

ASOCIACIÓN PEDALIBRE DE USUARIOS DE LA BICICLETA

¿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:

Municipio:

E-Mail (si lo tienes):

Dgto's Bancarios

Banco e caixa:

Dirección:

Nº de Cuenta:

Nombre del titular:

G.F.

O Ingresando en el

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

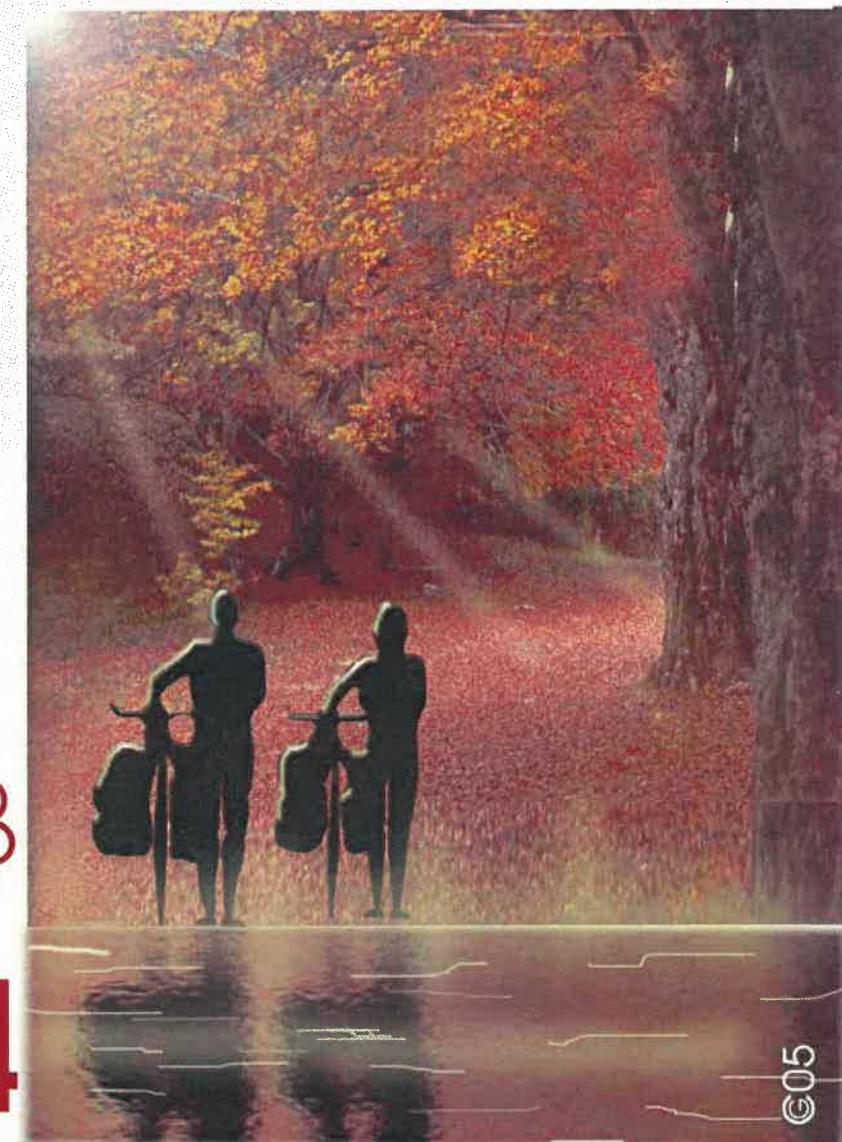


CICLOPEDIA

info@pedalibre.org

A horizontal menu bar featuring several colored circles (red, orange, yellow, green, blue) of varying sizes. To the left of each circle is a label in a sans-serif font: "Pedalibre Informa", "Reportaje", "Reflexiones", "Alegaciones al plan especial Recoletos- Prado", "Citas", "Reseñas", "Hace muchas, muchas ruedas", "Relatos", "Entrevista", "Bicis curiosas", "Actividades", and "Excusiones".

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

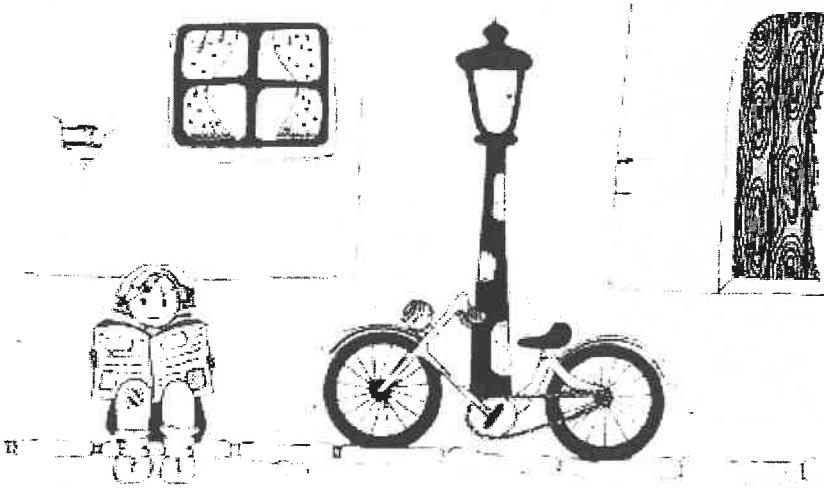


54

G05

Contenidos

Editorial	3	Bicis curiosas del mundo mundial ..	18
Pedalibre Informa.....	4	Noticias	19
Informe. Alegaciones al Plan Especial		Hace muchas, muchas ruedas	21
Recoletos-Prado.....	5	Reseñas	22
Reportaje. El GPS.....	9	Otros Timbrazos.	25
Reflexiones. Lo que aún nos espera.....	12	Rincón Literario	28
Reflexiones. Sufrimientos	13	Llamada a la colaboración	29
Relatos. La última mañana	14	Excursiones y actividades	30
Un Viaje por el Donao	15		



Este boletín lo prepara un grupo permanente de trabajo en el que todos los socios y simpatizantes de Pedalibre estáis invitados a participar. Si quieres formar parte de esta redacción virtual, envía un correo a ciclopedia-subscribe@yahoogroups.com. 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

PORTADA Y CONTRAPORTADA: Carlos Gamo

Editorial

No son pocos los que tienen mala opinión de la televisión española y creen que la mayoría de los contenidos televisivos son un batiburrillo alienante sometido a las cuotas de audiencia y al mal gusto. Como no hay norma sin excepción, hace un par de meses empezó a emitirse un programa con vocación de servicio público, noble propósito y realización cuidada llamado VIVE LA VÍA sobre las Vías Verdes.

La serie terminó el 18 de diciembre con la repetición del capítulo dedicado a las Vías Verdes de Val de Zafán, Tierra Alta y Bajo Ebro. Han sido 11 capítulos en total y, según los datos que publica *Amigos del Ciclismo* en su web, el programa del día 23 de octubre obtuvo 783.000 espectadores. Mucha gente que no conocía estos itinerarios ha descubierto su existencia con evidente agrado y curiosidad. La serie también se está comercializando en DVDs que incluyen extras con información sobre las rutas y sus atractivos.

La repercusión y la excelente acogida entre los amantes del cicloturismo de VIVE LA VÍA hablan por sí solas de la buena calidad de la serie. Sobre cada itinerario se ha ofrecido información rigurosa y abundante de la naturaleza, la cultura y los pueblos; se ha buscado el contacto con la gente que se sirve de las Vías para el ocio en bici, a pie, a caballo o en silla de ruedas; se ha valorado cómo estas infraestructuras aportan beneficios turísticos, económicos y en términos de bienestar a los habitantes de las poblaciones por las que pasan. Ha sido un gran acierto que fueran los propios vecinos los que nos contaran el impulso al desarrollo rural que las Vías Verdes suponen. Hay

mucho por lo que felicitar a los que han elaborado VIVE LA VÍA, con el periodista ambiental Luis Miguel Domínguez como director de un proyecto complejo con el apoyo de muchas instituciones y organismos.

Desde que se inició en 1993, el Programa Vías Verdes ha dado unos resultados muy importantes. A pesar de que necesitan muchas más inversiones y, como saben bien los que las frecuentan, las Vías Verdes presentan en algunos casos deficiencias de mantenimiento graves, ya existen casi 1.500 kilómetros (unos 200 de ellos en obras o licitación) de antiguos trazados ferroviarios acondicionados en 58 itinerarios, y se ha invertido cerca de 50 millones de euros en el acondicionamiento como Vías Verdes de estas infraestructuras.

Como señala el Programa Vías Verdes, estos itinerarios constituyen un instrumento ideal para promover en nuestra sociedad una cultura nueva del ocio y del deporte al aire libre, de la movilidad no motorizada. Representan un claro apoyo a la cultura de la bicicleta, al generalizar su uso entre todos los ciudadanos, desempeñando un importante papel educativo, en especial para los más jóvenes.

Después de esta serie que nos ha animado a viajar en tren, a rodar en bici y a ser libres de verdad sobre la grava acogedora de una Vía Verde cualquiera, es probable que la programación televisiva vuelva a resultar tan decepcionante como de costumbre. Sin embargo, la conclusión es positiva: estos programas han redimido durante unas pocas semanas a esa televisión infame y han enseñado a muchos qué hay otros caminos para disfrutar. Consisten en apagar la tele, coger la bici, vivir la vía.

Ángel Postigo



Asamblea de ConBici

Dos representantes de Pedalibre participaron el 29 de octubre en la Asamblea Anual de ConBici, Coordinadora Ibérica en Defensa de la Bicicleta, en la Palmas de Gran Canaria. Estos son los acuerdos más destacados de dicha Asamblea:

- 1) Hacer desde ConBici un folleto sobre la bici (*Deberes y Derechos del ciclista; deberes del automovilista con el ciclista*) para distribuir entre distintas instituciones y centros educativos u otros.
- 2) Incorporar al Secretariado de ConBici a Narciso Díaz Casanova, que a su vez se incorpora al Grupo de Trabajo del Observatorio de la Publicidad.
- 3) Interrumpir la edición de la revista *Sin Prisas* y devolver las cuotas a los suscriptores que la han abonado.
- 4) Convocar el Premio ConBici a la Movilidad Sostenible 2006.
- 5) Celebrar el "Congreso Ibérico Bicicleta y Ciudad" en Córdoba en torno al 12 de Octubre de 2006. Próximamente se indicará la fecha exacta.
- 6) Poner en funcionamiento la web www.conbici.org con la participación de los grupos.
- 7) Hacer una campaña sobre el Plan Estratégico de Infraestructuras y Transportes (PEIT) del Ministerio

de Fomento, para que las Comunidades Autónomas y municipios desarrollen en sus territorios los puntos relativos a los medios no motorizados, en nuestro caso la bicicleta.

- 8) Hacer a ConBici miembro de *World Carfree Network*.
- 9) Editar un folleto bilingüe ConBici que sirve de presentación de la Coordinadora en español-inglés, con el fin de ser utilizado a nivel internacional también.

