

Tu también puedes ayudar. Utiliza la bicicleta para ir a estudiar, al trabajo, al mercado, al cine, de viaje,....hazte socio/a de Pedalibre. Visitar o de ocio cultural, mediante excursiones, paseos a forma de taller, etc. todo tipo de actividades que promueven la bicicleta como forma de vida. Pedalibre igualmente se encarga de dinamizar el cicloturismo y organizar otras entidades como la nuestra.

No estamos solos: nos coordinamos a nivel nacional y europeo con

ASOCIACION PE DALIBRE 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 envias a la dirección que aparece abajo.

Cuota de socio: 18 Euros al año.

Nombre:

Apellidos:

Dirección:

Municipio:

E-Mail (si lo tienes):

Datos Bancarios

Banco o caja:

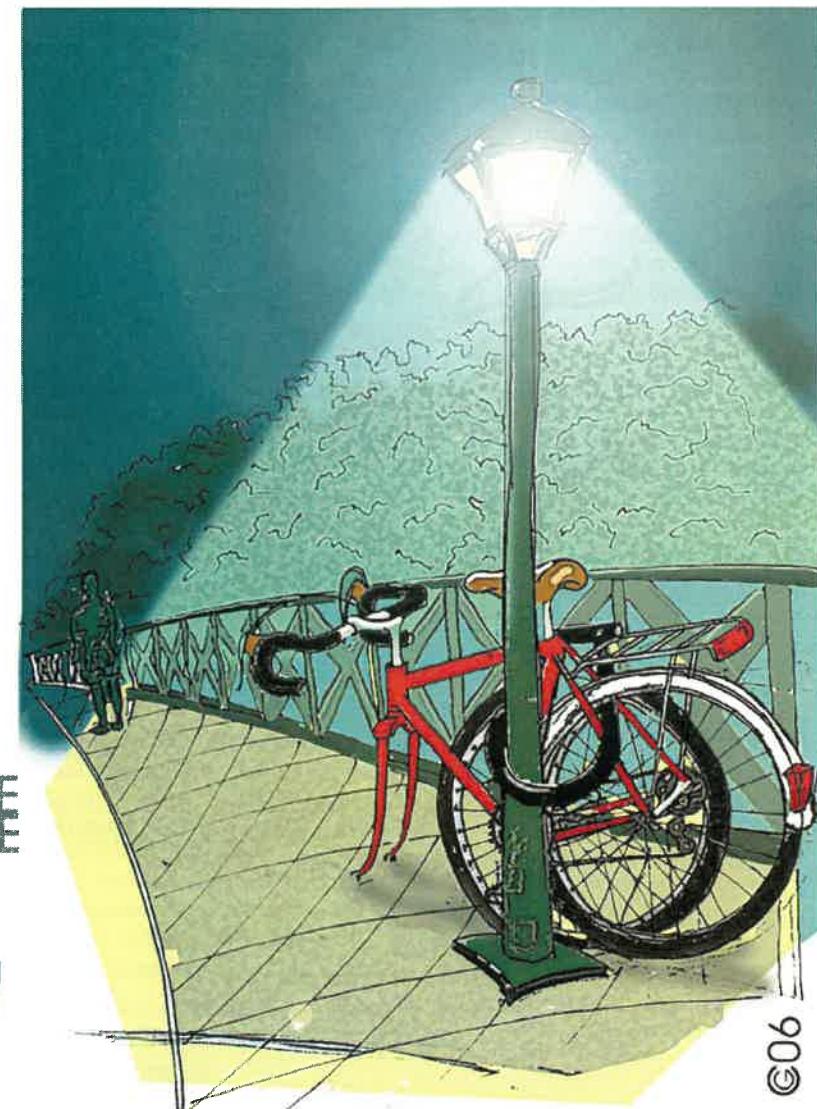
Dirección:

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

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



Contenidos

Editorial	3	Bicis curiosas del mundo mundial	13
Pedalibre Informa	4	Hace muchas muchas ruedas	14
Semana de la bicicleta en Chamberí	5	Entrevista	15
Reportaje. Las dinamos	6	Otros timbrazos	18
Relato. Cuando las armas hablan	10	Noticias	19
Ficha de ruta	11	Excursiones y actividades	21



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

PORADA Y CONTRAPORTADA: Carlos Gamo

Del peaje a la periferia

Editorial

Se ha abierto muy tímidamente en Madrid la discusión sobre el peaje urbano. Ha sido de manera tan poco decidida que el partido de la oposición que amagó con empezar a debatirlo se echó atrás, achicado seguramente por el fantasma de la impopularidad de un impuesto indirecto. Con las elecciones municipales a la vuelta de la esquina un debate tan importante podría perjudicar a quien tuviera la valentía de proponerlo dadas la complejidad y las consecuencias de una medida así. Además de una cuestión de calendario, el peaje urbano se enfrenta a prejuicios muy arraigados, siendo el más grave la creencia de que el modelo de ciudad centrado en el automóvil es una fatalidad imposible de soslayar.

Sin embargo el debate sobre el peaje no tiene verdadero sentido: ya sólo se trata de decidir cómo y cuándo implantarlo. Los ejemplos de Londres y de Estocolmo muestran a las claras, en ciudades bien diferentes, la necesidad y los beneficios del peaje; la ruina económica que supone el modelo de desarrollo urbano centrado en el coche obligará a los gobiernos municipales a subir los impuestos por su uso, a reducir su espacio a favor de peatones y ciclistas y a reinvertir lo ahorrado en transporte público. A ellos les corresponde explicar a millones de ciudadanos acostumbrados al uso indiscriminado del automóvil, inconscientes (no necesariamente ignorantes) en alguna medida de sus repercusiones sociales y medioambientales, con el cambio climático a la cabeza, que es necesario cambiar de comportamiento y pagar el verdadero precio que supone la sociedad del automóvil.

Como en el caso de la peatonalización de los centros urbanos, la experiencia demuestra que los vecinos acaban por apoyar estas

limitaciones y valoran enormemente los beneficios que conllevan. Pero, ¿de cuántos "beneficiarios" estamos hablando? Por citar el caso extremo, el famoso peaje urbano de Londres no afecta más que a un 1% del territorio de la ciudad. Los centros históricos, objetivo habitual de las peatonalizaciones en España, son cada vez más pequeños en relación al resto de unas urbes que se extienden sin control hacia periferias cada vez más densas, más alejadas, más desestructuradas, peor servidas de transporte público y más dependientes del coche y sus costosísimas infraestructuras.

Es comprensible que los centros urbanos merezcan la atención de los medios y los ciudadanos, pero puede ser ya hora de desplazar esa atención hacia donde más gente vive y donde los efectos de un desarrollo urbano insostenible son más graves. Los pueblos y ciudades absorbidas por Madrid, los nuevos e inmensos barrios que rodean la capital empeorarán los ya gravísimos problemas de transporte de la Comunidad si no se pone pronto remedio. Son necesarias en ellos políticas decididas de creación de centros urbanos dinámicos que los pueblen de vida social y económica, que eviten la dependencia de las grandes superficies comerciales sólo accesibles en vehículo privado, que limiten el uso del coche y su velocidad para favorecer los desplazamientos a pie, en bicicleta y en transporte público.

Madrid roza los 6 millones de habitantes y, con mucha probabilidad, su futuro es el de una megalópolis. Ese "Gran Madrid" o "Madrid D.F." llegará inevitablemente al peaje urbano y a la peatonalización del centro. Deberá cuanto antes quemar etapas para enfrentarse a las consecuencias insostenibles de su expansión por un enorme territorio donde vive la mayor parte de su población.

Ángel Postigo



Administraciones Públicas

Solicitud de entrevista con los grupos municipales. PEDALIBRE ha solicitado reuniones con los grupos municipales Socialista y de IU. Puesto que existe ya una relación institucional con el propio Ayuntamiento no se ha considerado necesaria una reunión con el grupo Popular. La idea de la reunión es establecer un cauce de cooperación para la presentación de iniciativas a favor de la movilidad ciclista tanto en los Plenos de los Distritos como en el propio Pleno de la ciudad. Se pretende solicitar el apoyo del grupo a las alegaciones de Pedalibre al proyecto de reforma del eje Prado-Recoletos y al carril bici en Ciudad Lineal.

