

PONER ETIQUETA

SELLO

ASOCIACIÓN PEDALIBRE DE USUARIOS DE LA BICICLETA

Pedalibre trabaja desde el año 1982 para la promoción de la bicicleta como medio de transporte y de ocio, junto a otras asociaciones ecologistas y sociales, trabajamos por una ciudad sin contaminación, por la recuperación de las calles para ciudadanos, donde sea posible el juego de las niñas y la convivencia entre las personas. Todo esto se consigue con la restricción del uso del coche, la mejora del transporte público y la promoción del uso peatonal y ciclista. La principal manera para conseguir esto: la pacificación del tráfico. Pedalibre defiende el derecho de las personas que utilizan y quieren utilizar la bicicleta como un medio de transporte, por ello se elaboran proyectos, se presiona a las administraciones, se colabora con entidades, se organizan actos divulgativos, judiciales o reivindicativos y acciones directas no violentas. No estamos solos, nos coordinamos a nivel nacional y europeo con otras entidades como la nuestra. Pedalibre igualmente se encarga de difundir el ciclismo y organizar todo tipo de actividades que promuevan la bicicleta como forma de viajar o de ocio cultural, mediante excursiones, puesta de dispositivos, talleres, etc. Tu también puedes ayudar. Utiliza la bicicleta para ir a estudiar, al trabajo, al mercado, al cine, de viaje, hazte socio/a de Pedalibre.

¿Qué todavía no eres soci@ de Pedalibre? ¿Qué no sabes cómo hacerte soci@?

Es muy fácil. Rellenas con tus datos este boletín y nos lo envías a la dirección que aparece abajo.

Cuota de socio: 18 Euros al año.

Nombre:

Apellidos:

Dirección:

Código postal:

Municipio:

Teléfono:

E-Mail (si lo tienes):

Datos Bancarios

Banco o caja::

Dirección:

C.P.:

Nº de Cuenta::

Nombre del titular:

O Ingresando en nuestra cuenta de Caja Madrid 2038 1152 8060 0042 1832 el importe de tu cuota anual (18 euros), y mandándonos copia del resguardo de ingreso indicando tu nombre y dirección. También nos lo puedes hacer llegar por correo electrónico a administrador@pedalibre.org
Envíanos esta inscripción a nuestra dirección: C/Campomanes, 13, 2º Izqda. 28013 MADRID.



CICLOPEDIA

ABRIL
JUNIO
2007

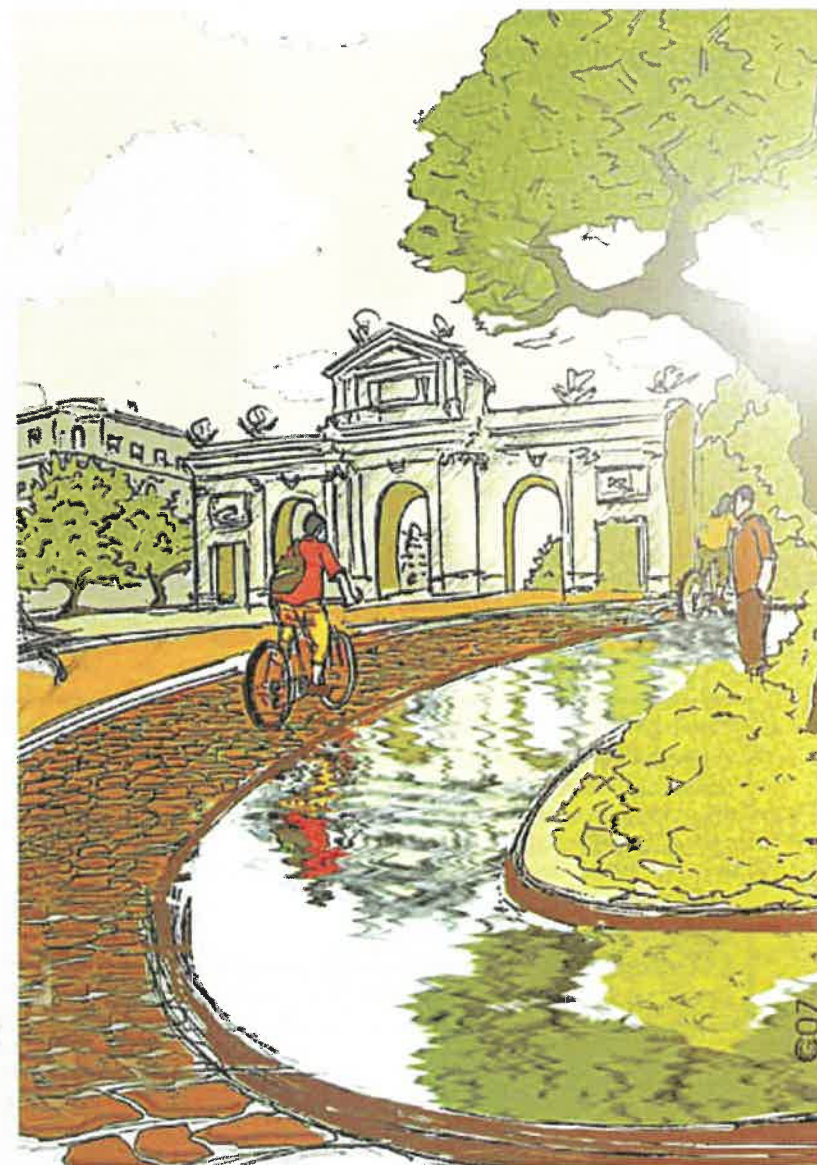
59

info@pedalibre.org

www.pedalibre.org

Pedalibre informa ● Convocatorias ● Relatos ●
Los Provos de Amsterdam ● Otros timbrazos ●
● Hace muchas, muchas ruedas ● Noticias ●
● Convocatorias ●

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



Contenidos

Editorial	3	Reportaje – Mvto. Provos	15
Pedalibre Informa	4	Hace muchas muchas ruedas	20
Contabilidad Pedalibre 2006	6	Crónica de Münster	22
5º Paseo – Cdad. Lineal	8	Otros timbraos	26
Convocatorias	9	Noticias	27
Relatos	10	Excursiones y actividades	30



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

Lo peor no son los coches

Editorial

Uno de los prejuicios más extendidos en cuanto al uso de la bicicleta es el que insiste en considerarla como un medio de transporte peligroso. Apoyan esta percepción la supuesta fragilidad e inestabilidad del vehículo, la desprotección del ciclista, cuyo cuerpo debe sufrir directamente el impacto de cualquier caída, y la difusión en los medios de los aparatosos accidentes que regularmente se producen en las competiciones de ciclismo deportivo. Argumentar contra estos clichés o percepciones deformadas suele ser arduo, puesto que se apoyan en impresiones muy arraigadas y resistentes a las cifras y las comparaciones, cuyo análisis desmiente muy pronto, en primer lugar, que montar en bicicleta sea peligroso y, segundo, que el riesgo que conlleva sea tan grande como se piensa. La manera más eficaz de convencer a cualquiera de lo anterior es lograr que circule en bicicleta con una instrucción vial y unas precauciones elementales y compruebe por sí mismo lo alejados de la realidad que están muchos de esos miedos y por qué son injustificados: en bicicleta se goza de una visibilidad completa y se oye todo lo que sucede a nuestro alrededor, se circula habitualmente a velocidad moderada, por lo que la estabilidad, ya de por sí mucho mayor de lo que piensan los no ciclistas, se resuelve en muchas situaciones comprometidas simplemente echando un pie al suelo.