Desde el Secretariado os emplazamos y animamos a participar en la Coordinadora con vuestras aportaciones, tanto en los Grupos de Trabajo como en las Asambleas. Damos la bienvenida y agradecemos vuestras colaboraciones que siempre enriquecen el trabajo y los logros que se obtienen, y esperamos que el año 2006 sea un poco más el año de la bici en toda España.



Marchas y manifestaciones

Participación y convocatoria al paseo en bicicleta, reivindicando un carril bici en c/Arturo Soria - Hermanos García Noblejas, el 26 de noviembre.



Otras actividades y colaboraciones

Participación en la feria Anual Biocultura.

ALEGACIONES AL PLAN ESPECIAL RECOLETOS-PRADO

1. INTRODUCCIÓN.

Desde la Asociación PEDALIBRE siempre hemos reivindicado una ciudad donde ciclistas y peatones recuperen el espacio que han perdido por el abuso del coche como medio de desplazamiento urbano.

Entendemos que la movilidad en una ciudad debe plantearse y concebirse atendiendo también a otros criterios distintos a los usuales, tales como los de salud pública, equidad, mínimo impacto ambiental y seguridad vial. Recordemos que ciudadanos son todas aquellas personas que conviven en un mismo espacio, con independencia de su capacidad motora y sensorial, edad, poder económico, etc; la política de transporte tiene que tener esto en cuenta, de lo contrario, segregaría a partes importantes de la sociedad. El crecimiento desmedido del uso del automóvil y la infraestructura que precisa, ha actuado, y sigue actuando, en contra de importantes sectores sociales. No puede justificarse de manera alguna el volumen automovilístico en circulación que tenemos que soportar, y mucho menos su justificación en base a una supuesta libertad individual, ya que su impacto supera y hace imposibles derechos fundamentales como son la seguridad, la salud y el derecho a un buen medio ambiente.

2. JUSTIFICACIÓN.

A continuación se exponen una serie de aspectos y elementos que justifican las alegaciones y propuestas que se hacen más adelante en este mismo documento.

Velocidad motorizada

Cualquier reforma que pretenda favorecer a peatones y ciclistas debe minimizar el riesgo al que se ven sometidos, es decir, reducir el peligro que representa el uso del automóvil y sus altas velocidades.

La velocidad que desarrolla normalmente un vehículo motorizado en Madrid, y en especial,

en la zona objeto de reforma, Paseo del Prado, Recoletos y Alfonso XII, constituye un verdadero peligro que debe corregirse. Con el incremento de la velocidad, los conductores establecen un campo de atención más estrecho y lejano, en previsión de incidentes no inmediatos, y disminuyen la atención hacia los laterales más próximos; se concentran en la detección de los peligros de mayor envergadura frente a los menos amenazadores como peatones y ciclistas. La velocidad es, además, junto a la masa del vehículo, un factor clave en la gravedad de los accidentes de peatones y ciclistas. La muerte por atropello es una realidad que no debemos olvidar.

Por desgracia, el día a día demuestra que, para el control de la velocidad, no es suficiente su limitación legal, ni tampoco el aviso de sanciones por su incumplimiento. Desde nuestro punto de vista, es preciso diseñar la vía de forma que tampoco se pueda físicamente alcanzar velocidades elevadas, y para ello sería necesario la reducción del ancho del carril, instalación de lomos, usar pavimento especial, etc.

Contaminación

Según un reciente estudio de la OMS, no existe, al contrario de lo que se creía, un nivel seguro de contaminación atmosférica, que no perjudique la salud o el medio ambiente.

De acuerdo con la recogida de datos para el programa "Aire Limpio para Europa" de la UE, los efectos perjudiciales de la contaminación sobre la salud, siempre desde el punto de vista estadístico, son similares en escala a los producidos por el consumo de tabaco (en este caso, se acumulan en los fumadores, ya que muchos de ellos ven agravada su situación por la contaminación atmosférica). La situación es peor de la que se esperaba: en España, teniendo en cuenta todos los elementos contaminantes, en el año 2000, 13.939 personas fallecieron prematuramente. La contaminación aumenta un 0,6% la mortalidad a corto plazo y es cuantiosa la pérdida económica en bajas laborales y

enfermedades que provoca.

En Madrid, las partículas en suspensión como el dióxido de azufre, el monóxido de carbono o el ozono troposférico, proceden de la combustión de combustibles fósiles, utilizados fundamentalmente por el tráfico motorizado. Curiosamente, el ozono, un gas oxidante que produce irritación de los alvéolos pulmonares y agravamiento de alergias, asma y enfermedades respiratorias, en un ejercicio peculiar de "solidaridad", se traslada a los alrededores de la zona contaminada, agravando aún más la situación. Asimismo el ozono perjudica a las cosechas y afecta negativamente a los edificios.

El medio ambiente se ve afectado igualmente por la contaminación atmosférica. Es una fuente de acidificación de los ecosistemas, como bosques y lagos, siendo también la principal causa del efecto invernadero.

El Protocolo de Kyoto es un compromiso nacional para reducir la emisión de estos gases. Es un intento para poner freno a los efectos producidos por el cambio climático. En lo que respecta a Madrid, el uso del transporte privado motorizado, primer causante del efecto invernadero, en lugar de descender ha aumentado. Según la última encuesta de consumo de la Cámara de Comercio, los desplazamientos en coche privado han aumentado hasta un 60%.

* Un estudio del Ayuntamiento de Madrid sobre los valores medios de emisiones de óxido de nitrógeno producidos por el tráfico, corresponde un 79,08% a turismos (frente al 47% de media nacional); 9,85% a furgones (frente a 12,06%); un 4,49% a camiones (frente a 21,06%); 2,52% a autobuses (frente a 18,84%) y 4,06% a ciclomotores (frente a 0,31%).

El ruido es otro factor digno de reseñar. Nuestro país tiene el triste honor de ser el país más ruidoso de nuestro entorno europeo. El rugido de los motores, los acelerones, el rodamiento, los frenazos o los bocinazos, junto con la inseguridad que produce el tráfico, el excesivo espacio que ocupa, y el calor que desprende, contribuyen a lo que los expertos

llaman estrés urbano.

Aumenta el sedentarismo

En la última Encuesta Nacional de Salud se refleja un aumento del sedentarismo y una amenazadora tendencia al sobrepeso en la población escolar. Un 55% por ciento de los españoles manifiesta no realizar actividad física alguna. Según la responsable del Ministerio de Sanidad, "el hacer Ejercicio no se refiere a hacer culto al cuerpo ni a apuntarse al gimnasio para hacer sesiones de tres horas diarias; el Ejercicio debe ser adecuado a la edad y a la condición del que lo practica". La actividad física debe formar parte de lo cotidiano y nada mejor que utilizarla en los desplazamientos diarios (andar o ir en bicicleta).

Recientes estudios avalan el poder adictivo que tiene el uso continuado del coche. El que se emplee masivamente en trayectos urbanos de menos de 2 km , a pesar del alto coste que implica, teniendo como alternativa el transporte público, o el ir a pie o en bicicleta, es un dato muy preocupante.

Mejor, sin prisas

Coincidimos plenamente en la filosofía de que "el mejor espacio urbano es el que estimula la participación, el que invita a pararse a charlar o a sentarse a mirar, el que acoge manifestaciones sociales diversas", pero no tanto en la concepción estanca que supone este tipo de uso ciudadano (llamado lúdico) y el del funcionamiento eficiente. No se trata de contraponer "una superficie habilitada para el paseo cómodo que invita a andar, a sentarse, a estar, a ir de un museo a otro, de una exposición a un centro cultural..." con el quehacer o los desplazamientos diarios al trabajo. Ambos usos son compatibles, si los desplazamientos se realizan mediante medios de transporte adecuados, y el coche privado no está entre ellos.

Existe hoy en día una imperiosa necesidad de "ahorrar tiempo", y "maximizar la eficiencia". El estrés, la depresión o la fatiga crónica son fruto de nuestra pésima relación con el tiempo

y de la profunda desconexión con los ritmos de la naturaleza y con nuestros propios ritmos biológicos. Es más, según el psicólogo Peter Fraenkel, director del Centro del Tiempo, el Trabajo y la Familia en Nueva York: "*la soga del tiempo está haciendo saltar por los aires las relaciones humanas*".

La Reforma del Eje Prado-Recoletos, a través de su diseño puede contribuir a una desaceleración del ritmo frenético actual, favoreciendo la implantación de un modelo de desplazamiento más humano y que suponga una verdadera mejora en la calidad de vida.

Una de las soluciones: la bici

El uso de la bicicleta se presenta como parte de la solución al colapso de movilidad y mal ambiente que actualmente tiene nuestra ciudad. Son conocidas las ventajas de este medio de transporte: representa un menor peligro, mejora la salud de la población, combate el sedentarismo, facilita la comunicación social, mejora la calidad ambiental (menor ruido y contaminación), aumenta la autonomía de grupos sociales como niños y ancianos, precisa de una menor utilización de recursos renovables y no renovables, minimiza la ocupación del espacio por infraestructuras y representa un mayor ahorro económico y una mayor equidad.

La condición física y mental requerida para desplazarse en bicicleta se conserva hasta edades muy avanzadas. En países con fuerte presencia de ciclistas, la edad no interrumpe el uso de la bicicleta: las estadísticas holandesas indican que los varones mayores de 65 años recorren diariamente 2,77 Km. en bicicleta, cifra que incluso supera la que corresponde a los varones de entre 40 y 50 años.

Por otro lado, poderosas razones médicas avalan el Ejercicio de montar en bici. Según un metaanálisis realizado por la Escuela Superior Alemana de Deportes "...el uso regular de la bicicleta reduce en más del 50% el riesgo de infarto de miocardio al bajar la presión arterial y reducir el colesterol malo, ejerce una función protectora sobre las articulaciones y ayuda a prevenir las dolencias de espalda,

fortalece el sistema inmunológico o de defensa, combate el estrés y la ansiedad y proporciona a todo el organismo una sensación de estado de bienestar."

El ahorro económico que supone usar la bicicleta frente al uso del coche es evidente. Los costes de adquisición y mantenimiento son un de 30 a 40 veces inferiores. Para la misma capacidad de transporte la bicicleta requiere entre 10 y 20 veces menos inversión que la demandada por el automóvil y el coste de una plaza de aparcamiento para ese vehículo equivale al requerido para el aparcamiento de 15 bicicletas (Estudio hecho por el Centro para la Investigación y la Estandarización en Ingeniería Civil y del Tráfico. Holanda).

En una economía dependiente del petróleo, como la nuestra, el ahorro energético en un sector tan importante como el transporte es especialmente interesante.

Reforma Prado-Recoletos

A nuestro entender, cualquier reforma debe tender a crear sistemas sostenibles. Debe contemplar la problemática existente y en la medida que le corresponde, compensar el desequilibrio. Las Administraciones Públicas, en este caso el Ayuntamiento de Madrid, a través de sus actuaciones, deben inducir a cambiar la realidad actual. La Reforma del Eje-Prado Recoletos que se nos presenta no puede quedar al margen.