Pedimos la elaboración de una propuesta para la construcción de un eje ciclista N/S de Fuencarral a Vilalverde y Vallecas.

Pedimos el apoyo político para promocionar el uso de la bicicleta en la ciudad.



Otras actividades y colaboraciones

Preparación, en estrecha colaboración con la Fundación Movilidad, de las Jornadas "En bicicleta, circulando hacia la integración y la equidad" 1ª Jornada. 5 de octubre por la tarde. Casa de América. Sala Bolívar. 19 horas. Además de la Jornada con sus debates (Juan Merallo por ConBici, Carlos F. Pardo, Bogotá y Fabio Arévalo, Pasto, dos expertos colombianos, Antonio Lucio, el director gerente de la Fundación Movilidad o Pedro

Calvo, concejal de Seguridad y Movilidad) habrá una marcha el siguiente sábado desde la estatua de Colón hasta la estatua de Bolívar.



Marchas y manifestaciones

Participación en el "Cuarto paseo reivindicativo en bicicleta por Ciudad Lineal" el domingo 24 de Septiembre de 2006. En estos paseos se pide la construcción de un carril-bici en Ciudad Lineal (calles Arturo Soria y Hermanos García Noblejas).



Actos públicos y medios de comunicación

Participación en el curso "Modelos de Gestión de Movilidad III" con el subtítulo "La Movilidad Sostenible y el Medio Ambiente Urbano".

Organización junto con el Colectivo BiciChamberí y la colaboración del Distrito de Chamberí, la Fundación Movilidad, Bike Spain Tours, las AMPA de los Colegios Rufino Blanco y Asunción Rincón y la Asociación de Vecinos El Organillo de la **Semana de la Bicicleta (16 al 22 de septiembre)**.

Durante siete días se realizaron actividades que promueven, difunden y animan al uso de la bicicleta y que se viene desarrollando desde hace varios años en otras ciudades de España, con la pretensión de ir creando un ambiente propicio al uso de la bicicleta como medio habitual de transporte (más detalles en www.pedalibre.org).

Participación en la mesa redonda

EXITO de la SEMANA DE LA BICICLETA EN CHAMBERÍ

Tras el colofón de "A la Escuela en Bici" ha concluido la Semana de la Bicicleta, con un balance muy positivo de participación y con la certeza de que la ciudadanía de Madrid pide paso a las bicicletas

Durante los días 16 al 22 de septiembre y coincidiendo con la Semana de la Movilidad Europea se ha celebrado la SEMANA DE LA BICICLETA, organizada por la Asociación Pedalibre (www.pedalibre.org) y el Colectivo Bici Chamberí.

El colofón ha sido hoy día con el **Camino Escolar** o Ruta a la Escuela en Bici que, pese a la polémica suscitada con la Dirección General de Movilidad (finalmente solventada), se ha desarrollado con absoluta normalidad lo que demuestra

que eran infundadas las sospechas de posibles trastornos para la movilidad, ni el posible peligro para los participantes. Unos **80 escolares** se han desplazado en bicicleta, escoltados por algunos padres y guías de Pedalibre y seguidos por los agentes de Policía Municipal, hasta su centro escolar, reclamando eufóricos estos escolares al término de la actividad la **repetición semanal del Camino Escolar**. No puede haber mejor manera de celebrar el Día sin Coches que creando a los más pequeños un entorno de sostenibilidad, educándoles en la

creencia de que otro tipo de movilidad más sostenible es posible.

En el resto de la Semana de la Bicicleta se han impartido clases de seguridad vial, de reparación de bicicletas, de habilidades... y se ha hecho un debate, un pase de videos, un

trueque y donación de bicicletas y una exposición de fotografías sobre este medio de transporte. Asimismo se ha enseñado a montar en bicicleta a personas de todas las edades.



Y todo ello con el propósito de promocionar el **uso cotidiano de la bicicleta** como un medio de transporte seguro, eficaz y saludable.

Por último, agradecer a los voluntarios de Pedalibre y Bici Chamberí, así como la colaboración del Distrito de Chamberí, la Fundación Movilidad, el AMPA de los colegios Rufino Blanco y Asunción Rincón, la A.V. El Organillo, Bike Spain Tours y la Dirección General de Movilidad.

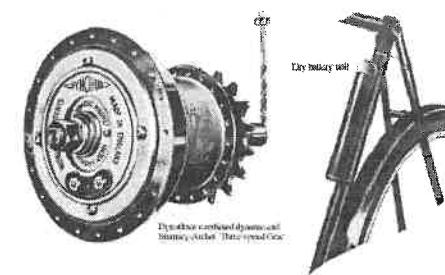
Iluminación para bicicletas: las dinamos

Si usamos la bici de noche es altamente recomendable y en muchos países incluso obligatorio llevar determinados dispositivos retroreflectantes y luces para hacernos suficientemente visibles. Las luces normalmente están alimentadas por pilas, acumuladores o dinamo. Las fuentes de luz, antaño siempre bombillas incandescentes, son cada vez más frecuentemente LEDs. En la gama muy alta existen también lámparas de halógenos metálicos. Cada una de estas varias tecnologías conlleva ventajas e inconvenientes que van evolucionando con el tiempo.

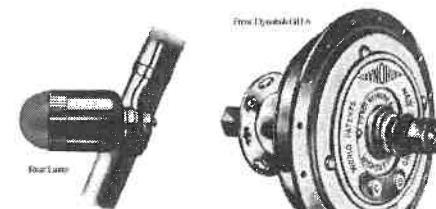
En España parece que las autoridades están más enfocadas a hacer cumplir el uso de dispositivos retroreflectantes de gran superficie que el uso de luces pero ambos tienen su utilidad y si viajamos al extranjero el enfoque de las autoridades puede ser distinto.

Para que el ciclista sea visible, varios dispositivos retroreflectantes completados por LEDs blancos de alto brillo delante y otro(s) - normalmente rojo(s) - detrás pueden ser suficientes, aunque en caso de espesa niebla cualquier cosa será poco. Estos LEDs pueden ser alimentados por pilas, acumuladores o "dinamo" o una combinación de estos. Es importante sujetar cada luz firmemente enfocada hacia los automóviles por delante y por detrás de la bici. Independientemente de la tecnología empleada es desesperadamente común en España ver luces de bici dirigidas hacia el cielo u otra dirección inadecuada, mermando su efectividad.

Pero el problema de más difícil solución aparece cuando además de ser vistos queremos circular de noche por lugares



Easy riding by day and night



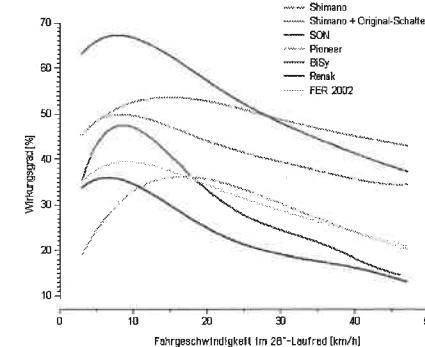
Mechanically frictionless and trouble-free

desprovistos de alumbrado público. Entonces necesitamos un faro delantero potente, que será más costoso y/o más complicado de instalar y/o de usar. Personalmente soy partidario de sistemas con dinamo porque una vez correctamente montados están siempre disponibles y muy fiables. A partir de aquí hablaré únicamente de éstos, dejando los demás sistemas para otro artículo.

El sistema consiste esencialmente en una dinamo y un faro delantero, pudiendo ser la luz trasera independiente con pilas o alimentada por la dinamo como el faro. Estos dos o tres elementos deben estar unidos por dos conductores eléctricos flexibles. Para montar un sistema de dinamo básico podemos conformarnos con lo que ofrecen buenas tiendas especializadas pero si somos un poquito ambiciosos acabaremos comprando por internet donde la oferta es mucho más amplia y no necesariamente más cara que en tiendas de calle españolas. A continuación comento acerca de cada componente.