Las consecuencias de ese prejuicio van más allá del desánimo que puede suscitar en ciclistas potenciales. Recientemente se ha multado a un ciclista por hablar por el móvil, de acuerdo con criterios de peligrosidad totalmente desproporcionados: es exagerado equiparar el daño posible de una bicicleta, unos diez kilos más el peso del ciclista a una velocidad de, pongamos, 25 km/h, con una

tonelada y pico de acero y plástico a velocidades mucho mayores. El peligro y el daño enormes del impacto de un coche no admite comparación con la bicicleta, por muy sujeta que esté como cualquier otro vehículo a las normas de circulación (pensadas casi exclusivamente para los coches, pero ese sería otro tema). Desmontar esa falsedad es clave para que las sanciones no metan a todos en el mismo saco.

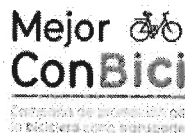
El coche, precisamente, es percibido como el mayor peligro del ciclista. Siendo el más evidente, creemos que debería compartir este dudoso honor con los elementos de la calzada no adaptados a la bicicleta: rejillas del alcantarillado en las que se encaja la rueda, tapas de la red del agua hundidas, zanjas, hoyos, agujeros, desniveles, asfalto deformado o rugoso, etc. Puesto que sólo se piensa en el automóvil para diseñar y mantener las calles, el peligro que estos elementos suponen para la bicicleta no se tiene en cuenta y es ciertamente muy grande: todo ciclista urbano sabe que debe estar muy atento a la calzada, más todavía en Madrid, tan castigada por el tráfico y las obras. Soltar una mano del manillar para señalizar un giro puede suponer una caída si tropezamos con cualquier zona hundida, desnivel o alcantarilla.

Para fomentar el uso de la bicicleta se debe procurar que la calzada sea regular y lo más predecible posible. Un comienzo lógico sería limitar el tráfico de vehículos en la ciudad, pues son los responsables del deterioro permanente del asfalto. Cambiar todas las rejillas de las alcantarillas por un modelo inocuo para la bicicleta sería también una medida imprescindible para mejorar esta situación.

Ángel Postigo

Actividades realizadas por PEDALIBRE

Este trimestre la actividad de Pedalibre ha sido muy marcada por la campaña a nivel nacional "Mejor ConBici" cuyos principales actos en los que ha participado la Asociación se presentan a continuación.



CAMPAÑA MEJOR CON BICI

Marchas, manifestaciones

El domingo 25 de marzo tuvo lugar la Gran Bicicletada de Alcalá de Henares, convocada por Iniciativa por la Bicicleta dentro de la campaña CONBICI SIN CO2 que reunió a 565 participantes.

Al final del paseo reivindicativo y lúdico los participantes han realizado un acto simbólico en el que cada ciclista ha colgado una cinta entre dos de los árboles de la plaza de Cervantes para demostrar el ahorro de emisiones de CO2 que se consigue utilizando la bicicleta en lugar del automóvil. (Más información en la sección de Noticias.)

Presentación a la gente de Vallecas, en la librería MUGA de Vallecas el 9 de marzo, del documental MEJORCONBICI y del proyecto Bicillecas, una propuesta por cambiar la cara de los barrios para que las calles puedan ser disfrutadas por la gente y las bicis.

OTRAS ACTIVIDADES

Nota de prensa de la Asociación Pedalibre para denunciar el mal estado de las vías ciclistas de la Comunidad de Madrid. Más información en la página de la Asociación: www.pedalibre.org

Organización, junto con muchas más organizaciones, de la manifestación FRENTE AL CAMBIO CLIMATICO, MENOS CO2 que tendrá lugar en Madrid el 21 de abril.

Participación de varios miembros de Pedalibre en el "Seminario sobre Gestión Urbana y Eficiencia Energética" el día 26 de febrero de 2007. Este acto fue organizado por el Ministerio de Industria, Turismo y Comercio



Reuniones con la administración

El pasado 15 de febrero tuvo lugar una REUNIÓN EN EL MINISTERIO DE FOMENTO EN LA DIRECCIÓN GENERAL DE PLANIFICACIÓN Y COORDINACIÓN TERRITORIAL. Por ConBici participaron Juan Merello y Pilar Rivero.

Se trataba de desarrollar los contenidos o principios generales que figuran en el PEIT. En esta primera fase se ha tratado exclusivamente del estudio de la situación actual.

La empresa encargada de la "Estrategia de los modos no motorizados" es ETT, Equipo de Técnicos en Transporte y Territorio, S.A. está desarrollando el diagnóstico de la situación en España respecto a los modos no motorizados (peatones y ciclistas). En cuanto al resto, que vendrá después, es decir, la definición de las actuaciones, medios de actuación y demás, sólo acaban de empezar a elaborar un extracto del documento de medidas concretas o estrategias a llevar a cabo una vez realizado el análisis/diagnóstico de la situación actual. El plazo que, en principio, tienen para presentar el Plan es

junio de 2007, lo que parece un poco apurado para la extensa labor que se adivina.

Por un lado han hecho un estudio de la demanda, qué gente se mueve en modos no motorizados, y por otro lado, un estudio de la oferta, qué infraestructuras estatales, regionales, locales, planes de movilidad, etc. existen.

Más adelante empezarán con la estrategia. Algunos de los puntos que incluirán son: Normativa, Instrucciones y recomendaciones técnicas, Actuaciones del Estado: red ciclista nacional, vías verdes, apoya senderos.

Juan Merello propuso que se apruebe el documento final, una vez debidamente consensuado, en Consejo de Ministros, que no se quede la aprobación en el Ministerio de Fomento, por tratarse de un tema trasversal que implica a varios Ministerios y así poder darle la importancia que se merece. Alfonso apoya la idea y presiona al respecto.

Por último Juan Merello trasladó la petición de ConBici de que Magdalena Álvarez apoye la resolución del Parlamento Europeo respecto a las bicis en los trenes en la próxima reunión de Ministros de Transportes de la Unión Europea, para que así dicha resolución quede convalidada y pase a ser efectiva y vinculante. Dicha resolución consiste en que todos los trenes dispongan de espacio para bicicletas, carritos de bebés y material deportivo. También Juan Carlos dará traslado de nuestra petición a instancias superiores. Nos comunicarán la respuesta de la Ministra Magdalena Álvarez.

REUNIÓN EN EL MINISTERIO DE FOMENTO SECRETARÍA DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS Y PLANIFICACIÓN el 28 de Febrero de 2007. Por ConBici participaron Juan Merello y Pilar Rivero de Pedalibre y Haritz Ferrando de BACC.