Aunque bien es cierto que en el Proyecto se contempla una disminución del tráfico privado motorizado por el Eje en cuestión, suprimiendo carriles entre las plazas de Atocha y Cibeles, también es cierto que se compensa aumentando los existentes en la Calle Alfonso XII. Si a esto añadimos que se mantiene el número de carriles entre las plazas de Cibeles y Colón, lo que se hace realmente es desplazar la intensidad del tráfico, sin promocionar en modo alguno la reducción real del tráfico privado motorizado en la zona objeto de la reforma.

En el análisis que aparece en la memoria del proyecto se afirma:

"... el Eje Castellana - Recoletos - Prado, que sigue soportando altas intensidades, como consecuencia de su notable papel funcional, dentro de la estructura de la ciudad". "...la intención de rescatar parte de los valores perdidos, potenciar el papel social, cultural, monumental y ambiental entra en contradicción con el importante papel funcional que hemos dicho que desempeña actualmente ese espacio, por su alta intensidad circulatoria y por la gran superficie que ésta requiere".

Y en este sentido queremos apuntar que el tráfico que sufre esta zona, como otras muchas, por no decir todas, es debido a que durante demasiado tiempo hemos tenido que sufrir una ciudad que se estructura de acuerdo a las necesidades del coche y no a las necesidades y a la calidad de vida que merecemos todas las personas; este es el auténtico problema, por

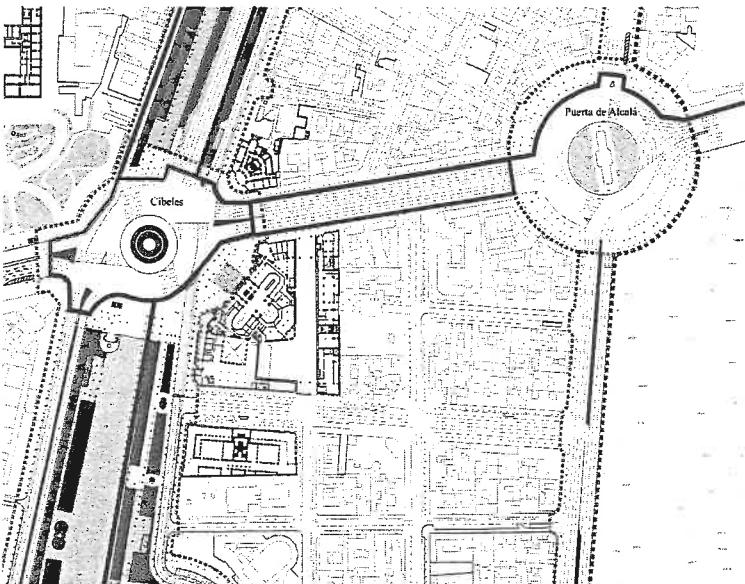


Ilustración 1. Anillo ciclista en Cibeles y propuesta de creación de tramos unidireccionales en Alcalá y Recoletos. El resto de la vía propuesta es bidireccional.

Este documento es un extracto, preparado por Agustín Ortega, del texto debatido y redactado por un grupo de trabajo constituido en el seno de la Asociación PEDALIBRE e integrado por las siguientes personas ordenadas en orden alfabético: Andrés Andrés, Miguel; Linaza Iglesias, Ramón; Merallo Grande, Juan; Núñez Pérez, Eva; Ortega Cintas, Agustín; Tejero, María Isabel; Van der Grift, Dirk Jan. También se quiere agradecer la colaboración prestada a: Christian Kisters y Alfredo Calosci.

ello estimamos que las actuaciones deben encaminarse a cambiar el modelo de movilidad y no a trasladar los problemas a otro sitio.

3. ALEGACIONES Y PROPUESTAS

Por todas las razones expuestas, la Asociación PEDALIBRE presenta las siguientes propuestas y alegaciones al Proyecto de Reforma Prado-Recoletos:

1. Construcción de una vía ciclista que recorra desde la Pl. Colón hasta Atocha.

A partir de este punto, en el documento presentado por registro se describen una serie de alegaciones de carácter técnico que puedes encontrar en el archivo situado en www.pedalibre.org. Como muestra te mostramos uno de los gráficos incluido en el documento citado:

EL USO DEL GPS EN LA BICICLETA

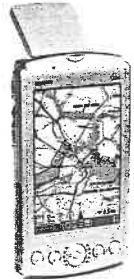
Parece que a los que llevamos varios años practicando la bicicleta, se nos va quedando el mapa pequeño. Compramos nuevos libros de rutas para que nos guíen en nuestro afán de conocer lugares distintos al tiempo que disfrutamos con nuestra bicicleta. Poco a poco vemos como algunos, yendo un poco más allá, van colocando unos pequeños aparatos en sus manillares que miramos de reojo con cierta incredulidad y no poca intriga. ¿Realmente será útil el GPS? ¿Sabré yo alguna vez utilizarlo?

Pues bien, vamos a tratar de resolver todas esas dudas para que después de leer este artículo sepas realmente si lo necesitas y sobre todo si podrás utilizarlo sacándole todo el partido que tiene. Con ello podrás saber qué inversión tendrías que hacer y qué resultados esperar.

1.- GPS (Global Positional Satellite)

Es un aparato capaz de darnos la posición en la que nos encontramos (longitud, latitud y altura). Es decir, si estábamos perdidos y conectamos el GPS, seguiremos estando perdidos, pero sabremos exactamente nuestra posición. ¿Alguien tiene un mapa que contenga esas coordenadas? De ser así podremos pasar las coordenadas que leemos en el aparato al mapa. Veremos de esta manera dónde estamos perdidos. Si eres capaz de identificar en el mapa cuál es tu destino, prueba a leer esas coordenadas en el mapa y traspasarlas al GPS. Eso significa crear un *waypoint* en tu GPS con esas coordenadas. A continuación ejecutaremos un *go to* a ese waypoint y el GPS nos irá dando información de la distancia en línea recta a nuestro destino, así como la dirección en la que se encuentra. Igualmente, una vez que

nos movamos con nuestro GPS encendido, éste sistemáticamente irá grabando nuestra posición y la hora, datos que irá apilando en un fichero conocido como *track* (marca); al que luego podremos dar un nombre para personalizarlo. En caso de haber salido de casa con el GPS encendido, seríamos capaces de volver por el mismo sitio siguiendo las huellas del *track*.



¡Uf!, parece que de esta hemos salido bien. Pero si necesito un mapa... ¡quizás con la brújula hubiese bastado! La respuesta es no, ya que es complicado conocer el punto exacto en que nos encontramos sobre el mapa. Esto se hace orientando el mapa con la brújula, pero a continuación tendremos que identificar puntos significativos a nuestro alrededor, como una montaña, que nos permita localizarla en el mapa y a partir de ahí situarnos. Esto ya es complicado, y si encima estamos en un relieve llano o de noche, habría que preguntar a nuestros compañeros de ruta: ¿alguien tiene un GPS?

2.-Antes de comprar el GPS.

Para hacer un uso normal de nuestro GPS necesitaremos tener un ordenador que soporte un software específico sobre el que cargar y descargar nuestros ficheros, y abrir mapas, *tracks*, *waypoints* y rutas.

Antes incluso de tener el GPS, deberíamos instalar en nuestro ordenador un software de este tipo. Existen varias aplicaciones en el mercado, disponibles en internet y que podéis descargar y usar en vuestro ordenador, ya que todas ellas permiten un uso gratuito en pruebas. Una vez que hagas funcionar una de

estas aplicaciones, podrás empezar a entender de qué estamos hablando.

La más famosa es OziExplorer. La más resolutiva y, encima, española, CompeGPS Land; existen otras más como Yauset, Fugawi, etc.

Accede a la página de CompeGPS y descárgate la última versión de Compe Land. Despues de tenerla instalada, te recomiendo abrir y leer la ayuda. Comprenderás que es abrir una foto (.jpg) de un mapa que nosotros mismos hemos escaneado y referenciarlo marcando un mínimo de dos puntos cualquiera del mapa con coordenadas conocidas. Una vez conseguido esto, comprenderemos que es un *waypoint*, una ruta o un *track*.

Veremos que hay un software complementario llamado Compe Pocket que se instala sobre una PDA o un teléfono móvil-PDA y que los convertirá en un magnífico GPS con muchas de las funcionalidades que ofrece Compe en nuestro ordenador de sobremesa.

3.-Cómo funciona un GPS

El GPS propiamente dicho incluye un sistema de radio receptor conectado a una antena capaz de recibir la señal de los Satélites de Posición Global. Cada satélite emite continuamente un “paquete” de información con su identificación, la hora de emisión y su posición. Así nuestro receptor GPS interpreta estas señales de forma que al conocer las posiciones precisas de los satélites y el retardo horario en la recepción de la señal, nos sitúa en unas coordenadas dentro del elipsoide WGS 84 normativo en que se mueven. Para que haya un cálculo mínimo nuestro receptor necesita recibir la señal simultánea de como mínimo tres satélites, aunque lo normal sea que se mantenga contacto simultáneo con entre seis y diez satélites lo que los hace muy precisos.

Pero una vez conocida nuestra posición de longitud, latitud y altura con la norma WGS 84, nuestro GPS nos presentará los datos

como le hayamos dicho en las opciones de configuración.

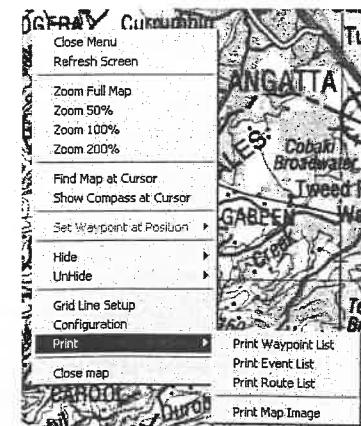
- Tipo de proyección: en grados o UTM.
- Datum: Corrección para mapas. Lo normal es que en España los mapas estén referenciados con arreglo a la norma European 1950 y no en WGS 84.
- Altitud: también necesita la corrección de elipsoidal a geoidal. Por ejemplo en España; el elipsoide definido por el WGS 84 mantiene una altura aproximada de 50 metros sobre el nivel del mar.

4.- Tipos de GPS

Los GPS más comunes y menos voluminosos para nuestras bicicletas son los tipos Etrex de Garmin cuyas mejores bazas son el hermetismo y el tamaño, pero nada más. Están excesivamente limitados por su falta de memoria (dificultad para grabar los *track* de varios días) y una pantalla de los años 60 (en blanco y negro).

Últimamente ya comienzan a verse los que traen pantalla TFT en color, navegador para cuando vamos en coche, etc. pero son tremadamente caros.

Lo más versátil hoy por hoy es la PDA con GPS incorporado. Aunque tiene dos pequeños problemas: uno adaptarla a nuestro manillar de la bici (aunque puede ir perfectamente dentro de la bolsa porta mapas que colocamos sobre el manillar), y el segundo inconveniente es



encontrar un modelo de PDA que tenga las baterías intercambiables (No las había, pero Yakumo acaba de sacar una al mercado). Esto hace que mi PDA, con batería interna, tenga una autonomía de 5,5 horas, despues tengo unas cuatro horas para ponerla a recargar si no quiero perder todos los datos (aunque ya tengo muy avanzado un pequeño dispositivo de alimentación complementario pequeño, ligero y barato).