Dinamos de bici:

Salvo excepciones son pequeños alternadores monofásicos diseñados para alimentar óptimamente una bombilla de incandescencia de 6 Voltios 3 Watos desde una velocidad relativamente baja (unos 10 km/h) y sin fundirla cuando la bici circule a alta velocidad. Esto es un reto cuyo cumplimiento resulta en una curva de eficacia energética que presenta un máximo alrededor de 15



km/h para luego bajar paulatinamente conforme aumenta la velocidad. En el futuro tal vez aparecerán en el mercado generadores más eficaces, diseñados especialmente para uso con luces de LEDs.

Las dinamos con forma de botellita son las más comunes. Se sujetan al cuadro, preferentemente sobre un anclaje ad-hoc soldado sobre el cuadro o sobre la horquilla. En ausencia de tal anclaje existen accesorios atornillables sobre el cuadro. Los más modernos y ligeros de estos adaptadores aprovechan el soporte del freno (V-Brake ó Cantilever) delantero para sujetar la dinamo. La dinamo botella lleva un rodillo arrastrado por contacto con el lateral del neumático de la bici. Es la mejor solución para uso ocasional porque frena solamente cuando la usamos, es ligera, barata y de instalación relativamente fácil. No obstante no es adecuada para uso deportivo en carretera debido a su bajo rendimiento a altas velocidades y al desgaste de la pared lateral del neumático.

Su otro principal inconveniente es que suele patinar cuando hay barro o nieve o si está mal

montada o en mal estado. No obstante, en caso de avería la sustitución de la dinamo de botella es fácil, rápida y barata. Dentro de esta categoría existen muchos modelos de mayor o menor rendimiento, es decir que unos frenan menos la bici que otros. Los más baratos cuestan unos pocos euros y suelen ser también los más ruidosos. Los más caros como el S12 (12 Voltios 6 Watos) de la marca B+M ó el Dynosys Lightspin suizo llevan regulador de tensión electrónico incorporado y rozan los 100 Euros.

Personalmente tengo entre otros modelos una Basta Trio (producto europeo básico sin regulación) que me da satisfacción desde años. No es campeón de rendimiento pero funciona.

Notad que los ciclistas rápidos pueden colocar un capuchón sobre el rodillo de la dinamo de botella con el fin de reducir las pérdidas de energía y evitar el desgaste del rodillo.

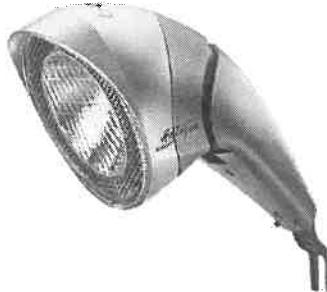
En la última década se ha desarrollado mucho el hasta entonces absolutamente marginal mercado de los bujes-dinamo. En España son muy difíciles de encontrar sueltos pero ya no es excepcional ver en tiendas especializadas unas bicis de paseo equipadas con buje-dinamo.



Ventajas: alto rendimiento (es decir que frena menos; además a alta velocidad permite usar dos faros de 3 Watos), silencio, comodidad, alta fiabilidad, funciona incluso bajo nieve y barro, estética limpia, generador bien protegido contra golpes, nuevas aplicaciones posibles (luz de freno, encendido/apagado automático, carga de acumuladores, etc.)

gracias a la disponibilidad casi-permanente de energía eléctrica.

Inconvenientes: Precio del generador (desde 40 hasta 200 Euros), coste del montaje si no viene montado de serie con la bici, peso elevado, frena ligeramente la bici incluso con luz apagada, reparaciones complicadas.



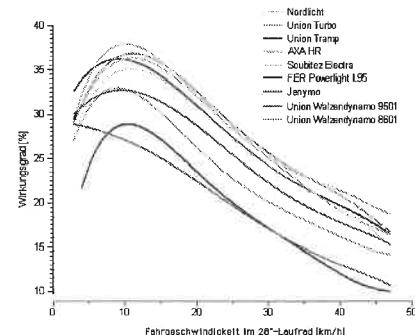
A la hora de comprar un buje-dinamo nuevo conviene mirar la marca (Shimano y SON tienen buena reputación, cuidado con las imitaciones chinas baratas que están llegando), el peso (ya que España es un país montañoso), las pérdidas electromagnéticas en vacío a altas velocidades y las juntas de estanqueidad. El buje-dinamo más ligero es el SON XS con 400 gramos, modelo especial para bicis plegables. Es también uno de los más caros pero algunos modelos baratos pesan el doble. Al valorar el peso notad que el buje dinamo sustituye a la vez a la dinamo y al buje delantero.

A parte de Shimano que tiene una altísima cuota de mercado con sus varios bujes-dinamo de buena relación calidad/precio, está el famoso pequeño constructor alemán SON que se mantiene en nichos de mercado como las bicis plegables y reclinadas. También SRAM y al menos un fabricante chino intentan conquistar su trozo de mercado. El eterno outsider de la categoría es el buje Renak que apenas se vende.

En algún lugar poco frecuentado entre las dinamos de botella y las de buje están las raras dinamos Aufa (ex-FER de Alemania oriental) accionadas por el paso de los radios

de una rueda de la bici. El barro y la nieve no las hacen patinar y son mucho más fáciles de montar que las dinamos de buje pero no alcanzan los rendimientos de estas últimas. No sé mucho sobre su fiabilidad actual (sé que ciertos modelos antiguos dejaban que desear en este tema).

Pasadas de moda están las dinamos de rodillo que se sujetan entre el pedalier y la rueda trasera. A diferencia de las dinamos de botella, el rodillo en este caso apoya sobre la parte espesa del neumático, por lo cual se pueden usar en bicis deportivas de carretera pero no valen para uso con neumáticos BTT con tacos. Creo que hoy debe ser complicado encontrar dinamos nuevas de este tipo. Las hubo al menos de las marcas Sanyo, Union y Soubitez. Su principal problema es que se encuentran montadas en un sitio muy expuesto a la intemperie y al barro, lo que acaba afectando a su fiabilidad.



Faros:

Gracias a la existencia de una norma europea existe gran cantidad de faros conectables a las dinamos 6V 3W. Cuestan desde unos pocos euros hasta unos 70 Euros. Se distinguen por su tecnología (bombilla clásica, bombilla halógena sola o combinada con LED, LED con o sin circuito de encendido automático), por la calidad de su óptica, la robustez de su carcasa, la presencia o ausencia de retroreflectante integrado y la presencia o no de un interruptor.

Personalmente tengo solamente faros de bombilla halógena sin otra electrónica que un

sencillo limitador de tensión (es un muy pequeño y económico componente electrónico). Me dan satisfacción pero probablemente algún día acabaré empleando faros de LEDs porque su rendimiento energético es mejor.

Notad que si usáis la dinamo solamente para alimentar un faro de bombilla incandescente (la luz trasera siendo por ejemplo independiente con pilas) será conveniente sustituir la bombilla de 2,4 Watos por otra de 3 Watos. Si la bombilla es halógena será difícil encontrarla en España.

Un faro relativamente barato y discreto puede ser una buena elección si dejamos a menudo la bici aparcada en la ciudad. Recomiendo elegir uno que tenga una carcasa robusta. Antes de comprarlo, pensad dónde y mediante qué brida lo vais a sujetar porque su ubicación puede fácilmente interferir por ejemplo con una cesta, una bolsa o unas alforjas que querreis colgar a veces en la parte delantera de la bici.

Luces traseras:

Las luces traseras suelen llevar además algo de retroreflectante de color rojo.

Recomiendo descartar las luces traseras con clásica bombilla de 6 Voltios 0,6 Watos porque son una fuente de averías frecuente y además su luminosidad es notablemente inferior a las luces de LEDs. La tecnología de las luces traseras LEDs diseñadas para uso con dinamo es más madura que en caso de los faros, por lo cual los precios son asequibles y los productos bastante buenos.

Según los modelos se pueden sujetar por ejemplo detrás del transportín o sobre el guardabarro trasero o sobre la parte trasera del cuadro.

