondicionado por la Junta de Castilla-La Mancha. Recorrido circular con ida en autobús a Daimiel y vuelta en tren o autobús.

Josean - Tf. 6006114892 - Email: josean94@hotmail.com

3 - 11
Diciembre



Aprovecharemos el largo puente para recorrer zonas insólitas de Al-Andalus.

Francisco - Email: fran_ist@hotmail.com

17 - 18
Diciembre



Excursión circular de 46 kms. de recorrido que discurre entre Móstoles-Villamanta-Móstoles (Madrid). El recorrido discurre por la antigua vía del ferrocarril, hoy acondicionado como vía verde y cuyo tipo de firme es tierra sin acondicionar. Ideal para bicicletas de montaña o híbridas. Contemplaremos una mezcla de paisajes urbanos, parques, campos de cultivo, cotos de caza menor y pueblos que se han desarrollado bajo la influencia de la capital y a la vega del río Guadarrama. Nos evitaremos los atascos de fin de semana al acceder en tren de Cercanías a la zona. El invierno es una buena época para pedalear por esta zona de la Comunidad, cuyas temperaturas son mas suaves que en otras latitudes.

Carmen García - Tfno: 91 3666844 - Email: carmen@arraldi.jazztel.es

4 - 11

Diapositivas: Etiopía: 200 km en bici en 3 semanas.

22 - 24

Proyección digital: Ciclo(n)turismo en Cuba

18 - 21

Proyección digital: Alcarria Invernal (años 2004 y 2005) y ruta nocturna por la Casa de Campo (verano del 2004).

21 - 24

21 - 24

La versión reducida y gratuita del Ciclopedia se distribuye en las siguientes tiendas de Madrid: CicloWork, Bicis Santi, Calmera, Chapinal, Ciclos Delicias y Karakol.