La primera gran división de los GPS sería los OutRoad y los OnRoad o navegadores.

Realmente ambos llevan un GPS propiamente dicho más un sistema de valor añadido que nos presenta los datos dependiendo de las necesidades de uso.

Los OnRoad son los conocidos como navegadores que se instalan en los coches. Sorprende ver cómo estos pequeños aparatos acumulan en muy poca memoria todas las carreteras de un país así como los callejeros de infinidad localidades. Solo tenemos que indicarle una dirección (ciudad, calle y número) para que viendo la posición en que nos encontramos haga un rápido itinerario y comience a darnos instrucciones habladas y monitorizadas en pantalla que realmente nos ayudan a no perdernos y llegar a nuestro destino. El software más famoso es el de Tomtom. Y lo comercializan en varios CD ROM con mapas de un montón de países, listo para cargar en tu PDA. También lo venden incorporado a un GPS-navegador para instalar directamente en el coche.

Los GPS OutRoad no tienen el concepto de ir por calles o carreteras como si fueran carriles de los que uno no puede salirse. Aquí los programas que hacen la gestión del GPS están pensados para que nos ayuden a ir por cualquier parte: andando por una senda, o conduciendo nuestra bicicleta por mitad del campo. Para ello, podemos cargar cualquier mapa topográfico de la zona en que nos encontramos. Al conectar el GPS nos presentará una marca de brújula indicando el sitio sobre el mapa que nos encontramos. Luego, según nos vayamos desplazando, vemos como la aguja va acompañándonos en

el mapa y dejando una marca (*track*) sobre el plano indicando el recorrido. De ese *track* al finalizar la ruta, podemos extraer datos del perfil, kilómetros, velocidad máxima o media, y un montón de datos más. También se la podemos pasar a otro colega para que pueda seguir ese mismo itinerario. Otra posibilidad es construir una ruta que queremos hacer, marcando previamente sobre el mapa el itinerario deseado a base de concatenar *waypoints* en un fichero de ruta. En este caso, al ejecutar una ruta el GPS tratará de indicarnos en todo momento como si de un navegador se tratara. Cada vez que alcancemos un punto nos dará instrucciones para continuar al siguiente y así sucesivamente.

5.- Entonces... ¿qué GPS se adapta a mí?

Los GPS más simples de manejar son los “navegadores”. Sólo nos sirven para ir por carreteras, o caminos muy principales y necesitan ir alimentados con corriente del coche. Los precios varían entre 500 (el TOMTOM GO 300) y 1000 €.

Después, un poco más complicados son los GPS outroad como los Garmin o Magellan. Hay que comprarlos con cable de conexión al ordenador, y su precio varía entre 150 y 400 €. Quiero aclarar que los mapas que podemos cargar en ellos no son, por ejemplo, un 1:25.000 topográfico del ejército, sino pequeños mapas vectoriales específicos de la marca.



Para poder ver en pantalla estos mapas topográficos, ha de ser hoy por hoy con una PDA ya que esta se comporta como un ordenador portátil. Su manejo es igual que el de cualquier otro ordenador y, por tanto, podemos cargarle los programas y mapas que deseemos. Son los más versátiles y su precio varía entre 300 y 700 €.

Pepe Durantez

La mecánica de la vida en el jardín del leñador

LO QUE AÚN NOS ESPERA

- I -

Sin ánimo de menospreciar la vida humana, esta vez la naturaleza, tras un desastre como el Katrina en USA se ha puesto a favor de los que estamos por un mundo ecológicamente mejor. Y no sólo eso sino que, hablando de justicia ecológica, uno de los países que, en relación con su población, más contamina en el planeta ha sentido las consecuencias de la negativa del tratado de Kyoto que su propio gobierno no firma y obstaculiza. Lástima que como todo suceso siempre lo paguen los mas pobres económicamente. El estilo americano tendrá que buscarse otra forma más respetuosa de vivir, contaminando menos y apostando por las energías renovables si no quiere repetir por desgracia más Katrinas en su país. Este huracán ha puesto en entredicho a las industrias poderosas que asesoran y presionan al gobierno, entre otras muchas cosas más que ha destapado. Espero que la sociedad americana empiece a despertar tras esta desgracia y hoy se pueda decir que el mundo comienza verdaderamente a sentar las bases para tener en cuenta la contaminación y las fuentes de energía presionando a su gobierno. Aunque la inercia de la naturaleza continuará y más desgracias aparecerán en multitud de formas por el mundo. Aquí nos toca la sequía. Desgraciadamente los gobiernos siempre actúan después de las tragedias con más dinero de lo que deberían haberlo hecho previniéndolas con menos. Por nuestra parte (Pedalibre-ConBici e iniciativas afines como la Masa Crítica Madrileña entre otras), el aporte que hacemos usando la bicicleta y divulgando la racionalidad de los medios de movilidad (24



Josu

horas en bici, masa crítica mensual, día del Medio Ambiente, pruebas comparativas de medios de transporte, etc.) es un granito de arena que va en aumento, diría yo, por toda España. Proyectos faraónicos que desprecian el medio ambiente, como los que realiza nuestro alcalde Gallardón menospreciando la masa forestal urbana y dando más protagonismo si cabe al vehículo contaminante están cosechando un amplio consenso social en contra. La sociedad es lenta en cambiar los hábitos pero no es tonta, y va entendiendo lo que no desea a pesar de los que siempre apostarán por más infraestructuras, más hormigón y más vehículos cuando el espacio no da para todos a favor de sus mega empresas. Sólo algunos persisten en seguir políticas pasadas de más hormigón y asfalto a costa del ciudadano y en beneficio de lobbies afines al gobierno de turno donde no hay duda de la parte del pastel que les toca a los promotores de tales obras.

Aquí está esa pertinaz sequía. Bienvenida sea si con ello sienta las bases de más concienciación ambiental, menos desarrollismo y un cambio de estilo de vida. De otro modo no hubiésemos entendido nada de lo que está sucediendo. La naturaleza nos

hará cambiar a la fuerza aquello que sabíamos sucedería si no adoptáramos cambios en la forma de emplear la energía. Gran parte de esa responsabilidad recae en los gobiernos locales y nacionales que deben hacer lo posible para concienciar a la sociedad y promover políticas medioambientales acordes con el problema mundial que tenemos. Pero también recae en cada uno de nosotros, adoptando estilos de vida y hábitos diferentes de los que hasta ahora disfrutamos. Presionando a los municipios para que cumplan correctamente.

Reflexiones

Sufrimientos

Veo asombrado un anuncio que abre y cierra los bloques de publicidad en la retransmisión por TVE de la Vuelta Ciclista a España. Dice que la bici es sufrimiento y que te comprés un coche. Pues bien, por un lado, aunque suene a demagógico, el abuso del coche particular es uno de los mayores problemas que existen a nivel mundial.

Es la causa de guerras (véase Irak y Afganistán, por ejemplo), causa cientos de miles de

muertos anualmente por atropellos, accidentes, etcétera (1.171.000 en 1998) otros cientos de miles de muertos y enfermos a causa de la contaminación que provoca su abuso (podría decir uso pero digo abuso porque el 50% de los desplazamientos son de menos de tres kilómetros). Se derrochan ingentes cantidades de dinero para hacer infraestructuras para su uso, que roban espacio al campo y a la naturaleza. Provoca ruido, muertes de animales atropellados, estrés al conducirlo, ocupa mucho sitio, es agresivo, etcétera, etcétera; en resumen, se podría afirmar que es el medio de transporte más insolidario.

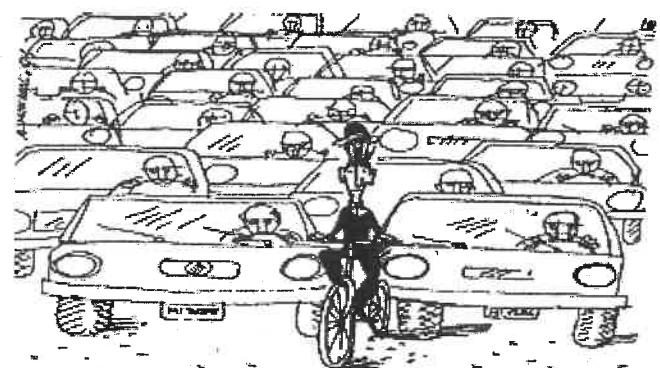
Pero hay más sufrimiento, este mucho menos importante pero también a tener en cuenta: su precio. Posiblemente muy poca gente se haya tomado la molestia de analizar cuánto le cuesta realmente un kilómetro recorrido en su coche cuando nos ponemos a compararlo con los precios del transporte público. Normalmente decimos "ir de tal sitio a otro me cuesta nosecuanto" y sólo

pensamos en el gasto de gasolina, por cierto, cada vez más alto. Sin embargo, si sumamos al precio medio de adquisición el de la gasolina, seguros, averías, revisiones, aceite, neumáticos, multas, impuestos, parkings, ITV, peajes, etcétera, etcétera, y lo dividimos entre el número de kilómetros que hemos hecho con el coche hasta su venta o desguace, de media, nos da la friolera cifra de 22 céntimos de euro (37 pesetas de las de antes) por cada kilómetro recorrido. Es decir, que ir de Iruña a Tafalla, por ejemplo, nos sale por 7,78 euros (1.294 ptas), cuando en tren son 2,55 euros (425 ptas).

Por otro lado, la bicicleta no es ruidosa, no contamina, utiliza combustible renovable (un plato de garbanzos, por ejemplo), no ocupa casi espacio, se guarda en cualquier sitio, es barata, mejora tu salud, te mantiene en forma, no te estresa, te ahorras el gimnasio, es pacífica, no tiene prácticamente gastos, en ciudad es el medio de transporte más rápido para trayectos cortos o medios, etcétera.

Adivina adivinanza, ¿dónde está realmente el sufrimiento?

Pedro Leralta



La última mañana

La mañana se había levantado gris y húmeda, llovía, y en las calles se habían formado ya charcos que reflejaban los tejados de la ciudad y con ellos un cielo triste y ceniciente. Por las callejuelas envueltas en neblina, se entreveían algunos paraguas abiertos, mientras la bruma iba dando paso a un nuevo día.

Lisa bajaba las escaleras de aquel lúgubre caserón camino de su casa, camino del descanso, en su rostro, marcado ya por pequeñas arrugas debajo de sus ojos, se reflejaba la tristeza, una tristeza cargada de desencanto y de desesperanza.

En aquel viejo caserón de porte aristocrático, de fachada gris y desconchada, Lisa se dejaba la vida, su cuerpo, y también parte de su alma.

Tiempo atrás, la vida le llevó por caminos oscuros, sórdidos y perdidos, hasta que al final llegó a esta ciudad, y a este caserón donde, a cambio de un poco de dinero, ella daba su cuerpo a apesitosos hombres de negocios y a mugrientos borrachos solitarios. Alguna vez recordaba que había tenido una vida normal, familia y amigos, pero aquello estaba tan lejos, tan lejos como aquellas montañas que se divisaban desde su habitación, allá donde se perdía el río que atravesaba la ciudad.