Existen modelos que se mantienen encendidos durante unos minutos después de la parada de la bici. Existen también modelos con sensor para encendido/apagado automático en función del nivel de luz del entorno. Los precios van desde unos pocos euros hasta unos 30.

He mirado la página web de Rinder, empresa española que antaño fabricaba luces delanteras y traseras de bici pero parece que han abandonado el mercado de las bicis (para scooters y motos sí fabrican luces). Esperemos que este abandono sea provisional.

Cables de conexión:

La cuidada colocación de los cables es un importante factor de fiabilidad del sistema: procurad colocarlos de tal manera que no puedan resultar dañados por roce o ser arrancados sin querer. Por ejemplo, taladrando diminutos agujeros en el cuadro podemos hacer pasar el cable por el interior del cuadro. Una de las bornas de la dinamo y/o del faro suele estar eléctricamente conectada al cuadro de la bici pero recomiendo no fiarse de este contacto de masa que es un punto débil de los - generalmente antiguos - sistemas en los que se emplea un solo conductor.

Al tratarse de corriente alterna no importa la polaridad pero hay que tener en cuenta qué bornas están eléctricamente unidas al cuadro de la bici.

En caso de dinamo de buje (excepto Renak) es necesario incluir un interruptor porque la dinamo no es desacoplable mecánicamente. Nota para el cableado del interruptor: en ciertos bujes-dinamo baratos (obsoleto modelo Shimano HBNX32, imitaciones chinas...) curiosamente el buje frenará más la bici si dejamos la dinamo en circuito abierto que si la cortocircuitamos. Si cableamos el interruptor de tal manera que al apagar las luces el buje-dinamo quede en circuito abierto conviene saber que la tensión eléctrica presente en las bornas de la dinamo puede llegar a valores relativamente altos (posibles chispas o calambres si el cableado es chapucero). Con dinamos de botella o de rodillo esto no suele ser un problema porque normalmente nunca están en circuito abierto.

Podéis encontrar una extensa bibliografía en <http://www.nscl.msu.edu/~daniel/regulator.html> - [lglnk](http://www.nscl.msu.edu/~daniel/regulator.html)

Martin Dupont

Cuando las armas hablan, los héroes pedalean

....a los que de verdad sobreviven.

Los estallidos de los constantes bombardeos continuaban sin dar un respiro a nadie en la pequeña ciudad al norte de Beirut. Las calles estaban vacías a esas primeras horas de la mañana, la aviación seguía descargando su mortífera carga llena de muerte y destrucción. Durante una noche sombría y terrible no habían dejado de acosar el centro de la ciudad, allí donde se suponía que estaba el centro de operaciones del grupo rebelde.

Ahmed y su familia estaban recluidos en su pequeña chabola esperando que acabara ya el asedio aéreo para intentar hacerse con algo de agua y alimentos. Agua que tenían que traer en bidones desde un pozo que se encontraba a unas cuantas manzanas de su casa. Ahmed era el encargado de ello, era el cabeza de familia, con sus escasos quince años, después de que su padre, del que ya no sabían nada, les abandonara para combatir contra el país que les estaba invadiendo.

Su madre y sus tres hermanas pequeñas le trataban con respeto y obediencia, él se encargaba de traer el agua y también algo de comida del pequeño zoco que se ponía en la pequeña plaza cuando los disparos y los bombardeos cesaban.

Ahmed cogía su bicicleta -una bicicleta que le regaló un médico que había venido en tiempos de paz, con una ONG de Dinamarca- y se encargaba de traer todo lo que necesitaban para sobrevivir. Ahmed y Hans, el médico, se hicieron amigos y el médico danés en uno de sus viajes de vuelta a casa le trajo la bici. Con ella Ahmed daba grandes paseos al lado del río y por el parque de su ciudad con Hans cuando la vida era normal, alegre y luminosa. Ahora, nada de eso existía ya.

Cuando se dejó de oír disparos y no se escuchaban aviones en el cielo, Ahmed salió de la casa con su bicicleta camino del pequeño mercadillo, llevaba en su portabultos trasero dos bidones colgando uno a cada lado de la bici

y una pequeña cesta de plástico, detrás del sillín, para meter los pocos alimentos de los que se podía abastecer, así, mirando a cada lado de las calles y cerciorándose de que no hubiera nada raro en las esquinas pedaleaba Ahmed camino de los alimentos para él y para su familia.

Ahmed llegó primero al pozo, rápidamente llenó los dos bidones y despacio se dirigió al mercadillo. Pedaleando sudoroso se iba acercando a la pequeña plaza del mercadillo, cuando sus ojos se encontraron con una visión escalofriante, unas cuantas personas trataban de ayudar a las personas que estaban sangrando en el suelo, unas con los miembros mutilados, otras ya inmóviles y destrozadas, las sirenas y los cláxones de los pocos coches que iban llegando trataban de llevarse a las personas a los campamentos preparados para auxiliar a enfermos y malheridos que llevaban médicos y enfermeras de organizaciones no gubernamentales, dirigidas por personas de países occidentales.

Ahmed se había quedado paralizado ante el espectáculo dantesco que sus ojos estaban viendo, a sus oídos vino el llanto de un niño y fue en ese momento cuando Ahmed se fijo en un pequeño niño, casi un bebe, al lado de un cuerpo de una mujer que yacía muerta a su lado. Cogió al niño le metió en el cesto que llevaba y salió todo lo rápido que podían sus piernas camino del campamento donde se encontraba su amigo danés. Llegó allí sudoroso y sin aliento cuando lo vio una enfermera que estaba con varios médicos, entre ellos Hans, con el niño en los brazos.

Era de noche cuando la familia de Ahmed cenaba con un grupo de médicos y enfermeras en el campamento junto al pequeño bebe rescatado de la muerte.

Al día siguiente Ahmed volvería a por agua y a por alimentos con su bicicleta para sobrevivir un día más.

Carlos Gamo

FICHA DESCRIPTIVA

De Sigüenza a Burgos (por tierras de Soria, La Rioja y Burgos)

Duración: Entre 5 y 6 días.

Recorrido: El viaje lo inicié en Sigüenza habiéndome desplazado hasta esta localidad en tren, se parte camino de Imón, célebre por sus salinas, dejándolo a la izquierda y adentrándonos en el páramo del río Salado, especial atención merece la fortaleza del pueblo de Riba de Santiuste. Llegando a Paredes de Sigüenza tomaremos rumbo hacia Barcones por una ligera subida y de allí a la Riba de Escalote, Caltojar y Berlanga de Duero. Desde Berlanga tomaremos siempre rumbo norte al encuentro del Duero, pasando por el pequeño, pero bien enclavado, pueblo de Andaluz, por Fuentepinilla y Fuenteárbol, estos dos, de fuente, *na* de *na*, y seguiremos a La Muela. Nafría la Llana, Nódalo al encuentro de la Nacional 122 atravesándola siempre hacia el norte para llegar a la localidad de Abejar, cercana ya a los picos de Urbión y el nacimiento de mismo río que anteriormente hemos visto más crecido: el Duero.

Una vez dejado Molinos del Duero a nuestra izquierda, llegaremos a Vinuesa, desde aquí subiremos dirección norte camino del Pto de Sta Inés (1758 mts) para bajar rápidamente hacia Montenegro de Cameros y seguidamente coger la carretera que nos sale a nuestra izquierda camino del collado de Yema y bajar a mí "Shangri-La" particular: Viniegra de Arriba; desde aquí a Viniegra de Abajo atravesando uno de los desfiladeros más recoletos que pueda haber, todo bajada para llegar al cruce con la 113 que tomaremos dirección Oeste, o sea, a nuestra izquierda pasaremos por Mansilla y su embalse Villavelayo y Canales de la Sierra, para pasar ya a la provincia de Burgos llegando al

pueblo de Monterrubio de Demanda y de ahí a Barbadillo de Herreros.

A partir de aquí enlazaremos con la vía verde de la Demanda que nos llevará directos entre robles, pino y hayas a la localidad de Arlanzón.

De aquí a Burgos un paseo por parte del Camino de Santiago.

Cartografía: Con los mapas provinciales de Soria y Burgos, escala 1: 200.000, no hay problemas.