La reunión comienza haciendo referencia al PEIT. En abril de 2005, fecha de nuestra reunión anterior con la Ministra de Fomento, Magdalena Álvarez, nos presentaron el primer estudio, no estaba totalmente aprobado todavía este documento, que trata de una planificación de las infraestructuras y transportes del Estado hasta el año 2020.

La Dirección General de Carreteras hizo otra presentación cuyo contenido afecta más directamente a los ciclodeportistas; a nosotros, en nuestra vertiente cicloturista.

Por nuestra parte, Juan insistió de nuevo en el aspecto transversal de la bicicleta y que el documento Estrategia de los Modos No Motorizados, se apruebe, por tanto, en el Consejo de Ministros. Esta propuesta es muy bien acogida por el Secretario y creemos que va a dar resultados positivos.

Juan también menciona que es importante la reducción en la dependencia del coche. Hace hincapié que una mayor seguridad vial no sólo se consigue con prevención, sino también con promoción del uso de la bicicleta.

Haritz, miembro de la Comisión Cívica de la Bicicleta de Barcelona, habló de los planes regionales, observatorio de la Bicicleta, la biciescuela para adultos y nuestra campaña "Mejor ConBici". Y Solicitó que en el futuro se establezcan convenios de colaboración entre Ministerio y ConBici. Dio una imagen seria y potente de ConBici.

Pilar señaló la necesidad de combinar la bici con el transporte público y destacó principalmente el tren. En este sentido se reclama que en el próximo Consejo de Ministros de Transportes de la Unión Europea, la ministra Magdalena Álvarez apoye la Resolución que el pasado 18 de Enero aprobó el Parlamento Europeo. Dicha resolución reclama que en el futuro todos los trenes dispongan de un espacio polivalente

para carritos de bebés, bicicletas y material deportivo. Ello implicará que se mejoren también las condiciones para que los cicloturistas extranjeros se animen a venir a nuestro país, y España deje de verse como un país a la cola de este panorama.

Los ciclodeportistas reivindicaron mayor seguridad en las carreteras, fundamento que incumbe a todos los usuarios ciclistas, enfatizando la gran cantidad de accidentes que se evitarían si eliminaran/cambiaran los quitamiedos actuales, se mejoraran/limpiaran arcones y se hicieran señales específicas para advertir la existencia de ciclistas en la carretera.

Propusieron que todos los aspectos sobre seguridad se instrumentalicen en una normativa legal, vinculante para todas las administraciones, que se proponga un plazo y todas las carreteras se adecuen a esta normativa de seguridad.

En conclusión se han transparentado las dos vertientes ciclistas de siempre: por un lado los ciclodeportistas reclaman principalmente en el ámbito de la seguridad de las carreteras; por otro lado los ciclistas urbanos y cicloturistas quienes reclamamos mejoras de las condiciones del ciclista en todos sus aspectos, mediante una batería de acciones integral que se van reflejando en la Estrategia de los Medios no Motorizados (MNM), actualmente en proceso de desarrollo.

DATOS ECONÓMICOS DE PEDALIBRE

CONTABILIDAD 2006

En el año 2006 el saldo ha sido de +492€, muy parecido al balance de los años 2003 y 2004. Como consecuencia, a finales de año el saldo global de la Asociación es de +3.242€.

Los gastos fueron de 6.012€, los principales de éstos son los mismos que en años anteriores: local (1.296€); fotocopias (670€) y seguro de responsabilidad civil (360€). Este año como gasto extraordinario está la fabricación de las camisetas (1.039€). Otro gasto que aumentó este año (si bien, es lógico para una Asociación como Pedalibre) es el gasto de marchas urbanas. Esto proviene de la participación de Pedalibre en el foro por la

Movilidad Sostenible, en las plataformas M30 no + coches y SOS paseo de Recoletos así como de los gastos de la Semana de la Bicicleta. Dentro de los gastos de material hay que señalar que los de las camisetas y distanciadores servirán para el/los próximo(s) año(s) donde habrá ventas sin los correspondientes gastos.

Los ingresos fueron de 6.504€, de los cuales 3.856€ corresponden a las cuotas de los socios (¡cuando eran de 3002€ el año anterior!) y 2272€ a las ventas de material. De las cuales 1.195€ se hicieron en Biocultura.

CONTABILIDAD 2006

PEDALIBRE

Campo1 cat.	mes												Total general
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	
GASTOS	CONCEPTO												
	CAMISETAS	0	0	0	0	0	-33	0	-1.004	-2	0	0	-1.039
	COMISIONES BANCARIAS	0	0	-3	0	0	-17	-22	-2	0	0	-2	-47
	CUOTA CONBICI	0	0	0	0	0	-30	0	0	0	0	0	-30
	Cuota Dominio WEB	0	0	0	0	0	0	0	0	-148	0	0	-148
	FOTOCOPIAS	0	0	0	-220	0	0	0	-241	0	-209	0	0
	GASTOS LOCAL	-108	-108	-108	-108	-108	-108	-108	-108	-108	-108	-108	-1.296
	GASTOS VIAJES	0	0	-57	0	0	0	0	0	-90	0	0	-197
	LIBROS / MAPAS	0	0	0	0	-33	0	0	0	-8	0	0	-41
	SEGURO RESP. CIVIL	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-360
	SELLOS	-6	0	-70	0	0	-6	-65	0	0	-2	-143	-291
	GASTOS BRAZALETES	0	0	0	0	-1.362	0	0	0	0	0	0	-1.362
	GASTOS PAPELERIA	0	0	-17	0	0	0	-67	0	0	0	-43	-141
	GASTOS MARCHAS URBANAS	-10	0	0	0	-70	0	-150	0	-146	0	0	-376
GASTOS TELEFONOS	0	0	0	0	0	-15	0	0	0	0	0	-15	
Total GASTOS		-124	-108	-255	-328	-1.573	-830	-371	-1.358	-469	-294	-174	-6.012
INGRESOS	AJUSTES	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	96	96
	COBRO CUOTA SOCIOS	54	134	252	158	90	18	2.574	198	180	180	126	3.856
	VENTAS BRAZALETES	0	0	0	0	554	284	0	0	0	461	0	1.299
	VENTAS CAMISETAS	0	0	0	0	0	8	0	0	16	788	0	812
	VENTAS DISTANCIADORES	0	0	0	0	0	0	0	0	5	132	9	146
	INGRESOS DIVERSOS	0	0	0	0	0	0	0	0	15	0	0	15
	PUBLICIDAD CICLOPEDIA	0	0	0	0	0	0	0	0	280	0	0	280
Total INGRESOS		54	134	252	158	644	302	2.582	-108	478	216	1.561	6.504
TRASPASO	TRASPASO CAJA / BANCOS												
Total TRASPASO		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
SALDO ANTERIOR		2.750	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2.750
Total SALDO ANTERIOR		2.750	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2.750
Total general		2.680	26	-3	-170	-929	173	1.752	-479	-880	-253	1.268	3.242

CONVOCATORIAS

POR UN CARRIL BICI EN C/ ARTURO SORIA-HERMANOS GARCÍA NOBLEJAS

5º Paseo en bicicleta

DOMINGO, 20 DE MAYO DE 2007, 11.00 H

Salida: Centro Comercial Arturo Soria Plaza. Calle Arturo Soria, 126
(desde parque infantil situado detrás del Centro Comercial)