El único momento del día en el que Lisa sentía algo de alivio, de consuelo, era aquel en el que cogía su maltrecha y casi oxidada bicicleta, y pedaleaba por las pequeñas callejuelas de la ciudad dejándose llevar, sintiendo el aire limpio y fresco en su rostro. Era en ese momento cuando en su boca se dibujaba un esbozo de sonrisa. Con aquel aire limpio le venían recuerdos, recuerdos de su

infancia y de su adolescencia, recuerdos de días felices y llenos de vida, recuerdos llenos de luz.

Cuando cruzaba el viejo puente que daba al barrio donde vivía, Lisa se paraba y se quedaba contemplando cómo el río discurría bajo sus pies, cómo las aguas aún claras y limpias bajaban plácidas y constantes, camino de un futuro que ella no lograba adivinar, y que jamás llegaría a vislumbrar.

Ensimismada en aquellos recuerdos y pedaleando camino de su pequeño apartamento, Lisa no vio un semáforo que estaba en rojo y siguió adelante; en ese momento un camión que venía de una calle perpendicular la arrolló. El camionero frenó lo más rápidamente que pudo, pero no fue lo suficientemente rápido. El golpe fue tal que cuando consiguieron sacar la bicicleta de debajo del camión, era un amasijo de tubos doblados y deformados.

Cuando el camionero bajó a tratar de socorrer a aquella mujer tuvo tiempo de escuchar las últimas palabras de Lisa, y de ver cómo en su rostro se esbozaba una pequeña sonrisa.

Carlos Gamo

Amor sostenible...

*Donde tú estás yo tengo el norte,
y no hay como tu amor
como medio de transporte.*

Jorge Drexler, de su disco Eco (2005)

UN VIAJE POR EL DONAO

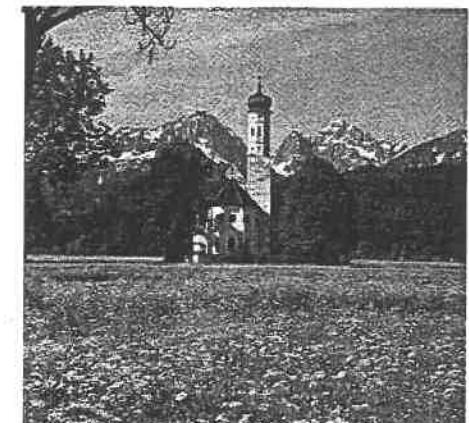
Partiendo de una decisión apresurada, se me ocurrió que una buena forma de dar mi primer paso fuera de España y conocer algo de Europa era recorrer un río que la represente, ese fue el Donao (Danubio), la vértebra de los pueblos.

Nací en mi aventura partiendo de las faldas de la selva negra en el pueblo de Donaueschingen, pueblo oficial del comienzo de la ruta. El Danubio nace medianamente tímido, para engrosarse al paso de mis primeros días por la selva negra en un caudal exponencialmente creciente.

Los primeros días fueron de una gran belleza rodeado de plena naturaleza, zonas cársticas y bosques densos y húmedos acompañado por la vía del tren. El monte es disfrutado por muchos alemanes que se acercaban masivamente para festejar a las orillas del río, festivales de estío acompañados de lances medievales y un gran surtido de "Bier". Todo este pasaje, se podía disfrutar para mi sorpresa sin prácticamente dificultarse el desnivel del recorrido, ¿cómo lo harán? Los pueblos que encontrabas tenían unos preciosos cascos medievales coronados como en toda Alemania por el árbol más alto, el cual es desmembrado para colocar los estandartes tradicionales identificativos del lugar, mediante unas preciosas banderolas.

Exhausto tras no haber dormido apenas en tres días y comido poco bocado, se me ocurrió probar con un Zimmer, el símil teutón del Bed and Breakfast anglosajón, me alojaron una pareja encantadora como si fuera su hijo.

La primera ciudad interesante que ver fue Ulm, coqueta, bulliciosa pero no ruidosa. Una ciudad medieval que se siente orgullosa de tener la catedral (gótica) más alta del mundo. La visita me hizo valorar la ordenación



tranquila y armoniosa de las calles céntricas donde el susurro del agua en los canales abiertos daba gloria. Me alojé en un ático de una pensión y a la mañana me desperté con los preciosos relojes dorados que abundan por toda Alemania (siempre en hora, cómo no).

Empecé a valorar el tráfico existente y las posibilidades de la bicicleta. Mi impresión personal fue que existe una clamorosa acogida de este medio, al menos por el sur de Alemania. Es habitual compartir en las ciudades con el espacio peatonal, lo que conlleva un estrés peatonal al que parecían acostumbrados; por el contrario los vehículos tenían vía libre para circular más aprisa, aunque no quita que si te ven respetan, de verdad. He visto cantidad de detalles viales que me han satisfecho hasta hartarme.

Me gustaría añadir que el gusto de los alemanes por las flores y el campo no tiene parangón. Es más es habitual en las proximidades de las ciudades disfrutar de una parcela de huerto para cultivar en la que utilizaban muchas veces la mitad para flores. En Alemania vi campos de Blumen (girasol), solo para su venta como adorno. Otro aspecto eran los tejados solares que veía

en los tejados a dos aguas de las cuadras de caballos, y con ese sol.

Posteriormente comencé a salir de toda zona montañosa para ir atravesando los inmensos y tranquilos valles a ambos lados del río, en los que la agricultura predominaba, pero podías disfrutar de los bosques de ribera aledaños.

Comencé a visitar grandes ciudades históricas como Regensburg, donde el Donao disfrutaba ya de tramos de tráfico comercial, sobre todo transporte de áridos, además del viaje turístico que se puede hacer por barco, todo un crucero en una nave inmensa. El río ofrecía olores a zona costera y se divisaban gaviotas. En esta ciudad pasé a probar las deliciosas salchichas que abundan por toda Alemania en compañía de otros viajeros. Fue una especie de perrito con un pan excelente, algo dulce, acompañado de un sofrito de cebolla y la famosa "Bier Deustchland".

Un poco antes de Regensburg, antes de Ingolstadt, empecé a notar la evolución de una zona industrial diferenciada por su gran desarrollo de la industria energética de la Alemania del Este. En esta zona podía pasar en un solo día por dos térmicas y una nuclear sin que nadie se sorprendiera. Los pueblos, salvando el nivel de vida alemán, denotaban cierta pobreza y los rasgos de sus gentes eran más mestizos, zíngaros, eslavos,... pero su humor marcaba diferencia con la galantería y buen servicio del oeste.

Es curioso pero mi bicicleta causaba sensación, tan austera, tan desproporcionada a mi tamaño pero tan sólida. Un modelo de bicicletas (y es un dato que siempre cuento), se llamaba "Jubileum", algo me decía que la buena salud y presencia que tenían los sabi@s Alemanes/as estaba relacionada con este medio. Prácticamente no toque salvo en zonas concurridas con muchos jóvenes que realizaron viajes largos, pero Jubileos, a porrón. Las bicicletas estaban preparadas y casi todas llevaban incorporados la dinamo en

el buje de la rueda. A mi bici me la llevaron a confundir con una del servicio militar (no llevo logos).

Al fin, llegué a Passau, ciudad de la que me enamoré. Una ciudad bañada por tres ríos, dos de ellos naveables, el Donao y el Inn, un tercero Ilz, un gran pequeño. Sus colores el azul, verde y el negro, llenan la ciudad y la vertebran en dos conos. Ciudad cosmopolita que disfruta de noches parisinas y de encanto, donde se disfruta de rincones románticos e íntimos. La ciudad cuenta con un albergue juvenil en lo alto del monte aledaño, ubicado en un castillo medieval donde se tiene una vista de la ciudad espléndida. En Passau se pueden escuchar los grandes conciertos de piezas clásicas con el órgano más grande de Europa ubicado en su catedral.

A la mañana siguiente visité el mercado local lleno de bollería y carnes, para comenzar la ruta más tradicional del Donao, Passau – Viena. Cruzamos la frontera, que por más que miré no vi para llegar a Linz, la ciudad del arte electrónico, que disfruta de un casco amplio con mucho comercio de moda y unos tranvías curiosamente hermosos.

Al día siguiente me mentalicé para visitar Mathausen y su campo de concentración. Para mi suerte, lo pude realizar con una estupenda viajera, Isabel, que andaba con mochila al hombro visitando Europa. Conocimos los monumentos de cada nación residente, las normas, los trabajos forzados de aquellos presos y el resurgimiento de su libertad. Para todos ellos un homenaje son pocas palabras.

Pasamos del bullicio a disfrutar de un valle que encajona por altos montes de pinar, el Donao y su curso. El paso por todo este tramo estaba repleto por infinidad de hoteles a orillas donde se ofrecen deportes acuáticos en conjunción con el típico comercio de plataformas de transporte. En él, disfruté viendo llegar autobuses enteros con

remolques para unas 75 bicicletas, curioso, curioso.

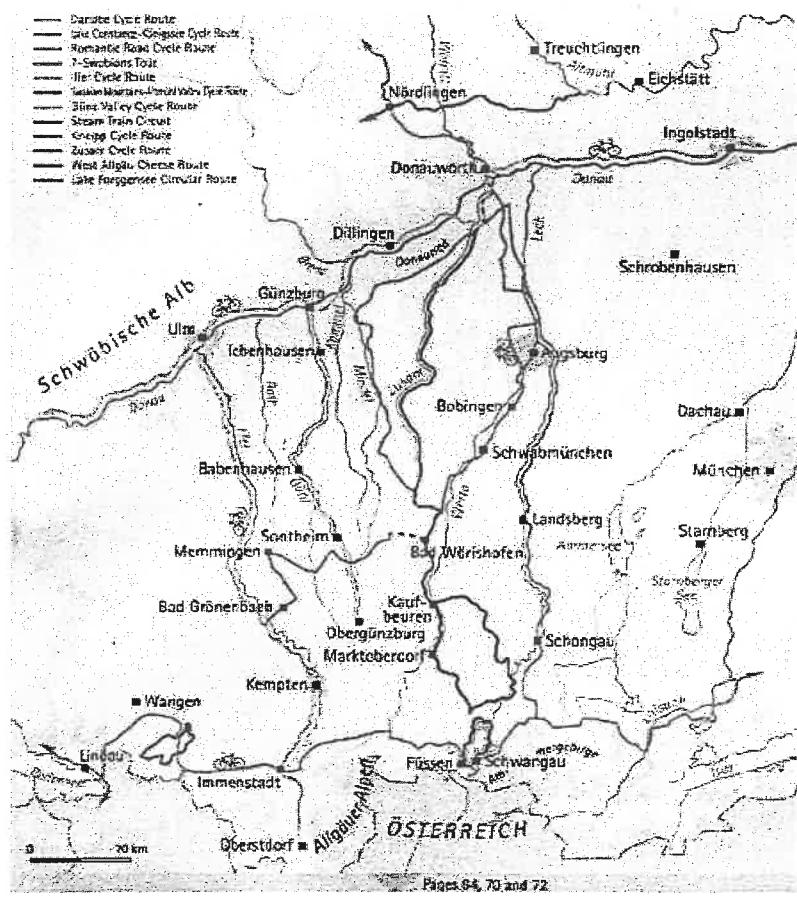
Transcurrieron los días y saliendo de esa zona rodeada de turistas, deportistas que disfrutan de patinaje de fondo, pescadores por doquier... me alojó otro Zimmer en compañía de una pareja alemana, lo regenta una señora anciana que como yo era monolingüe, pero tuvimos nuestros gestos y muecas para entendernos. Una abuelita encantadora.