Distancia aproximada: Unos 280 Kms.

Cómo llegar: En tren hasta Sigüenza.

Cómo volver: En tren desde Burgos.

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

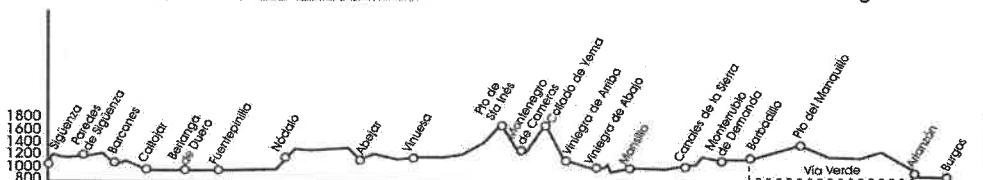
Dónde pernoctar: Existen múltiples lugares dentro de esta ruta, tanto campings, como por libre. Depende de vosotros.

Epocha recomendada: Menos invierno, en cualquiera de las restantes estaciones.

Dificultades: La subida desde Vinuesa al Puerto de Sta Inés es larga y tiene ciertas rampas con alguna dureza. Luego, la siguiente subida, si se realiza el mismo día, la del collado de Yema a las Viniegras, también ofrece cierta dificultad, si anteriormente se ha subido Sta Inés. Por lo demás no hay grandes dificultades en esta ruta, quizás la peor de todas sea la llegada a Burgos por el tráfico.

Atractivos de la ruta: Ya desde el inicio, con la ciudad de Sigüenza, empezamos una ruta cargada de atractivos históricos, arquitectónicos y medioambientales. Los continuos detalles de un fuerte e importante pasado medieval jalonan este itinerario desde la mencionada anteriormente Sigüenza, el pequeño, pero bien conservado castillo de Riba de Santiuste, la impresionante ciudad de Berlanga de Duero y las localidades

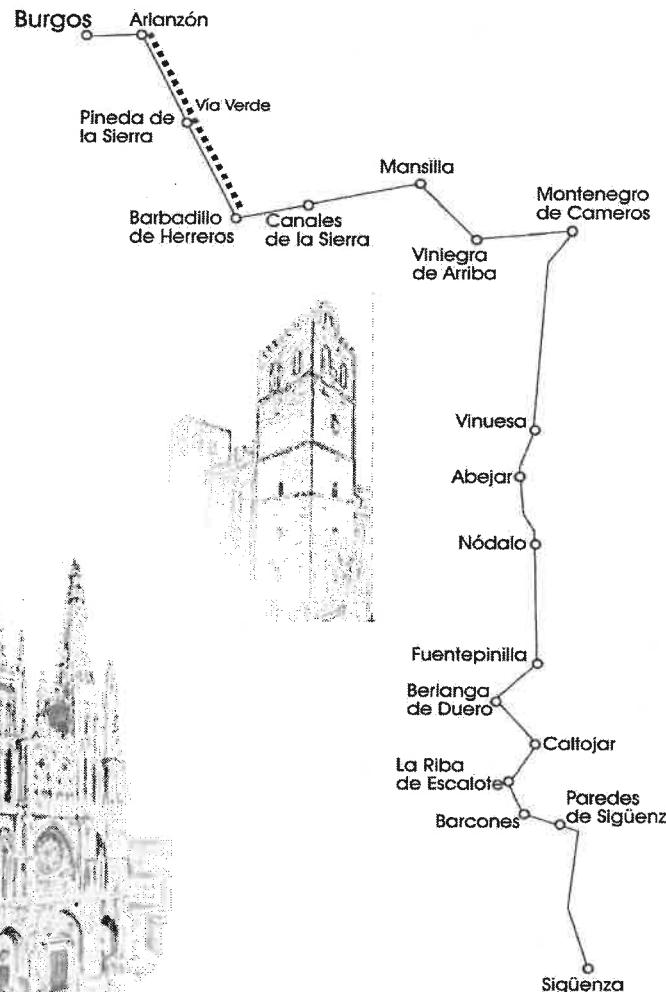
señoriales de Salduero, Molinos de Duero, Vinuesa, con sus bosques de pinos y en cotas más altas robles. Desde el balcón de Montenegro de Cameros se vislumbra la Tierra de Cameros y sus austeras crestas, el fértil valle de las Viniegras. Los pequeños pueblos en las faldas de la Sierra de la Demanda como Monterrubio de Demanda, Barbadillo de Herreros, Riocavado de la Sierra, Pineda de la Sierra y su bella iglesia románica, Arlanzón y rodeando todas estas localidades la impresionante naturaleza llena de bosques de robles, hayas, arces y pinos y demás especies. Sólo el final de la ruta desmerece, porque



Mapa y curva de nivel de la ruta aproximativo

¡ojalá llegué un día que se pueda continuar la vía verde hasta la misma ciudad de Burgos y seguir entre árboles y no entre coches!

Carlos Gamo



Bicis curiosas del mundo mundial



“Mejor salir en bici” (*You're better off by bike*), dice el póster que apareció este verano en muchos lugares de Londres. Formaba parte de una campaña del alcalde de la capital, Ken Livingstone, para animar a la gente a desplazarse a pedales. El conocido en los años 80 como Ken el Rojo es un gran defensor del transporte público y también

del uso de la bicicleta en la ciudad. Desde que fue elegido en el año 2000, puede presumir de haber duplicado el número de ciclistas, de 59.000 a 119.000 usuarios semanales, gracias principalmente a la inversión de 20 millones de libras este año y 26 el próximo destinados a la seguridad de los ciclistas.

Una de las grandes preocupaciones del alcalde es lo que llama “actuaciones antisociales” de los ciclistas que no siguen las normas de circulación. Después de muchas quejas desde las asociaciones de peatones, decidió que pondría en marcha un sistema de matriculación de bicicletas con el fin de controlar mediante cámaras a los que se saltaran los semáforos o invadieran la acera. “Estoy convencido de que las bicicletas y sus dueños deben estar registrados”, declaró Ken

radio en el mes de julio. “Cada bicicleta debería tener un número y así podríamos controlar a las que se salten las normas.” ¡Unas declaraciones polémicas! Sus palabras desencadenaron una avalancha de protestas, coordinadas quizás en su mayor parte por la Campaña de Ciclistas de Londres, por lo que el alcalde rectificó señalando que la matriculación sería demasiado cara y, lo que es peor, desanimaría a la gente a usar la bici. “La matriculación masiva sería una solución extrema, dado el coste y la dificultad que conlleva, y no tengo el deseo de poner trabas al crecimiento del uso de la bicicleta”, declaró a finales de agosto. “Aunque la mayoría de los usuarios de la bicicleta respetan las normas, hay una minoría que se comporta de manera irresponsable y no tienen consideración hacia el resto de ciudadanos. Hablo de motoristas que aparcan en los carriles bici o que monopolizan las posiciones avanzadas reservadas a ciclistas en los semáforos, pero también incluyo a los ciclistas que se saltan semáforos y circulan por las aceras.” Ken Livingstone concluyó la polémica con el anuncio de una campaña llamada Compartir la Calle para alentar a todos a seguir las reglas.

en la

Claire

Hace muchas, muchas ruedas



Verano de 1999. Ruta de Pedalibre por el Macizo Central Francés.

La Auvernia (Auvergne, en francés) es también conocida como el Macizo Central Francés y es un auténtico mundo de contrastes tan diferente a las llanuras campiñas tan habituales en Francia. La Auvernia es una zona de gente sonriente y amable, con volcanes extinguidos, que ha dado una peculiar forma a sus valles, haciéndolos únicos, misteriosos y muy a menudo sumergidos por la niebla.

En la foto se puede observar la subida del mítico Puy Mary, puerto en el que hicieron leyenda durante el Tour de Francia gente como Delgado, Lemon, Fignon... y todavía aún se podían leer sus nombres escritos con pintura en el asfalto.