Recorrido: C/ Arturo Soria hasta cruce con C/ López de Hoyos y vuelta por C/ Arturo Soria
C/ Hnos. G^a Noblejas- Junta Municipal - Centro Comercial Las Rosas - Carrefour
Vuelta a Centro Comercial Arturo Soria Plaza (parque infantil en zona posterior)

Convocan la Plataforma
Carril bici Ciudad Lineal
y el colectivo Madrid Patina

<http://es.geocities.com/bicillineal>

Ciudad Lineal
mejor
en
bici



CONVOCATORIAS

Celebración de la Asamblea general de ConBici en Vigo: 28 de abril a 1 de mayo de 2007, organizada por la asociación A Golpe de Pedal. Incluye una pequeña ruta cicloturista de 3 días por Vigo para los participantes en la asamblea que lo deseen.

agolpedepedal@terra.es

Celebración de la Asamblea General Anual de la ECF (European Cyclists' Federation) en Berna: 17 a 19 de mayo de 2007, organizada por la Asociación suiza IG Velo Schweiz. Ruta cicloturista para los delegados representantes del 20 a 22 de mayo.

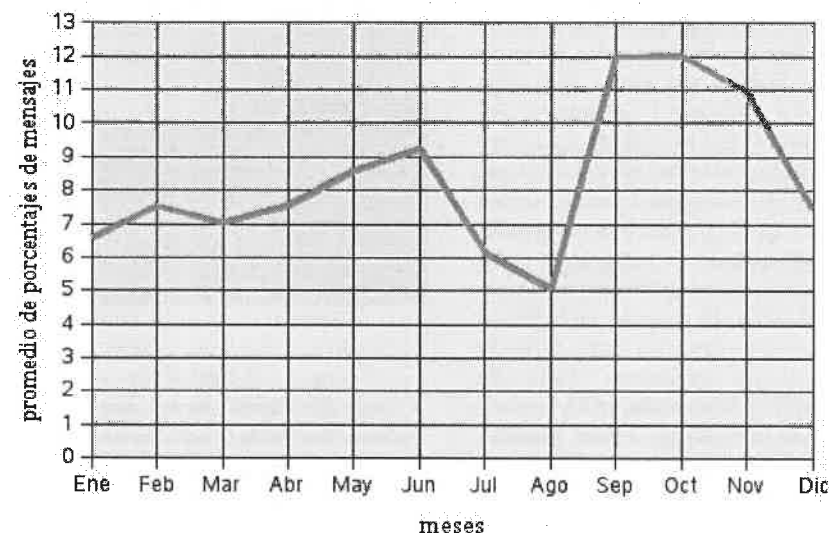
<http://www.igvelo.ch/agm2007/>

Celebración del Congreso Velo-city 2007 en Munich: 12 a 15 de junio de 2007 organizado por el Comité de la serie de congresos del Velo-city.

<http://www.velo-city2007.com/index.php?id=1>

ESTADÍSTICAS PEDALIBRE

Promedio mensajes lista Pedalibre (2001-2006 excepto 2003)



“...Momo cobró ánimos, porque ya no podía faltar demasiado para llegar a casa del maestro Hora. -Por favor-le dijo a Casiopea-, ¿no podríamos ir un poco más de prisa?

'Cuanto más lento, más aprisa', fue la respuesta de la tortuga. Siguió arrastrándose, acaso más lentamente que antes. Y Momo notó -como la primera vez- que, precisamente por eso, avanzaban más deprisa. Era como si la calle se deslizara bajo sus pies, tanto más deprisa cuanto más lentamente caminaban

Este era el secreto de aquel barrio: cuanto más lentamente caminaban, tanto más de prisa avanzaban. Y cuanto más se apresuraban, menos se adelantaba...”

Fragmento del capítulo 18 de Momo de Michael Ende

El círculo cerrado

Te miro. Te remiro. Te observo. Te analizo. Te toco. Te mimo. Te hablo. Te cuento. Te pregunto. Te acaricio... Polvo, sólo es polvo; un manguerazo y estarás como nueva. Te monto... ¡cuánto tiempo sin sentirte! ¿Dos años han sido? Ahora me parece una eternidad. Nos deslizamos juntos. Te he echado de menos. Aunque no lo parezca. Y en el fondo sé que tú a mí también...

Ella no me gruñe. No me grita. No me suplica. No me pide. Realza mi ego. Aunque sí, me provoca. Un poco sí que me provoca. Me pide un poco más. Pero de momento todo es suave. De momento. A la gasolinera. Una moneda. La ametralladora con ternura. Líquido elemento. Lo agradece. Brilla. Platos relucientes. Piñones immaculados. Renacen las pegatinas. Debajo del polvo hay vida, color. Morado. Púrpura. Violeta. Lila. Cárdeno. Nazareno. Ese es tu color: nazareno. Unas gotas de estratégico aceite. Cadena, frenos, cambio. Como hace 12 años. Como cuando estabas en el escaparate de la tienda. Sólo esa cicatriz que tú y yo sabemos. Ese día agacho en la ciudad. Ese coche impertinente. Un toque y al suelo. El rasguño de la acera. En tu bajo vientre. No fue nada. Sólo lo sabemos tú y yo. Hablamos. Estás de acuerdo. Decisión consensuada. ¡Allá vamos! Santiago, Yago, Jago, Diego, Jaime, Xacobo, Jacobo, Jakue, Jaume, Jacob, Jacques, James... En hebreo, "el que cambia". Yo no quiero cambiarte. No te cambio. Quiero que seas mi compañera. Primero preparar. Alforjas repletas. No sé qué dirás con tanto peso. ¡Vaya cara pones! Replanteamiento. Quito ropa. Quito comida. Retiro herramientas. No, herramientas no, que luego no hay quien te aguante: chirridos, parones, bloqueos... De nuevo, adentro con todas las herramientas. Llegamos a un acuerdo. Todo listo. Tren regional. Tú en tu vagón y yo en el

mío. Juntos pero separados. No te preocupes, te veo desde mi asiento y no te a va a rozar ni el revisor. Campos. Montañas. Bosques. Estación. Te vuelvo a sentir debajo. Sigues como siempre. Por mucho que te maltrate. Amiga fiel... Autobús. Mala cara cuando te ven. Tengo que disimularte en una bolsa, no les gustas demasiado. Te dejo en su barriga. Un pulpo te asegura. Me consuelo con la certeza de que los pulpos de Santiago son más sabrosos. Ya llegará.

Orreaga-Roncesvalles. Nos instalamos. Me lo pienso. Mi yo ateo y mi yo peregrino entran en conflicto. Te miro. No sabes qué decirme.