Bueno, en compañía de Magnus un viajero hacia Estambul y dejando a la pareja alemana nos dirigimos a Viena, de la que no pude dar más que una vuelta por el mal tiempo (el

temporal de inundación, allí es frecuente, hay casas marcadas con cotas de altura), que me pilló a la vuelta a Zurich en tren. Con el corazón melancólico dejé una ciudad con la promesa de volver a visitar y quién sabe, encontrar ese amor por esas calles intrincadas rodeadas de flores y música de violín.

No obstante, tuve una despedida grata en Zurich. Para mí la ciudad del Tranvía, de la bici joven, el ajedrez con peones de altura de un niño de 5 años y atardecer en el lago.

Ignacio Gómez
ignaciogomez@alumnos.upm.es



El encanto de lo hortera



Esta Motoretta G.A.C de los años 70 ha sido modificada para que resulte aún más hortera si cabe. Es de color bermellón original de G.A.C., con la horquilla estilo moto con sus muelles meramente cosméticos y el asiento corrido con asa trasera. Tiene una potencia artesanal de cerca de medio metro de largo que sostiene un manillar estilo "Verano Azul" totalmente echado hacia atrás, para tener un patético aire de Easy Rider venido a menos. Los puños son de una auténtica Cyclostatic de los primeros modelos, lleva un cubrecadenas realizado completamente a mano en polipropileno de origen incierto. La rueda delantera desmerece un poco, es una moderna Mosquito de BMX aerodinámica de doble pared, pero la trasera es una genuina Schurmann de acero con buje Sachs de tres

matrícula. Ah, como no podía ser de otra forma, el neumático trasero es un monstruoso "donut" de BMX (el original de Motoretta) y el delantero uno de paseo, estrechito. El alumbrado está confiado a un foco delantero de 12 LEDs absolutamente espectacular y un piloto trasero de pilas (el peor modelo de Zéfal) con un soporte hecho de trozos de cámara vieja (y pinchada).

Peculiar no se si será, pero hortera es un rato. Es MUY hortera, tan sumamente hortera que hasta resulta bella, o entrañable, o neo-retro, o cualquier cosa. En cuanto termine los últimos retoques de pintura para ocultar arañazos (a brocha, por supuesto) la probaré, igual hasta resulta práctica para ciudad. O no.

Un ciclista del Mundo Mundial

velocidades internas, una verdadera pieza de colección de hace unos 40 años que se va a estrenar en esta bicicleta, con un piñón hecho a partir de una corona de casete shimano modificada a mano. El retrovisor es de tipo moto, de los del

Hiperco, faltaría más. Si Dios quiere, tendrá hasta

Noticias

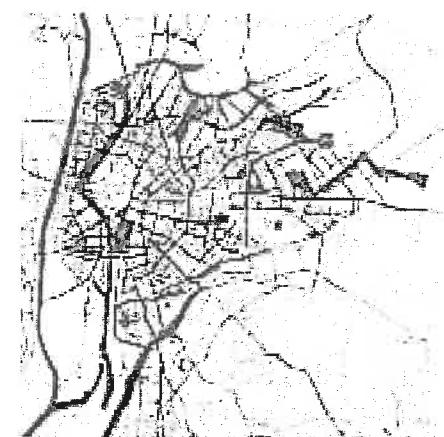
Como complemento de esta iniciativa y medio de participación social en la misma, se ha creado una Comisión Municipal de la Bicicleta. El pasado 24 de noviembre se celebró la segunda reunión (la primera fue de toma de contacto), en la que se tomaron acuerdos concretos.

El Ayuntamiento de Sevilla ha iniciado la creación de una red de carriles-bici por la ciudad. Fruto de las primeras reuniones de la recién creada Comisión Municipal de la Bicicleta, se acordaron diferentes medidas:

- Se ha creado una página web de información sobre el Plan, cuya dirección es www.sevillabenbici.org. La página contiene, además de información sobre el Plan, otros apartados de interés, como contactos y direcciones, consejos, etc..
- Se va a realizar una encuesta para saber la potencialidad de usuarios de las nuevas infraestructuras para la bici que se prevén. También se va a realizar un estudio paralelo, pero sólo a usuarios que ya son habituales. También se pretende formalizar un sistema de conteos y seguimiento de uso de la infraestructura ya existente y la futura cuando ya esté realizada.
- Se encuentra pendiente, aunque próxima a realizarse, la señalización específica para bicis en el casco antiguo. Se está trabajando en ello. El criterio principal para dicha señalización será el hacer la bicicleta presente también en ese ámbito. Se establecerán preferencias de paso, etc...
- Se está estudiando la posibilidad de establecer puntos de consigna y alquiler de bicicletas en algunos puntos emblemáticos de la ciudad, como puntos de interés turístico o estaciones de transporte público.
- Se evaluará la creación de un registro administrativo voluntario de bicicletas para poder demostrar fehacientemente la propiedad en caso de robo. También se pidió que se contactara con la policía local para que pongan más empeño en atajar el problema de los robos. Aunque, como sabéis, lo mejor para luchar contra los robos es NO COMPRAR BICIS ROBADAS. Lo que significa prácticamente que no se deben comprar bicis en mercadillos o tiendas de segunda mano.

La próxima reunión se ha convocado para el 19 de enero a las 18:00. Para entonces es posible que ya se encuentren disponibles los proyectos de construcción de los 70 km de carriles que comenzarán a ejecutarse en el 2006.

Escrito por *A Contramano*
Fuente: www.conbici.org



El Parlamento Europeo reconoce el derecho de los pasajeros a subir la bicicleta a los trenes

"Por fin se ha satisfecho una reivindicación histórica de los ciclistas europeos", celebra el eurodiputado español de Los Verdes/ALE, David Hammerstein

Los trenes no pueden negar la entrada a los pasajeros que quieran viajar con su bicicleta. Así lo reconoció hoy en Estrasburgo el Pleno del Parlamento Europeo, al votar a favor de una enmienda del Grupo de Los Verdes/ALE, en el informe Stercks sobre Derechos y Obligaciones de los pasajeros en el transporte ferroviario internacional.

Según el texto de la enmienda aprobada, los ferrocarriles europeos "deberán transportar la bicicleta del pasajero en todos los trenes, incluidos los transfronterizos y los trenes de alta velocidad, posiblemente mediante el pago de cierta cantidad".

"Esta es una gran victoria de los ciclistas, por fin se ha satisfecho una reivindicación histórica de los ciclistas europeos, sobre todo el de los españoles frente a la rigidez de Renfe", comentó el eurodiputado del Grupo de Los Verdes/ALE, David Hammerstein, "el cumplimiento de este derecho facilitaría un transporte intermodal tren-bici al estilo de muchos países europeos e impediría que se perjudique a los ciudadanos que en lugar de usar el coche y utilizan un

medio de locomoción como la bicicleta".

Hammerstein destacó que el reconocimiento de este derecho de los pasajeros supone además un paso a favor no sólo de la bicicleta, sino también del uso del ferrocarril frente al abuso del coche privado y animó a Renfe a adaptar su normativa al voto mayoritario del Parlamento Europeo.

El informe aprobado defiende también el pago de compensaciones por los retrasos del ferrocarril, que pueden ir desde un 25% del precio del billete por retrasos de una hora, hasta el 75% por más de tres horas. "Esta también es una victoria para los usuarios de los ferrocarriles y para el fomento de este medio de transporte frente a otros mucho más contaminantes", subrayó el eurodiputado español.

(noticia enviada por Jaume J. Portet de Valencia en Bici)

Fuente: www.conbici.org
22 de septiembre de 2005



En el camino

Hace muchas, muchas ruedas



Esta foto fue tomada en el año 85, cuando un grupo de aguerridos e incipientes aventureros cogimos unos trastos llamados bicicletas y recorrimos el Camino de Santiago desde Somport. En ese momento llevábamos 6 días de viaje. Estamos acompañados por el párroco de Sangüesa que nos estuvo explicando de viva voz el significado del bello pórtico de la iglesia de Santa María la Real.

Los viajeros fuimos un tal Oscar Durantez, Vicente, Chema, Paco y yo, sí, ese que esta al lado del cura.

Carlos Gamo

Las primeras generaciones de automóviles debieron ser un invento curioso; las segundas hacían juego; las tercera eran ya fundamentalmente un número y las cuartas ostensiblemente un engorro. A partir de ahí, y hasta el número de millones de automóviles que hoy pueblan y avasan la tierra, se extiende el cómputo imprevisible de nuestra demencia.

Presentación de los números 18-19 de la Revista Archipiélago

Ciclo(n)turismo en Cuba

“Cuba es un país perfecto para realizar una ruta cicloturista. A lo exótico del paisaje se une la entrañable amabilidad de sus gentes, la práctica ausencia de automóviles por las carreteras y la intensa presencia de bicicletas por todos lados. En esta ruta realizada junto a la enviable presencia de cicloturistas cubanos, hemos aprendido a comprender, más que nunca, lo que vale el compañerismo y la camaradería, además de sentir que, en Cuba, el tiempo se alarga hasta hacerse infinito.” Si quieras leer el relato de Juan Merallo sobre este viaje apasionante, visita este enlace de Amigos del Ciclismo <http://www.amigosdelciclismo.com/rutas/extranjero/cuba/>



2. DVD Serie Vive la Vía

VIVE LA VÍA está disponible en DVD desde finales de noviembre. La edición en DVD de VIVE LA VÍA, editada por DIVISA HOME VIDEO, contiene el programa y toda la información para preparar sus viajes y aprovecharlos al máximo.

Los elementos extra que se han incorporado en la edición DVD de VIVE LA VÍA incluyen mapas detallados de los diferentes trayectos de las Vías Verdes descritas en los programas, Fichas Técnicas, Perfiles Altimétricos, Descripciones de los Recorridos, Reseñas Históricas e Información Minuciosa sobre Transporte, Acceso y Accesibilidad.

VIVE LA VÍA en DVD se presenta en un estuche con 2 discos que se comercializa a un precio de venta al público de 15 euros.

La bicicleta en la ciudad

(Manual de políticas y diseño para favorecer el uso de la bicicleta como medio de transporte)

Serie Monografías. Editado por el Ministerio de Obras Públicas, Transportes y medio Ambiente.

Autores: Alfonso Sanz Aludan. Rodrigo Pérez Senderos y Tomás Fernández.

Lo podéis encontrar en la librería del Ministerio de Medio Ambiente.

Detallado trabajo dirigido a un conjunto amplio de personas, desde los propios usuarios interesados en pensar la ciudad desde su sillín, hasta los técnicos y políticos que, por voluntad propia o mandato, están decididos a mejorar las condiciones en las que se desenvuelve la bicicleta urbana.