Mientras algunos cicloturistas ya estaban en lo alto del puerto disfrutando de las vistas o mirando la tienda de souvenirs, otros esforzados cicloturistas aún no habían llegado a una de las peores curvas en hendidura de la subida. El que suscribe, que ya había pasado en bici por allí hacía unos años y era por tanto conocedor de lo que faltaba hasta el puerto (un duro kilómetro y medio final), se para y escribe con tiza en el asfalto los nombres de los que faltan por pasar. Mereció la pena sólo por ver las sonrisas de los amigos al llegar a ese punto.

Juan Merallo Grande

Carlos Poblete, de la ONG Ciclope-Bicicletas Solidarias

“Nuestro modelo de movilidad y consumo tiene graves consecuencias en los países en vías de desarrollo”

Entrevista

Carlos Poblete es el responsable de Ciclope-Bicicletas Solidarias, una ONG madrileña ubicada en Leganés dedicada a la recogida de bicicletas y material ciclista destinados a proyectos solidarios en países en vías de desarrollo

En la parte del mundo en la que nos toca vivir la bicicleta llena un espacio de usos muy distintos de los que cubre en el otro mundo...el mundo en vías de desarrollo.

Mientras el mundo desarrollado va generando problemas ambientales y de necesidad de espacio, la bicicleta aparece como una de las pequeñas posibles soluciones que a trancas y barrancas intenta abrirse paso en lo que a movilidad urbana se refiere. Bien sabido es el uso deportivo o de paseo al que está hoy en día orientada la bicicleta. No se concibe otro fin ya que hay bastantes estigmas sociales para un uso de movilidad sostenible en las ciudades, sobre todo en las españolas. El hecho de haber superado cierto nivel de vida nos ha llegado a convencer de que la bicicleta es un juego para los niños o un divertimento para los adultos. Para los demás fines ya tenemos el vehículo motor.

Pero hay otra realidad en países en vías de desarrollo como Cuba, gran parte de Latinoamérica y África, ciertos países asiáticos, e incluso Oriente Medio, de donde recibimos la mayoría del petróleo mundial que consumimos y que paradójicamente, por diferentes motivos, no prosperan como sería de esperar. En todos estos países la movilidad es un lujo al alcance de unos pocos. El simple hecho de disponer de una bicicleta o tan sólo un animal de carga es la línea que separa el

hambre de la esperanza. El uso que se le aplica a la bicicleta rompe con todos los prejuicios creados en el primer mundo. Es su medio de subsistencia, es su vehículo de carga y transporte. Es su vida en definitiva.

C.: ¿Qué es Ciclope y quiénes lo forman?

Ciclope, Bicicletas para el Desarrollo es una organización de ciclistas urbanos de la zona sur de Madrid, si bien la sede se ubica en Leganés. Ciclope recoge la iniciativa de distintos ciclistas urbanos que provenimos de diversas experiencias asociativas en torno a la bici, desde hacía ya un largo tiempo, y que al final decidimos unir nuestras fuerzas. Con nuestras actividades pretendemos rescatar del olvido a la bicicleta como medio de transporte en nuestras ciudades, y a la vez ser capaces de mostrarla como elemento de cooperación al desarrollo en los países del sur. Lo formamos ciclistas urbanos de la zona sur (Leganés principalmente), pero también de las ciudades circundantes y los distritos sur de la capital.

C.: ¿De quién partió la idea de Bicis Solidarias y qué motivaciones había?

El núcleo central de los promotores de Ciclope formaba parte de la Asociación Haydée Santamaría, desde la que realizábamos distintos tipos de proyectos sociales y de cooperación. Un buen día decidimos dar salida a nuestra interminable inquietud hacia la bicicleta como medio de transporte y planteamos el proyecto Bicicletas Solidarias, como forma de comenzar. Así comenzamos a realizar campañas de recogida de bicicletas para su reciclaje o arreglo y

envío a las zonas donde teníamos proyectos, eso sí, sin descuidar la reivindicación en nuestras ciudades con otro tipo de iniciativas. Pasados un par de años decidimos constituir Ciclope, Bicicletas para el Desarrollo.

C.: ¿Cómo funciona esta idea de la recogida de bicicletas, en rasgos generales, y a quiénes podríais involucrar?

Bicicletas Solidarias funciona de manera muy sencilla, realizamos campañas callejeras de recogida de bicicletas, unas veces en lugares fijos y otras ambulantes, en las que cualquier persona que quiera donar una bicicleta, sea del tipo que sea y nueva o usada, nos las haga llegar. Las bicicletas son revisadas y/o reparadas y en algunos casos adaptadas para las necesidades de los proyectos de cooperación donde irán destinadas (por ejemplo, realizar trasportines y pequeños habitáculos o cajas para carga, o equiparlas para ciudad o montaña según el lugar, para *bicimensajería, ciclotaxi, etc.*). Las campañas se acompañan de actividades complementarias de sensibilización y difusión de la bicicleta, para que la gente se anime a cogerla en sus desplazamientos. Por otra parte y sobre todo últimamente, también estamos involucrando no sólo individualmente a cualquier vecino, sino también a empresas e instituciones públicas para enviar o comprar allá en el destino, bicicletas nuevas para los proyectos.

C.: ¿Qué realidad se descubre trabajando para países en vías de desarrollo?

Sobre todo la enorme desigualdad y el despilfarro de recursos que tenemos en los

países industrializados y el impacto sobre las poblaciones de allá que nuestro modelo de movilidad y de consumo tiene sobre ellos. En los países del sur la bicicleta es sin duda un medio de transporte, ni se lo plantean, no hay discusión. Te muestran de la mejor manera posible la versatilidad de la bicicleta. Es barata, sencilla y muy útil. Aunque los gobiernos en empeñan en imitar el desarrollismo de occidente, los escasos recursos y el sentido común les ponen en su sitio. Así los ciudadanos del sur muestran la bicicleta como alternativa real y asequible para su movilidad.

C.: ¿Qué función realiza la bicicleta en estos países?

En primer lugar se constituye como elemento de movilidad para las familias. Si tenemos en cuenta la falta de infraestructuras para el transporte de estos países, lo barato de su adquisición y mantenimiento, y su versatilidad para todos los lugares, contribuye a que las familias tengan un vehículo propio, que pueden utilizar puerta a puerta, disminuyendo sus tiempos de desplazamientos, y sobre todo ahorrando gastos familiares para movilidad.



Por otro lado contribuye a la creación de empleo y a la dinamización de la economía local a través de otros usos como *ciclotaxis, ciclomensajería o bicirreparto* o como vehículo para empleados públicos como profesores, médicos, etc. Eso entre otras muchas cosas. Pero sin duda, la bicicleta es también un elemento de desarrollo.

C.: ¿Cómo podríamos desde Pedalibre y la revista Ciclopedia contribuir a la tarea que realiza Ciclope?

Con esta entrevista ya de momento se contribuye a difundir nuestros proyectos, así que de alguna manera contribuís a ayudarnos. De todos modos, Ciclope siempre ha tenido y tiene, desde su inicio, mucha relación y contacto con Pedalibre, ya sea de manera directa o través de CONBICI, de forma que cada vez que hemos realizado alguna iniciativa nos habéis ayudado con vuestra presencia y con la difusión. No obstante, cualquier socio de Pedalibre que tenga inquietudes acerca de nuestro proyecto, tiene gracias a vosotros la respuesta y el contacto adecuados. Se me ocurre que algún día podemos realizar una campaña juntos, no estaría nada mal.

Por cierto, de los socios y entorno de Pedalibre recibimos un número considerable de donaciones de bicicletas y repuestos, y está entrevista ayuda a conocer otra faceta más de la bicicleta, la Cooperación al Desarrollo.

C.: ¿En qué países interviene esta ONG y qué interrelación tiene con otras ONG?

En la actualidad tenemos proyectos en Cuba, gestionando Parques Escolares de Bicicletas Comunitarias en la periferia de La Habana. También apoyamos al Club Cicloturista Comandante Che Guevara, con sus iniciativas de cicloturismo ecológico. En Nicaragua vamos en breve a crear un Parque Comunitario, pero en esta ocasión dirigido a

todos los vecinos de las comunidades rurales periféricas con más dificultades de movilidad en la ciudad de Somoto, en el Departamento de Madriz, fronterizo con Honduras.