El puente de Tivoli
Claude Lorrain

Cinco minutos más tarde estoy entrando en la iglesia. Recibo la bendición de los sacerdotes. Creo que mis principios no han sido mancillados. Creo. Lugar especial. Allí donde los vascones derrotaron a Roldán. Preciosas las campanadas de las doce de la noche. Bonita la de la una. Impertinentes las de las dos. Molestas las de las tres. Inaguantables las de las cuatro. Y el alemán a mi lado roncando a los cuatro vientos. Afortunado. No escucho las cinco campanadas. Hum... sueño reparador. A las seis comienza el espectáculo. Movimiento de bolsas. La torre de Babel en susurros. Golpes

contra las literas. Despertadores. No puedo más. Voy en tu busca y desaparecemos. El fresco de la mañana me espabila.

Hayas, robles, alisos, abedules. Verde, verde y verde. El país del verde. Pueblos aseados. La Casa, *Etxea*. Con mayúscula. Casa-familia. Casa-vida. Casa-siempre. Una farmacia. "Tapones para los oídos, por favor...". "¡Eskerrik asko!". Mercadillo artesanal. Queso de la zona y pelota de frontón para niños. *Goxua* —dulce— se llama. Caseríos. Aldeas. Pueblos. Y siempre un frontón. Probemos mi habilidad. Los chavales sonríen al verme. Bueno..., podría ser peor. Pamplona. La vieja Iruña de los tres burgos. Cabalgamos por sus calles en lo viejo. Finales de junio, aroma de sanfermines. La ciudad se prepara para lo que se le viene encima. Huimos de allí buscando horizonte. Pamplona se expande hacia su cuenca. Nuevos pueblos crecen a su sombra. Urbanizaciones de adosados como espinas dorsales desde lo alto del Perdón. Seguimos. No protestas. Sólo un leve chirrido por el barro que se desprende al pisar el asfalto.

Iglesia de Santa María de Eunáte. En medio de la nada. De la nada actual. Gárgolas ofensivas, casi pornográficas. Muchos arcos. *Ehun-ate* —cien puertas—, el euskera nos da la pista. Puente la Reina-Garés. Empieza a llover. Parada, alforja, chubasquero. Al escampar cruzamos su majestuoso puente. Te llevo a mi lado, queremos disfrutarlo despacio. Muy despacio. Estella-Lizarrá. Bien vale una cabalgada por sus callejuelas. Vuelve a llover. Pero lluvia y 25 grados son compatibles. De hecho estoy más mojado por dentro que por fuera. A ti te viene bien. El agua te libera del barro y estás más ágil y dispuesta. Me pasan tres machacas y me pongo a rueda. Mucho mejor ahora. "¿De dónde eres?". "De Cuenca...". "Pues estarás comprobando lo que decimos los navarros...". "¿Qué decís?". "Que en la bici todo te da por culo... ¡menos el viento que siempre te da de cara!". "Ja, ja, muy bueno... Viana, ¡aquí me quedo!". "Hasta otra...". "¡Agur!".

Albergue por fin. Pies, pies y pies. Pies a remojo. Pies colorados. Pies heridos. Pies masajeados. Pies molidos. Pies por doquier. Tengo que estirar, que si no mañana lo pagaré. Tú estás encantada en tu porche. Con tres amigas. La cadena va forrada de plástico. No te preocupes, no te rayarás.

La Rioja. La "roja" debería llamarse por el color de sus tierras. Tierras de color vino rosado, encarnadas, anaranjadas. Viñedos, viñedos y viñedos. Y toboganes. Rompepiernas, que diría el locutor. Y tú, aguantando el tirón. Villafranca, Montes de Oca. Un respiro. Hay que mimarte. Ajuste de tornillos y cables. Al día siguiente estás en forma. Yo, no tanto. Empiezan a pesar los kilómetros, los ábsides, los pantocrátors, los canecillos. Mucha gente sola. Mucha promesa. Mucha reflexión. Una pista de tierra, una bajada empinada. Viento en contra, una figura al final de la cuesta. Silbo. No me oye. A pocos metros de alcanzarla vuelvo a silbar. Jugándome el tipo, con una sola mano sujetándote. ¡Cuándo aprenderé a silbar sin manos! Se asusta bastante. No me ha oído hasta que estaba encima. "Perdón, llevo un rato silbando". "*Nou comprenda*". Habrá que buscar en el oxidado compartimento de idiomas de mi cerebro. A la media hora de caminar juntos veo que no me apaño tan mal. Esos meses en Inglaterra hace 20 años me han abierto muchas veces camino. "Desde Nueva Zelanda nada menos... ¿no había nada más lejos?", le bromeo. Quince años mayor que yo y rondando los 100 kilos de peso y simpatía. Estaba en la bañera de su casa y oyó una voz que le dijo: *Tienes que separar tu camino del de John* (su novio). Se asustó y llamó a su novio que no dejaba de comunicar. Al final colgó. Al momento sonó el teléfono. Era John. Le decía que había oído una voz pidiéndole que abandonara su relación con ella. Yo no podía creérmelo, pero ella no mentía. No mentía. Y había tomado rumbo a Santiago para encontrar su propio camino. Muchos andábamos así. Me hice peregrino de a pie un día completo para escucharla y disfrutarla. Y tú, te alegraste... ¡eh, bribona!

Un día entero sin jinete. Sin sentir mis isquiones en tu espalda. Sin sufrir los giros de las bielas en tus entrañas. Me despido de mi amiga antípoda y vuelvo a la carga. Más fresco, al haber dejado descansar algunos músculos; los que sirven para ponerte en marcha. Burgos y su maravilla gótica. Hay fiestas. Se oye una voz en el albergue, “¿Quién se viene a dar una vuelta?” Salimos unos cuantos a ver el ambiente. Tú te quedas un poco triste. Lo siento, no puede ser. Hay mucha gente en la ciudad y es mejor ir andando.

Nadie conoce a nadie. Cita a ciegas total. Concierto de rock. “Voy a por algo de beber”, les digo. Un puesto de *chuches*. “¿Tienes cerveza?” “No, y mira que tengo sed, pero no me puedo mover del puesto”. “Gracias, adiós”. Encuentro un bar. Pido unas latas. Regreso al puesto y, sin palabras, le ofrezco una. Él, sin palabras, me regala una mirada azul inolvidable. Mirada agradecida de sed infinita calmada. Y en momentos malos, aún la traigo a mi mente para reconfortarme. Castilla. Campos de Castilla. Océanos de cebada, mares de trigo. Con sus olas mecidas por el viento. Tierra dura. Pueblos de adobe despoblándose. En pocos años morirán con los pocos ancianos que quedan en ellos. Es el progreso. Dicen.

El Burgo Ranero. Sonríe. Buen sitio para quedarse con ese nombre. No te lo explico porque no lo entenderías. Son cosas de humanos. Ni una rana a pesar del topónimo... Ya ha pasado León. Menú del peregrino. Buen precio y comida casera. Cuatro desconocidos compartiendo mesa. Joan, isleño balear y funcionario de ayuntamiento, nos cuenta: “Estoy enamorado. Estoy enamorado del camino. Hace cinco años fue la primera vez y desde entonces, mis mes de vacaciones, al camino. Ya tengo amistades en muchos pueblos y empiezo a ser de la gran familia jacobea...”. De piedra me quedo. ¿Tanto tira esto? ¿Es el viaje iniciático? León y su barrio húmedo me despiden a las cuatro de la mañana. Te agarro y nos caemos.