La Ruta del Mar del Norte

El proyecto EuroVelo fue iniciado por la Federación de Ciclistas Europeos y consta de una red transeuropea de grandes rutas ciclistas que cruzarán Europa entera. La longitud total será de unos 60.000 km, de los cuales 20.000 ya están en funcionamiento. Tres de las doce rutas de EuroVelo pasan por España (más información en www.eurovelo.org).



La primera en entrar oficialmente en funcionamiento es la Ruta del Mar del Norte, el itinerario ciclista señalizado más largo del mundo. Con una distancia de 5.932 km, recorre, al menos, 7 países: Inglaterra, Escocia, Noruega, Suecia, Dinamarca, Alemania y Países Bajos, siempre bordeando la costa. Se ha creado una excelente

página web, <http://www.northsea-cycle.com>, que recoge toda la información necesaria para preparar el viaje e incluye formularios para solicitar mapas (algunos gratis) a organizaciones ciclistas de cada uno de los países por donde discurre la ruta. También ofrecen un foro para intercambiar experiencias.

El sitio web está disponible en seis lenguas diferentes, inglés incluido, pero no en español.

www.northsea-cycle.com

Los libros de bicicletas en las bibliotecas,

Guía Maestra del mantenimiento y reparación de las bicicletas de carretera y MB

Más de 1000 consejos, trucos y técnicas para mantener la bicicleta

Autor Jim Langley. 2000-2002. Ediciones Tutor. S.A.

Signatura 629 LAN gui . Biblioteca M. Alvar. Barrio de Salamanca.

Es un libro que explica con claridad y abundantes fotografías las reparaciones elementales de una bici. Merece la pena echarle un vistazo.

El Gran libro de la Bicicleta.

Autores Richard Grant y Richard Ballantine

Editorial El País Aguilar 1992 Biblioteca Menéndez Pelayo (Ventas)

A pesar de ser un libro con más de 10 años contiene un interesante capítulo sobre la bicicleta del futuro con muchas ilustraciones sobre los triciclos reclinados, la Moulton AM (plegable que alcanza 80Km/h), el ecocar (bici con capota y suspensión por pelotas de tenis), la alubia aerodinámica (97 Km. /h y 105,37 Km. /h), el Mark VI de 16, 3 kilos de peso pero capaz de mantener una media de 50 Km. /h durante 60 Km.

Son interesantes las fotos de tandem en paralelo y con energía solar, las transmisiones sin cadena, los aeroplanos a pedal, los hidrofoil que superan en cuatro nudos a una piragua de 8 esforzados remeros, cuadros de magnesio (el metal más ligero de la Tierra)

Para los sadomasocas del panqueite tiene una sección de carreras entre caballos y ciclistas y la ultra-maratón en USA: de costa a costa 4960 Km. en 8 días, 8horas y 4m. Gana el que menos duerme.

José María Barreiro

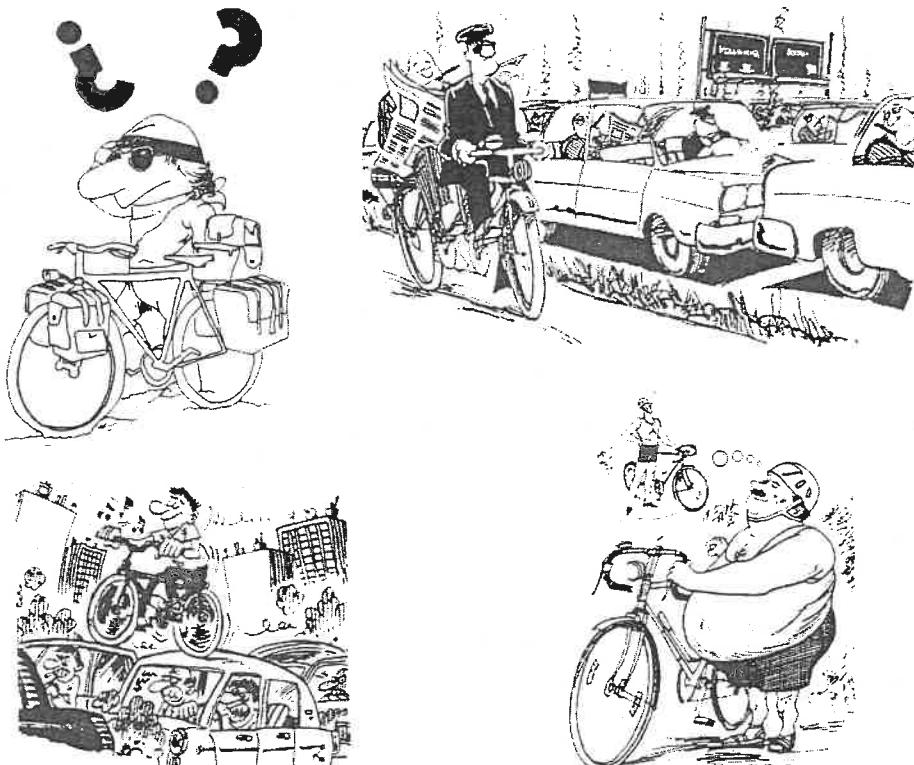
Calmar el tráfico

Serie monografías. Editado por el Ministerio de Obras Públicas, Transportes y medio Ambiente.

Autor: Alfonso Sanz Aludan.

Lo podéis encontrar en la librería del Ministerio de Medio Ambiente.

Pormenorizado trabajo en el que se analiza la actividad urbana en relación con el transporte de personas y mercancías dentro de las ciudades y su sostenibilidad dentro del marco de convivencia humana y medio-ambiental.



PRIMER ANIVERSARIO DE LA BICI CRÍTICA

Otros timbrazos

La Bici Crítica, o versión madrileña de la mundial "masa crítica", nació tras la 1ª Ciclonudista mundial, el 19 de junio 2004. En plena euforia tras semejante disfrute, nuevo en Madrid, no se nos ocurría otra cosa: "esto hay que repetirlo todas las semanas [aunque sea vestidos]". Oscar (Glan Tucan) nos "asentó" lo mínimo necesario, en un grupo de Yahoo: *carril_bici_ya*, pero a pesar del asentamiento la Bici Crítica siempre es "difusa". Nunca se sabe cuántos somos, ni quiénes, si lo es más o menos, ni cuándo... bueno, somos los que estamos el último jueves de mes.

Tras unos tanteos todos los viernes y recuperados del desvanecimiento veraniego, la Bici Crítica renació el último jueves de octubre 2004, ya en formato mensual, como en las convocatorias "critical mass" en decenas de ciudades de todo mundo.

Y comenzó el reparto de los volantes preparados por Juan Gamba a bicis aparcadas o rodantes. Desde entonces, según cuentan las crónicas, las ha habido muy variadas. La escueta inaugural de octubre, con cuatro ciclistas y un peatón, que bajo la lluvia ni siquiera rodó. La de diciembre, cuatro ciclistas y un peatón protagonistas de un precioso cortometraje rodado por el Taller de cine "Aventuras visuales": "Masa Crítica". Festivas, como la de noviembre del 2004, en

la que nos unimos en Atocha a una batucada de Samba da Rua anunciadora de la entonces



inminente manifa por el Tren Público (Tren+Bici = Viaje ideal). Reivindicativas, como la de abril 2005, apoyando la campaña lanzada por Pedalibre de la Vía Ciclista en O'Donnell. Masivas y completitas, en mayo 2005, cerca de 200 reivindicamos una vía ciclista en el Pº Prado y Pº Recoletos, fuimos noticia en *El Mundo y Metro*, salimos al aire en directo en el Trébede y acabamos en el Centro Social Seco, para presentar la convocatoria madrileña de la 2ª Ciclonudista mundial y proyectamos los cortos "Masa Crítica" y "IV Ciclonudista de Zaragoza". Unas, silenciosa muestra de pacífico tráfico en bicicleta; otras, jubiloso tornavoz de proclamas bicicleteras (*carril bici ¡ya!*, la gasolina es una ruina, el alcalde no se entera de que la gente pedalea, esta noche quema tu coche...). Alguna confusa, como la de junio 2005, con las interferencias de "patinadores-agentes movilidad"... Pero todas una "organizada coincidencia", un pelotón sin cabeza, otra forma de moverse, otra forma de vivir la ciudad, una celebración de un transporte alternativo. Utiliza la bici cada día, celébralo una vez al mes.

Javier Lajusticia (Oct/05)

Los bicicríticos madrileños estrenan página web:
<http://bicicritica.ourproject.org/>

IDENTIDAD PEDALIBRE

Desde hace tiempo que vengo siendo miembro de Pedalibre, veo que hay problemas de identidad para muchos. En una de nuestras excursiones típicas alguien, a la vuelta en coche, se quejaba diciendo que "el problema de Pedalibre es que no es lo que dice ser. No es un club de ciclistas urbanos, es una asociación de domingueros en bici". Y una vez más saltaron mis cuestiones, preguntas que más de uno se habrá hecho: ¿Qué es Pedalibre? ¿Quiénes forman Pedalibre?

Hace un tiempo fui a una excusión mixta, Pedalibre-Biciglotones, en la que las simpatías y empatías eran evidentes. Fuimos en coche... lo pasamos bien... volvimos en coche. No es lo que en Pedalibre se pregunta pero "el fin justifica los medios" en este caso. En esa excusión, entre las típicas preguntas de "¿y tú de quién eres?", y recordando otras reflexiones sobre la identidad de las personas y la autoimagen, también recordé una intervención de Alejo hace unos años, en la que nos propuso un juego espontáneamente después de una de las reuniones de Pedalibre;

El juego consistía en dividir a las personas en horteras, macarras, pijos y cutres.

Fue gracioso e interesante porque la gente empezó a dar su propia imagen, y no coincidía mucho con la idea que se tenía. Había pijo-horteras; macarra-horteras; horteras-horteras; macarra-cutres; cutre-horteras y todas las mezclas posibles y por haber. De lo que menos había eran de "los auténticos, sin mezclas"

Bueno: con un poquito de humor, de ese que no falta en nuestra asociación, y un poco de lógica de la que no falta entre nuestros

miembros, podemos decir que en Pedalibre se asocian diferentes personajes que se les podría clasificar en uno u otro subconjunto. Lo habitual es que cada uno se autoclasifique, cada vez que expresa sus intereses para con la asociación Pedalibre. **Y, para mejorar nuestra culturilla "ciclopédica"** sin entrar en más conceptos del "Algebra de Boole" podemos llegar a definir los posibles subconjuntos:

Ciclistas urbanos: Esos que cogen la bici para todo. Porque quieren y porque pueden. No siempre querer es poder. Las limitaciones son muchas. Pedalibre ORG intenta ayudar a salvar todos los obstáculos que se pueda.

Ciclonudistas: Esos que van en bolas en bici. A mí me resultaría algo incómodo. Dejadme llevar al menos los guantes y las zapatillas.