También apoyamos en la medida de lo posible al *Ciclo Center* de Phom Phen, en Camboya, donde se ocupan de apoyar a los conductores de *Cyclos* (*bicitaxi*). Y por último hemos realizado envíos puntuales al Sahara Occidental y a Camerún.

En cuanto al contacto y la relación con otras organizaciones, Ciclope siempre está abierto a cualquier colaboración, de hecho la realización de envíos puntuales en ocasiones se han realizado a petición o colaboración con otras organizaciones, sean ONG o no. Es más, uno de los objetivos de Bicicletas Solidarias es también servir de recurso para otras organizaciones que tengan previsto realizar envíos de bicis o proyectos con bicicletas de cualquier tipo.

C.: ¿Qué planes desearíais que se cumpliesen ya de cara a este próximo año en el que ya entraremos?

Terminar los proyectos iniciados y poder realizar algún proyecto el año próximo en Palestina. Aunque nos conformamos con seguir trabajando modestamente según nuestros criterios, y poder seguir contando con la ayuda y donaciones que hasta ahora hemos tenido.

C.: ¿Cómo se podría contactar con vosotros?

En breve tendremos nuestra página web, pero hasta entonces se puede contactar con nosotros en el correo electrónico: asociacionciclope@yahoo.es y en el teléfono: 625 23 69 38. Podéis llamarnos o escribirnos para cualquier consulta, donación individual, sugerencias o propuesta que tengáis.

Josu

EL TALLER DE BICIS DE SECO

Como muchos sabéis, la Bici Crítica es un paseo mensual que se lleva a cabo en Madrid el último jueves de cada mes partiendo a las 20 horas de Cibeles. Un pelotón de ciclistas urbanos que una vez al mes pasean por su ciudad protegidos por el grupo. ¿Sólo eso? No, la Bici Crítica es mucho más, pues es un espacio de socialización en movimiento, un punto de encuentro donde personas de diversas procedencias se juntan por compartir un nexo común, la bici como medio de transporte en la ciudad.

Así, este espacio ha servido para poner en marcha otras iniciativas encaminadas a fomentar el uso de la bici. Y una de ellas es el aún incipiente Taller de Bicis, montado en el Centro Social Seco (<http://seco.sinroot.net/>). Situado en la calle Seco nº 39, el centro es un espacio *okupado* autogestionado con más de 15 años de trabajo a sus espaldas, luchando por la mejora del barrio de Adelfas, fomentando iniciativas tan dispares como la constitución de una cooperativa de vivienda joven o la puesta en marcha del Festival de Cine Social *Las Californias*. Actualmente pendiente de ser realojado, la Asamblea de Seco ya cuenta con que el Taller de Bicis estará presente en el futuro emplazamiento del centro social.

Siempre dispuesto a ayudar a la Bici Crítica (varias veces el paseo ha acabado en el centro, proyectando vídeos sobre la bici urbana y compartiendo un piscolabis), Seco brindó un estupendo espacio en la parte superior del inmueble donde unos pocos aguerridos han habilitado un taller con lo mínimo



para arreglar y mejorar nuestras "burras". Se han ido recogiendo piezas sueltas y bicis enteras y casi todos los miércoles por la tarde alguien ha estado por ahí echando un cable. El objetivo: aprender mecánica, facilitar bicis a quien temporalmente se ha quedado sin la suya, crear nuevas monturas surrealistas (como un barco a pedales para la Batalla Naval de Vallekas) y en definitiva trabajar juntos para aprender a cuidar nuestras monturas. Una forma de aprender a reciclar y reinventar, cuidar la propia bici sin que implique seguir consumiendo complementos alocadamente. Como todo proyecto de la Bici Crítica, el taller es un espacio abierto donde cualquiera puede pasarse a aprender o proponer ideas, y su funcionamiento depende de la implicación y dedicación de todos. Ya sabes, si quieras estar al tanto de lo que se cuece en el taller, metete en el grupo de Internet de la Bici Crítica y pon tu granito de arena (www.bicicritica.es).

Porque Madrid está hecha para la Bici, da ejemplo, muestra tu Crítica.

<http://www.flickr.com/photos/44005614@N00/sets/72057594100170088/>

<http://www.flickr.com/photos/evilpenguin/>

Noticias

Obesidad infantil y bicicletas

Fuente: Routes 2 action número 10, verano 2006

¿Sabías que el 33% de los chicos entre 2 y 15 años en Inglaterra son obesos? ¿Y que el 35% de las chicas también? Esos son datos de 2004, que han subido los niveles de 1995, que se encontraban en 24% y 25% respectivamente. (www.ic.nhs.uk/pubs/hsechildobesityupdate)

Y un estudio llevado a cabo por Cycling England mostró que los niños que viajan a la escuela en coche pasan una media de dos horas y 35 minutos por semana en sus vehículos- more than the two hours ideally allotted to PE. (<http://www.cyclingengland.co.uk/pressoffice.php>)

Visto el creciente interés que se percibe por el tema del camino escolar en bicicleta, me he permitido traducir resumidamente la siguiente interesante noticia, aparecida en el Routes 2 action número 10, verano 2006, editado por Sustrans.

Nos hacemos eco de una estupenda iniciativa en una escuela de Inglaterra la Woodham Community Technology College en Newton Aycliffe, en el condado de Durham, donde se ha involucrado a los escolares a participar en las decisiones que les afectan. La escuela se preguntó por qué razón había tan pocos estudiantes que fueran en bici a la escuela pese a que las calles de acceso son bastante amplias y los accesos son buenos y preguntó a los estudiantes cual era su opinión para este bajo número de usuarios de la bicicleta para acceder a las clases.

La respuesta mayoritaria de los chavales fue que era debido a tres principales factores: -- iluminación pobre,

- insuficiente espacio para dejar las bicicletas
- y un tráfico demasiado rápido en los alrededores de la escuela.

A continuación se pidió a los escolares que eligieran un lugar para dos nuevos aparcamientos para bicicletas. Eligieron un lugar de la escuela que tenía las siguientes características:

- tenía cobertura de una cámara de seguridad
- estaba razonablemente cerca de las salidas, para poder salir y entrar sin pedalear entre grupos masificados de escolares andando.

Sin duda una buena elección.

Además, se mejoró la iluminación alrededor de la escuela y a la hora de la salida de la escuela los peatones y ciclistas tienen preferencia de paso durante diez minutos, durante los cuales los coches y autobuses tienen que esperar a unos metros de la escuela.

El resultado de escuchar lo que los escolares necesitaban ha significado el incremento en el número de ciclistas yendo a la escuela en su propio vehículo no contaminante, desde casi cero hasta 150 en un corto periodo de tiempo. Y hay expectativas para que ese número crezca de manera importante en un futuro inmediato.

Juan Merallo

Se inicia el rodaje de los nuevos capítulos de la Fase II de VIVE LA VÍA

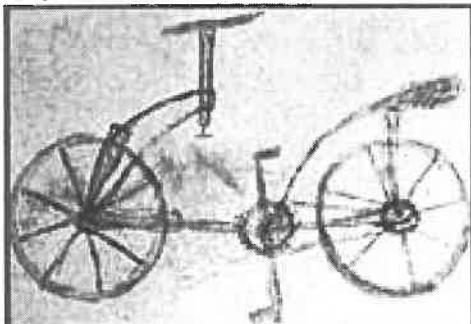
Gracias a los patrocinadores y al interés general mostrado en la emisión de la Fase I de VIVE LA VÍA, es posible hablar de una segunda fase de la serie. En total serán 7 capítulos (Introducción + 6 Vías Verdes) que se emitirán en TVE en otoño de 2007. Las 6 Vías Verdes de VIVE LA VÍA serán

- Vía Verde de las Vegas del Guadiana y las Villuercas (Cáceres- Badajoz)
- Vía Verde de la Subbética (Córdoba)
- Vía Verde de la Sierra de Alcaraz (Albacete)
- Vía Verde del F.C. Vasco - Navarro (Álava- Navarra): (Zadorra ; Vasco Navarro I y II)
- Vía Verde del Noroeste (Murcia)
- Vía Verde de los Molinos del Agua (Huelva)

De momento, disponéis del DVD de VIVE LA VÍA y podéis seguir "viviendo la vía" a pie o subidos a la bicicleta. ¡¡Seguro que no os arrepentís de organizar la excursión!!