Me río. Me desternillo. Seguro que a ti no te hace ninguna gracia, pero no puedo parar de reír. Es la risa del borracho. Del que no sabe mentir. Y te agarro y te empiezo a preguntar por qué me ha dejado, qué he hecho mal. La vida es larga y queda mucho por hacer, pareces decirme consolándome con esa mirada metálica. Te lo agradezco entre risa



Val d'Aosta
Jhon Brett

que es llanto. Entre carcajadas de lágrimas. Yo también tengo mis razones para hacer el camino...

La maragatería. Donde el tiempo se detiene. El Bierzo. Verde y fuego. Tejados de pizarra entre valles perdidos. Montes arrasados por la cerilla del pirómano. Subsistencia entre la agreste belleza. Ya se escucha el gallego y pronto llegaremos a O Cebreiro. Pero antes una zarza en el camino hace que te desinflés, que te quedes sin fuerzas. Además la trasera. Paciencia. Alforjas. Rueda. Cubierta. Cámara. Pegamento. Parche. Paciencia de nuevo.

..... (Sigue en la pág. 25)

Rumbo a Villasur

A pesar de que hemos iniciado el regreso a Villasur de Herreros con el tiempo que creíamos suficiente, el sol, entre las agujas de las coníferas, está empezando a ocultarse. De cuando en cuando, sus rayos iluminan parte de la *Vía Verde de la Sierra de la Demanda*, entonces sentimos su calor, y los cortavientos llegan incluso a sobarnos. Seguimos pedaleando. Las horas van pasando y la claridad se torna ambigua. Nos detenemos en un par de ocasiones para reponer fuerzas y, entre sorbo y sorbo de agua, algún que otro beso se desliza entre las galletas con chocolate. Dejo mis guantes a Águeda, pues el viento, cuando pasamos por pinares, se torna frío. Al cabo de un rato, cierta debilidad empieza a apoderarse de mis piernas, de mi aliento, al pedalear, y el pachucherismo se convierte en aliado del justificado cansancio. Mi cuerpo quiere parar, pero sé que aún quedan muchos kilómetros, y la luz se hace cada vez más tenue. Las hojas de las hayas alfombran el suelo en ciertos tramos y, al pasar por el hermoso puente de hierro, las tablillas de madera han temblado, recordando viejos tiempos en que otro medio de transporte horadaba el silencio de este precioso embalse. Nos damos cuenta del modo en que, progresivamente, el cielo se oscurece y la pista de la Vía Verde va destacando cada vez más del resto del entorno, adquiriendo, incluso, cierta fosforescencia blanquecina. Mi sensatez me grita que no vaya tan deprisa, pues ya no veo ante mí más que una masa amorfa de negrura que todo lo rodea y, en medio, una franja clara que, en ocasiones, parece incluso levitar, venirse hacia mí, como si me dirigiese hacia una cuesta arriba, pero lo cierto es que mis piernas apenas tienen que pedalear para seguir manteniendo esa velocidad. Me digo que podría haber ramas, una piedra, cualquier objeto tirado en el camino que me va a hacer volar, pero me dejo fluir, llevar por el ritmo de mi corazón y la urgencia del retorno. Hemos consultado el mapa en varias ocasiones, sorbiendo los últimos atisbos de luz, pero no aparece en ningún lugar el desvío que aparece sobre el papel. Si continuamos de frente, vamos hasta Arlanzón por pista, relativamente seguros, pero supone hacer muchos kilómetros más. De lo contrario, si nos salimos de ella por alguno de los maltrechos caminos que, de cuando en cuando, aparecen —ninguno el deseado que conduce a

Para Águeda

Villasur-, nos arriesgamos a seguir, sin luz, por un suelo que nos obligará a descabalar y, quizás, a perdernos. Al cabo de unos kilómetros, una GR sale a nuestro paso. La decisión es difícil, pero nos arriesgamos, más aún, si cabe, pues no nos bajamos de las bicis, y vamos sin frontales. Empiezan los surcos en el terreno, los cruces en los que hay que robar a la negrura, desesperadamente, en cualquier rama o piedra, las marcas roja y blanca. Hay alambradas, socavones, algo de ganado que se asusta al pasar junto a él. Observo el cielo y, a pesar de no haber sol, ni luna, ni estrellas aún, cierta claridad azul marino cubre la bóveda; un préstamo que los dioses nos conceden para que nuestros dientes no queden clavados en el suelo en cualquier momento. Águeda está un poco asustada, pues imagina una noche de frío deambulando por entre campos anegados en barro, pero el pueblo está cerca, lo sabemos, aunque desconozcamos si vamos por el camino adecuado. Al cabo de unos minutos, de entre la oscuridad emerge, cual faro de esperanza, la torre de la iglesia de Villasur, y entonces la tranquilidad vuelve a campar por nuestros pechos. Sonreímos y, al estar ya bajo la luz de las farolas del pueblo, algunos minutos después, nuestros chalecos fosforescentes gritan de alegría. Nos abrazamos y un beso sella esta pequeña aventura inesperada. Regresamos al camping. Ducha caliente, un cuenco de seitan con bulgur, algo de chocolate —por supuesto— y una mirada serena, y agradecida, a las bicis, que —como sus dueños— duermen ya apoyadas la una en la otra, compañeras de viaje, maravillosos medios para sentirse vivos, más vivos aún, entre hayedos de hojas rojas, montañas besadas por la erosión y una Vía Verde que atraviesa valles... y une corazones.

Walter Post Villacorta



El bosque vivo

Una brisa suave movía ligeramente las hojas de los robles. Me había llevado unas dos horas aproximadamente llegar en bicicleta desde la estación de tren. Tren que me había traído hasta estas tierras del norte. Las siluetas de las montañas ya empezaban a tomar ese color azul verdoso que presagiaba el fin de la tarde y, con ellas, la brisa del atardecer traía un dulce sabor a tierra y humedad del bosque. El itinerario del viaje me iba a llevar entre ríos, bosques y colinas suaves y por pequeñas poblaciones, dejando más al norte los picachos que llevaban a cotas cercanas a los dos mil metros sobre el nivel del mar.

El bosque me rodeaba, los majuelos, avellanos, acebos, robles y hayas daban compañía a mis pedaladas, aunque también se dejaba ver algún tejo y entre todos ellos un pequeño arroyuelo que más adelante se convertiría en un pequeño río. Aquí, todo respira vida, todo esta en continuo cambio, evolución; con cada pequeña fracción de tiempo que pasa el bosque deja de ser el que era en apenas un segundo, desde las hojas de los múltiples árboles hasta las pequeñas briznas de hierba todo es nuevo, todo fluye creación instantánea, el bosque respira como ser vivo que es en su totalidad.

En ese momento, me vino a la cabeza cuan diferente era lo que estaba percibiendo en ese instante a lo que leí en el tren: un pequeño relato que me pasó una amiga, este relato estaba escrito en una especie de boletín o revistilla llamada Ciclopedia, el título de este relato era "La ciudad vieja", en él, el autor trataba de dar una imagen-reflexión de las ciudadelas o antiguos núcleos de ciudades antiguas como cosas sin vida, sin un presente, en la que todo respira pasado, muerte. En las

que las piedras y sus edificios no nos dicen nada más que lo que fueron un día en un pasado ya, olvidado, muerto.