Ciclosiesteros: Uno de los objetivos es llegar a cansarse tanto, o estar tan cansados, que la siesta después del comer sea necesaria. También vale beber mucho de la bota en la comida. (Nuevo)

Bicimelómanos: resulta que en Pedalibre en general hay un cierto gusto por una música que coincide bastante con algo de lo que sale en RN3. (Nuevo)

Ciclocinéfilos: Ciclistas urbanos a los que les gusta sólo el cine de "calidad". Van al cine en bici a pesar del riesgo de no volver con ella. (Nuevo)

Bicilectores : A muchos nos gusta la literatura, o mejor, leer. Tienen gustos compaginables, o al menos dialogables. Dejémoslo en inquietud cultural.

Biciesnobs: Con tal de dar la nota se subirían a lo que fuera. Menos mal que han elegido la bici. Se puede incluir a la Trini. (Nuevo)

Bicilígones: Sí; habéis leído bien, puede haber gente que se asocia para ligar. Ligar en el fondo es socializar de alguna manera, ¿no?

Biciglotones: Ya se que sois un grupo surgido aparte. Pero me gusta vuestro nombre y lo incluyo, espero que lo aprecien como un acto simpático. Hacen sus recorridos de fin de semana y después comen bien, como es menester y es apreciado. Se diferencian de los miembros de Pedalibre en que van "disfrazados", como decía uno.

Bicideportistas: Reflexionemos: Para la gente de a pie, este es el concepto básico: la bicicleta es un deporte, no es una competición deportiva; pero ... correr es un deporte, aunque no compitas. Ser deportista es que te gusta la actividad física. El uso de la bici es una actividad física (algunas veces hace sudar bastante ¿no?). Que nadie se ofenda si le llaman "deportista". Es más deportista que hacer sillón-boi ¿no? Más de uno pensara que ser deportista es verse todos los partidos del Atleti (por ejemplo) y leerse el As con asiduidad. No ir con ropas de deportista no quiere decir que no lo seas. Bueno; cada uno decide si es deportista o no. Es de libre elección.

Biciacuáticos. Les gustan tanto los paseos en bici como los baños o ducha posteriores. (Nuevo)

Cicloturistas: Aquellos para los que viajar sobre dos ruedas es la mejor opción y además es muy bonito y barato. Utilizan otros medios además de la bici también para desplazarse. Tiene las tres bes; así que seguro que es bueno.

Ciclonaturistas: Esos que van en la bici y se paran para ver una florecilla o un matojo, o un bicho, y tocarlo y olerlo y definir de qué especie es. Son una fuente de cultura y sabiduría. Nunca te acostarás en tu esterilla sin aprender algo nuevo de la naturaleza y de él /ella. (Nuevo)

Biciperro: Un concepto algo complejo... es algo así como arrastrao. (eso es lo que yo entendí). Creo que tiene algo que ver con la clase, o nivel social. Si alguien me ayuda para dar más explicaciones, se lo agradezco.

Ciclodomingueros: Pues sí, son aquellos a los que les gusta salir los domingos para pasárselo bien y comerse un buen picnic y bañarse y que vivan los domingos en libertad y naturaleza. La barbacoa no se hace por falta de tiempo. En algunos fines de semana se encienden los infiernillos.

Ciclomecánicos: Los que saben de todo y más sobre la bici. Es recomendable llevar uno en las salidas en bici. La autonomía en el aspecto mecánico es también importante.

Bicifanáticos: No pongo ciclofanáticos porque se podría interpretar como fanáticos cíclicos, y no es eso. Aquellos que deciden que hay que dar un toque a la gente para salvar la integridad de Pedalibre. Piensan que es bueno recordar que el uso del coche o moto está en contra de la religión de la bicicleta. La mayoría (creo yo) no pretendemos hacer del uso de la bici una religión, ni una norma moral. Para normas ya hay bastantes en nuestras vidas de trabajadores. (Nuevo)

PaKEFTianos: Esos que van tan rápido y se levantan tan temprano para hacer tantos kilómetros.

Después de esta breve introducción esperemos que se aúnen más aun los simpatizantes. O que no nos ocurra lo que en lo político, que cada uno saque unos estatutos para definir su identidad y sus derechos y sus obligaciones y tanta cosa.

También podríamos atomizar más y más el tema. Hasta llegar al individuo,

Lo más probable es que surjan las típicas polémicas. Pero... ¿que haríamos si no polemizáramos?

¡PEDALIBRE ES GRANDE!

¡PEDALIBRE es LIBRE! (valga la redundancia)

¡VIVA PEDALIBRE!

Salud y pedal libre.

Felipe Génova

Rincón Literario

Desde hace años, algunas personas cercanas a Pedalibre, leemos el mismo libro y después, quedamos a tomar un café y comentar, debatir o simplemente compartir el libro leído. Si quieras más información, manda un correo a angoro02@yahoo.es. Éste es un extracto de uno de los libros leídos en el último trimestre.

Antonio González

Mortal y Rosa.

Francisco Umbral.

Mortal y Rosa está considerada por muchos críticos como la mejor obra de su autor, como una de las piezas magistrales de la prosa narrativa contemporánea. Aunque el estilo de Mortal y Rosa es lírico o ensayístico y casi siempre grave y elevado, existen momentos en los que se rompe ese sistema, apareciendo entonces el profundo nihilismo del libro, la desesperación de raíz que lo habita y lo nutre.

VENGO del noroeste, verde, monstruoso, musical. Vengo del agua extensa y el infinito nublado, horas verdes paradas sobre el bosque, rutas cambiantes a través del mundo, qué rincones de luz, de agua, de tiempo, entrevistos al paso, en la carrera, qué orbes pequeños, claros y quietos, para quedarse eternamente.

Biografías redondas, cuajadas de un vistazo. Es el paisaje quien viaja. Un pescador, una mujer en un camino, un niño en el barro. Toda una vida vista en un momento. Los montes pasan como música, los bosques cantan como orfeones, los cielos viajan como ríos. Pero si nos paramos, si echo pie a tierra, el mundo es inmenso, quieto, solemne (...).

(...) Ríos, cielos, vidas, lluvias, mares, montes, bosques donde nunca fui ni soy ni seré libre. Respiro hondamente y el mundo me traspasa.

Luego tristemente, se retira de mí.



FRANCISCO UMBRAL (ficha del autor)

Nació el 11 de mayo de 1935 en Madrid, aunque desde muy joven residió en Valladolid, donde se inició como periodista bajo el magisterio del escritor Miguel Delibes. Trabajó de botones en un banco a los 14 años y publicó sus primeros textos en el diario vallisoletano *El Norte de Castilla*. De formación autodidacta, en el año 1961 es enviado a Madrid como corresponsal, convirtiéndose en un cronista de prestigio. Doctor "honoris causa" de la Universidad Complutense en 1996, recibió el Premio Príncipe de Asturias de las Letras y en el 2000 recibió el Premio Cervantes.



COLABORA CON NOSOTROS

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

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

Cada edición trimestral del *Ciclopedia* se cierra el día diez de los meses de marzo, junio, septiembre y diciembre. ¡No esperéis al último momento!

Podéis enviar las colaboraciones por dos medios:

- Por correo electrónico a contenidos@pedalibre.org, y en el caso de las actividades y excursiones a actividades@pedalibre.org.
- Por correo postal a *Ciclopedia*, C/ Campomanes, 13, 2º izq, 28013 MADRID

Además estás invitados a sumaros al grupo permanente de trabajo que forma la redacción del *Ciclopedia* enviando un correo a ciclopedia-subscribe@yahooroups.com



ciclowork@wanadoo.es

Reparación, Montaje y Venta de Bicis.
Todo tipo de Accesorios Tandem
y Boutique de Ropa.



Excursiones

29
Enero

La Sierra en Invierno

Tablada-Río Moros-San Rafael. Si hay demasiada nieve cambiaremos el itinerario por otro más abordable. Iremos y volveremos en tren.

Ángel Ingla. Tf. 69091421- Correo: angel.inglada@sun.com

18 - 19
Febrero

Ruta del Quijote. De Toledo a Villacañas

Visitaremos Nambroca, el castillo de Almonacid de Toledo, Mascarque y pronto encontraremos la silueta de las ruinas del castillo de Peñas Negras en Mora, vigilando el camino hasta Tembleque, donde podremos detenernos a pasear por la plaza Mayor, una de las más hermosas de toda la Mancha. En Villacañas, resulta singular la presencia de los "silos", viviendas subterráneas, todavía en uso.

Julio Ávila - Tfno. 619728306 - Correo: julioavilac@yahoo.es

25 ó 26
Febrero

Chamartín – Aranjuez

Una buena forma de aprender y disfrutar como salir de Madrid y entrar en plena naturaleza, recorriendo en buena parte el valle del Jarama, en su curso medio y bajo, por cerros y cortados yesíferos, avifauna por doquier y bosques de ribera.

Ignacio Gómez - Tfno. 916714153 - Correo: ignaciogomez@alumnos.upm.es

5
Marzo

Ruta por la Alcarria

Esta será la IV Ruta Alcarreña, de la trilogía que se inició hace un año.

Juan Merillo - Tfno. 659074600 - Correo: merallo@wanadoo.es

11 ó 12
Marzo

Vía Verde de la Jara

Ruta por la Vía Verde de la Jara en la provincia de Toledo. Ruta muy sencilla para iniciarse en el cicloturismo de alforjas. Haremos unos 50 km. por la vía verde. Es totalmente llana y apta para todo tipo de bicicletas y ciclistas.

Julián Martín - Tfno. 635524898 - Correo: julmp33@yahoo.es

19
Marzo

Sigüenza y salinas de Olmeda

Patricia. Correo: severenukdawn@yahoo.es

18 - 20
Marzo

Buscando a los bandoleros: Sierra Morena Jienense

Para desperezar los músculos después del invierno y encaminarnos en la búsqueda del nacimiento de la primavera nos dirigimos a tierras andaluzas, a la sierra que sirvió de refugio a las segundas Taifas musulmanas, a los guerrilleros contra Napoleón, a los bandoleros de principios del siglo XIX y, ahora, a los cicloturistas. Son las tierras cercanas a Despeñaperros, de carreteras olvidadas, olivares en el valle y encinas en el monte, de pueblos blancos, castillos de barro y cal, embalses de tranquilas aguas y ciudades de alegre tapeo. El recorrido será circular, empieza y termina en Vilches, con 145 km y relieve montañoso. Dormiremos en el campo, al abrigo de nuestras tiendas, como antaño los asaltantes de caminos, y comeremos de lo que el campo nos dé (o en su defecto, de lo que nos proporcione la compra del viernes). Iremos y volveremos en tren, si nos dejan.

Raquel y Javier - Tf. 6962307274 – 636856195 – 918573881
Correos: olpechigi@hotmail.com o javierpou@wanadoo.es

Actividades

14 Febrero - Carlos Gamo

Impresiones de Luz.- En este pase de diapositivas podréis ver una amplia selección de imágenes captadas en mis viajes, con un predominio de la Naturaleza: sus luces, sus formas, sus colores, sus contrastes.

28 Febrero - Juan Merillo

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

14 Marzo - Antonio González

Pirineo navarro-francés y Sierra de Filabres.

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

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