Evolución de la bicicleta en imágenes

1490



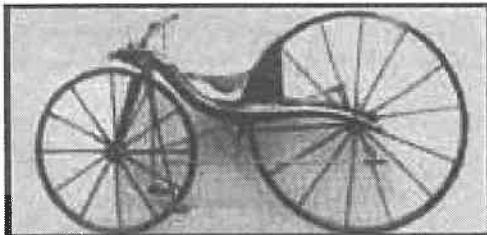
Boceto de Leonardo da Vinci incluido en su obra "Codex Atlanticus".

1816



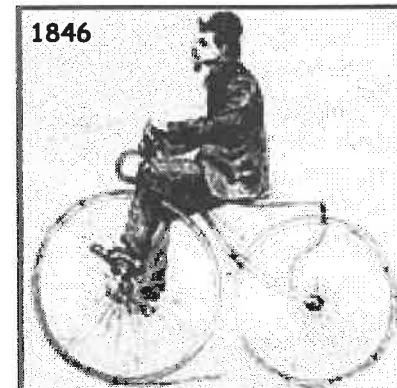
Draisiana - primer vehículo de dos ruedas con dispositivo de dirección.

1839



Macmillan - Primera bicicleta impulsada por pedales.

1846



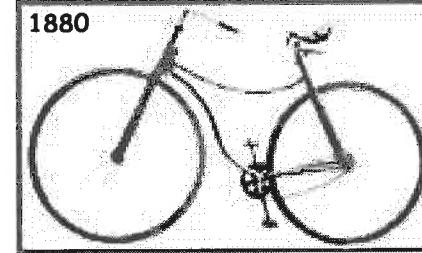
Velocípedo de Michaux - Bicicleta con pedales a la rueda delantera.

1870



Velocípedo - Se introducen los neumáticos de goma maciza montados sobre aros de acero.

1880



Bicicleta de seguridad o baja - Se igualan las ruedas, cadena de transmisión, frenos y neumáticos huecos.

Excursiones

7 Octubre

Marcha en bicicleta Colón - Bolívar

Hacia la integración y la equidad

¿Por qué ir de la estatua de Colón a la estatua de Bolívar? Por la simbología que conlleva: dos culturas que se unen para romper diferencias. Y lo hacen por medio de la bicicleta, un vehículo pacífico, que no contamina, que no hace ruido, que tiene en sí mismo una importante carga social y humana.

8 Octubre

Con los niños a El Pardo

Cerca del Complejo Deportivo de Somontes, hay una zona recreativa con mesitas. Desde allí hay un camino sin desnivel, tanto hacia la izquierda como hacia la derecha (hasta el pueblo de El Pardo), muy apropiado para disfrutar de la bici con niños un par de horas, y luego merendar.

Inma. E-mail: inmaculada.Ausin@gilead.com

12 - 15
Octubre

Entre copas en la Rioja Baja

Un viaje por los lugares más emblemáticos de la Rioja Baja. Llegando a Logroño, pasaremos por la ribera del Ebro, llegando a Haro en plena vendimia. Después nos bajamos por la Vía Verde del río Oja hasta Ezcaray, pasando por Santo Domingo de la Calzada. Finalmente, hacemos el Camino de Santiago al revés, llegando otra vez a Logroño. Historia, Vías Verdes y unas buenas copas ¿Qué más quierés?

Patricia. E-mail: severenukdawn@yahoo.es Tfno. 665 381 884

12 - 15
Octubre

En busca del Santo Grial

Esta "secreta y misteriosa" ruta nos llevará a lugares donde un día, quizás, se ocultó el Santo Grial y con él algunos caballeros de la Orden dejaron sus edificios y sus símbolos sagrados. Todo ello acompañado de unos paisajes enormemente cargados de fuerzas telúricas. Partiremos en tren y retornaremos en tren: "no están los tiempos para ir a caballo y menos de dos en dos".

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

21 - 22
Octubre

Sierra de Malagón y Campo de Azálvaro

Partiendo de Tablada (adonde llegaremos en tren), recorreremos por buenas pistas parte de la Sierra de Malagón, para luego bajar hasta el Campo Azálvaro y llegar hasta Ávila. También es posible hacer la ruta de un solo día cogiendo el tren en El Espinar o Navalperal de Pinares.

Jaime Otero. E-mail: jaime.oter@ya.com Tfno. 914136382

28 Octubre

Robles y Hayas

Desde Montejo, accediendo al puerto de El Cardoso, podemos seguir pegaditos a la valla del hayedo, para comparar su otoñal color con el de los robles cercanos.

Antonio González. E-mail: angoro02@yahoo.es Tfno. 679697739

4 Noviembre

Bicis y nízcalos

Recorrido otoñal con la posibilidad de llenar la cesta (imprescindible para ser admitido en la excursión), de nízcalos: m. Hongo comestible de sombrero anaranjado y de textura más dura que las setas.

Antonio González. E-mail: angoro02@yahoo.es

11 - 12
Noviembre

Vía Verde del Alberche

La ruta discurre en la parte más occidental de la Comunidad de Madrid, para adentrarnos en la desconocida zona de la sierra de la Higuera, en el límite con la provincia de Toledo. Un recorrido circular de algo más de 100 km, que partirá de San Martín de Valdeiglesias. Una inmersión en la vía verde del agua, los embalses, los bosques meridionales del Sistema Central y el descubrimiento de pueblos y parajes desconocidos de Madrid.

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

25 Noviembre

Alcarria Invernal IV: el bosque de la Colada del Cerro Largo

Ruta de un día, apta para todo el mundo, no muy exigente en desnivel, ni en kilómetros (unos 45). Se va en tren de Cercanías a la estación de Azuqueca. Se transita por el mítico bosque alcarreño de la Colada del Cerro Largo, un bosque mediterráneo de ribera en medio de la campiña, que cuenta con corzos, jabalíes, gamos, zorros y enormes y verdes serpientes. Se vuelve por el canal del Henares, con alternativa más corta vía Guadalajara para quien no pueda hacer tantos kilómetros.

Juan Merallo. E-mail: eldelabici@gmail.com Tfno. 659074600

16 Diciembre

Alrededores de los Montes de Toledo

Ruta de un día por los alrededores de la Puebla de Montalbán. El objetivo es visitar Santa María de Melque, templo de la época alto-medieval, único por sus características arquitectónicas. Al fondo los Montes de Toledo, quien sabe si ya con nieve en esta época del año. Si el tiempo lo permite, la excursión se puede alargar a dos días.

Jósean. E-mail: jaencarnacion@jccm.es Tfno. 606114892

17 Diciembre

Disfrutemos de la nieve y el frío

Pedalearemos por los alrededores del pantano de Pinilla del Lozoya, para disfrutar de nieve, frío y paisajes preciosos.

Ángel Ingla. E-mail: Angel.Inglada@sun.com Tfno. 690951421

Actividades

Circulando hacia la integración y la equidad

Charla debate con la participación de Juan Merallo, portavoz de Pedalibre, Carlos F. Pardo y Fabio Arévalo, dos expertos colombianos, cuyo país es todo un referente en cuanto al movimiento a favor de la bicicleta, con experiencias de mucho éxito en el ámbito de la movilidad en general.

5 octubre - 19 horas. Casa de América. Sala Bolívar

Diapositivas: Ruta en bici por las Sierras de Alicante

Alicante, aunque no lo parezca, es la provincia más montañosa de toda la Península Ibérica, y guarda auténticos tesoros en forma de paisajes, vías verdes, pueblos encantadores y museos de lo más peculiares, como el museo de las miniaturas, con una pulga de verdad montada en una bicicleta (se mostrarán las fotos). Sorprendente de verdad.

21 Noviembre - Local Pedalibre - Juan Merallo.
C/ Campomanes, 13 - 2º Izq. 28013 MADRID



Pso. de las Delicias, 65 Bis - Tfno. 91 530 77 87
28045 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.