Aquí, la energía del bosque fluye dinámica y constante siempre eterna hacia adelante nunca se para, siempre respirando vida, cada segundo diferente al segundo anterior, cada minuto diferente al anterior, desde el crecimiento de una rama, hasta la apertura de una yema que deja paso a una hoja, desde el minúsculo ciempiés abriéndose paso en la tierra húmeda hasta el majestuoso giro de las alas de un buitre posándose en los roquedos. Cambios en las cosas materiales como en las inmateriales, como los olores diferentes a medida que vas avanzando por el bosque; cambios en los diferentes trinos de los infinitos pájaros que se encuentran dentro del bosque.

La arquitectura secreta del bosque destila presente absoluto: aquí y ahora, nada de un pasado, quizá escrito en las raíces, en los troncos, quizá en señales que hay que saber interpretar pero nunca son algo estático, quieto, parado, detenido como en las ciudades, como en las piedras y el cemento, la naturaleza sólo nos muestra vida. Una vida que como la savia fluye hacia adelante como mi bicicleta se desplaza lenta y pausadamente gracias a mis rítmicas pedaladas.

La noche se aproxima y lentamente llego a un claro del bosque, cercano al constante y armonioso fluir del agua del arroyo, los últimos cantos de los pájaros me acompañan, aquí acamparé y me dejare mecer por el susurro del agua y por las lecciones y sueños del bosque.

Carlos Gamo

MOVIMIENTO PROVO

(Schimmelpenninck, germen de los proyectos de bicicletas comunitarias)

Reportajes

Érase una vez en Ámsterdam años 60 unos hippies muy burlones que luchaban contra la rancia burguesía ridiculizando sus costumbres y sus estructuras sociales. Realizaban campañas de burla contra temas varios: legalización de drogas, contaminación, igualdad, movilidad (de candente actualidad ya por los 60). Alarmaban a la población difundiendo falsas noticias que propagaban a través los medios de comunicación y realizaban happenings¹ en plena calle. Por esta actitud tan sarcástica y burlona, estos hippies recibieron el nombre de **provos** (del holandés, provoceren)

Los provos provocaban (valga la redundancia) al sistema mediante una genial combinación de humor absurdo y agresividad "no-violenta" de inspiración gandhista.

Wikipedia dixit.

El ideario **Provo** era una mezcla de anarquismo y dadaísmo. Es decir, abolición de la autoridad y de la jerarquía en todos los contextos: políticos, sociales, artísticos... (Aviso a lectores impacientes por ver bicis: ver apartado Planes Blancos)

Los provos se inspiraban en el 'El derecho a la pereza' de Paul Lafargue, yerno de Karl Marx. Casualmente Lafargue exalta la pereza española en su libro:

'Cuando, en nuestra civilizada Europa, se quiere reencontrar una huella de la belleza nativa del hombre, es necesario el ir a buscar en las naciones donde los prejuicios



económicos no han arrancado todavía el odio al trabajo.

España, que, ¡desgraciadamente!, degenera, puede todavía jactarse de poseer menos fábricas, prisiones y cuarteles que nosotros; pero el artista disfruta admirando al audaz andaluz, moreno como las castañas, derecho y flexible como una varilla de acero; y el corazón del hombre se estremece escuchando al mendigo, soberbiamente cubierto con su "capa" agujereada, tratar de "amigo" a los duques de Osuna. Para el español, en el que el animal primitivo no está atrofiado, el trabajo es la peor de las esclavitudes.'

Paul Lafargue. Refutación del derecho al trabajo de 1848.



¹ Especie de fiestas callejeras

Otra fuente de inspiración del movimiento provo fue Herbert Marcuse, respecto a 'la ruptura con los moldes represivos de la cultura burguesa'.



ORGANIZACIÓN

Como todo movimiento no organizado, los **provos** tenían sus cabecillas. Uno de ellos fue un antiguo limpiacristales reconvertido a clown llamado Robert Jasper Grootveld. Abajo aparece fotografiado en 1961, en plena acción callejera:

Grootveld montó en su casa lo que decía ser un templo anti-tabaco financiado por un restaurante afín y se presentaba ante sus 'cortesanos' como el mago del humo ('Rookmagiër'). En su ideario, la marihuana debería desplazar al tabaco. Era tal la oposición al capitalismo tabaquista que para ridiculizar la idea misma de hacer humo, se colocaba un cigarrillo en cada uno de los orificios de su cuerpo (en todos) y los fumaba todos simultáneamente.



Cansado de la poca repercusión que tenía en los medios de comunicación su mensaje anti-tabaco, roció su casa de gasolina y ante el estupor de sus seguidores prendió fuego al templo (o sea, a su casa), que en pocos minutos fue pasto de las llamas.

Después de este incendio, comenzó a reunirse con sus seguidores en una pequeña placita, al comienzo de la calle Spui de Amsterdam. ¿Por qué este lugar? Al parecer existía

(¿existe?) una pequeña figura de bronce donada por una empresa tabaquera a la ciudad.

En esta plaza tenían lugar sus performances de los sábados por la noche, tal como se narra en este fragmento de este artículo de un frustrado torero:

'Las cuadrillas que se adiestraban en la plazuela del Spui de Amsterdam, los sábados en la noche, ahí por el 1963 y 64, no lidiaban vacas machas de cuernos afeitados, sino coches, las verdaderas vacas sagradas de la civilización industrial. Los banderilleros las ridiculizaban con panfletos que distribuían en las calles. Los picadores dañaban sus entrañas al echar una papa cruda en el escape de las que invadían el espacio peatonal. Los diestros, Roel, Luud, Constant, Jasper, usando la pluma como un estoque,



Kees Hooft and Grootveld selling cannabis plants at the Louland Weed Company, 1964.

escribían libros y artículos en los que explicaban los principios de la asociación libre y mostraban cómo la civilización automóvil zapa las bases mismas de la autonomía. Sus maestros eran los grandes libertarios del pasado, Domela Nieuwenhuis, Pannekoeken, Bart de Ligt, el amigo de Gandhi.'

(<http://habitat.aq.upm.es/boletin/n28/aezap.html>)

Sus correrías acabaron y ellos pasaron de ser toreros a ser toreados:

Pero en el caso del Spui, en Amsterdam, en 1964, ya se habían invertido peligrosamente los papeles de diestros y de toros. De

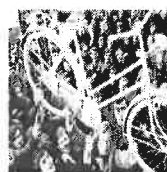


Roel Van Duyn.



toreadores de coches nos transformamos pronto en caza de los maréchaussées.

Otro de los cabecillas de este movimiento fue un universitario introvertido llamado **Roel Van Duyn**, que en uno de estos happenings distribuyó miles de volantes en los que se explicaban las estrategias a seguir respecto los temas de protesta. Esta especie de xerocracia² derivó en lo que se dieron en llamar **Los Planes Blancos**.



LOS PLANES BLANCOS

Los planes blancos (White Plans) fueron una serie de propuestas o campañas lanzadas por los

provos como plan de acción frente a determinados problemas. Cronológicamente, estos fueron:

- **White Bicycle Plan - August, 1964**
- White Chimney Plan - January, 1966
- White Chicken Plan - March, 1966
- White Wives Plan - April, 1966
- White Housing Plan - May, 1966

• White Corpse Plan - January, 1967

Indagando en los fundamentos de cada uno de estos planes blancos, se encuentran temas de renovada actualidad tales como la especulación, los problemas en la educación, la movilidad, la contaminación, la igualdad entre sexos, etc...

(http://en.wikipedia.org/wiki/White_Plans)

WHITE BICYCLE PLAN

El Plan Blanco de Bicicletas consistía en cerrar el centro de Amsterdam al tráfico motorizado a la vez que poner **200.000 bicicletas públicas** a disposición de los ciudadanos que debería custodiar la policía. Las bicicletas deberían estar en la calle sin ningún tipo de candado para así asegurar la disponibilidad de estas. Para iniciar esta campaña de manera proactiva los provos pintaron 50 bics de blanco y las dejaron a disposición de los ciudadanos en las calles de Amsterdam. La policía inmediatamente las confiscó,



esgrimiendo que era una invitación al robo puesto que no podían dejarse libremente en la calle sin algún dispositivo antirrobo. Los provos consiguieron recuperar algunas de estas bics, a las que incorporaron una especie

² A word combining zero bureaucracy and total xerox freedom (<http://en.wikipedia.org/wiki/Xerocracy>)

de candado cuya combinación aparecía pintada sobre la propia bicicleta.

Esta propuesta iba encaminada a implantar un sistema de movilidad sostenible y al mismo tiempo a mejorar la salud de los ciudadanos reduciendo la polución debida a los vehículos motorizados.

Fue un ingeniero industrial llamado **Luud Schimmelpenninck** quien encabezó esta campaña.

'La bicicleta blanca simboliza la simplicidad y la vida saludable frente a la ostentación y a la inmundicia del automóvil autoritario'.
(Presentación del white bike plan)

Los provos colapsaron el tráfico circulando con sus blancas bicicletas por las calles de su ciudad. También enfatizaban sus acciones de protesta circulando en sentido contrario al estipulado por las ordenanzas, deteniendo sus blancas monturas en medio de la calzada e incluso arrojando sus propias bicicletas contra los desprevénidos automovilistas.

En 1967 Schimmelpenninck fue elegido miembro del consejo municipal. Fue incapaz de lograr un apoyo político suficiente para desarrollar el programa de bicicletas comunitarias y el proyecto murió víctima del vandalismo y de los robos. No obstante, este proyecto supuso a la larga el germen de los programas de bicicletas comunitarias que se han desarrollado y se desarrollan en la actualidad en diversas ciudades.

SCHIMMELPENNINCK: TESÓN Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Schimmelpenninck, tras el fracaso del plan blanco de bicicletas, propuso una nueva idea para la movilidad denominada **Witkar**. Los Witkar eran unos pequeños coches eléctricos biplaza compartidos por un grupo de usuarios subscritos a este servicio. Los Witkar (proviene de white cars) comenzaron



a dar servicio el 24 de Mayo de 1968 y aunque de nuevo no tuvo apoyos políticos para desplegarlo de forma masiva, permanecieron en funcionamiento hasta 1986, con casi 4500 socios al fin del proyecto.



Algunos datos sobre estos curiosos vehículos: El witkar era propiedad de la Fundación Witkar. Tenía un motor eléctrico de 24 voltios y pesaba 400kg, con una velocidad máxima de 30 Kms/h y su autonomía era de aproximadamente 6 Kms o media hora de funcionamiento. La batería se recargaba en la estación en aproximadamente 7 minutos. Estaba disponible 24 horas al día y era necesario permiso de conducir para su uso.

Nuevamente en 1999 Schimmelpenninck volvió a la carga con un nuevo proyecto de bicicletas comunitarias en colaboración con la GVB (Compañía de transportes de Ámsterdam). El plan preveía el



desplazamiento en bicicleta entre 5 estaciones o depósitos de bicicletas inicialmente. Se pretendía extender hasta llegar a los 250 puntos de préstamo (depos). Igual que en el plan original, estas bicicletas tampoco disponían de candado, aunque no se permitía dejarlas en cualquier lado.

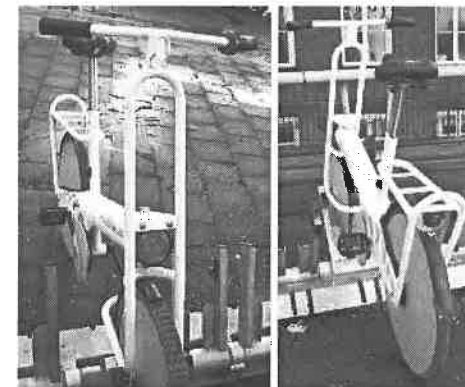
Arriba se pueden contemplar las bicicletas de este nuevo plan.

Destacar las enormes ruedas, la resistencia probada antivándalos del cuadro, y la iluminación frontal y trasera. Obviamente sin cambios. Todo esto con objeto de que fueran lo suficientemente robustas para que no necesitaran mantenimiento.

La aspiración era la de incorporar 4500 bicicletas distribuidas por toda la ciudad en 250 puntos. El sistema de aparcabicis el que se puede ver en las imágenes de abajo:

Es decir, junto a cada aparcabicis existía un sistema lector para validar la tarjeta con chip.

Debido a problemas hardware y software y a que no eran completamente resistentes al agua aparecieron disfunciones en el sistema que llevaron de nuevo un proyecto de bicicletas comunitarias a morder el polvo



En <http://www.depo.nl/en/index.html> se pueden ver los detalles del proyecto.

En la imagen vemos a Schimmelpenninck montado en una de las bicicletas diseñadas para este proyecto. Se puede decir que ninguno de estos proyectos tuvo el éxito esperado. Pero también se puede decir que su tesón en la lucha por una política de movilidad sostenible ha contagiado a sus conciudadanos en la búsqueda de un modelo de transporte más racional y equilibrado en el que la bicicleta está jugando un papel muy importante.



Hace muchas, muchas ruedas

Participantes: Josu (organizador), Juan Merallo, Mariano, Gerry, Paloma Blázquez y Paloma Gil

Viajamos en tren regional (antes de que cerraran esta línea) y al llegar a Riaza hace un sol espléndido. Al empezar a subir el Puerto de la Quesera se nubla y aparecen las primeras nieves en el pavimento. Los últimos kilómetros los hacemos pedaleando sobre hielo y nieve, extasiados por la pureza paisajística que el color blanco otorga al entorno. En lo alto del puerto el frío es muy intenso y hay una fuerte ventisca. Josu y yo bajamos el puerto montados en la bici. El resto no se atreven, porque la bici resbala y las caídas son continuas, aunque la nieve amortigua cualquier daño. Tras caerme dos veces aprendo que el truco está en no tocar en ningún momento el freno. Si quieres frenar, diriges la bici hacia los lados, donde la nieve es más espesa y la bici se frena por sí sola. Al llegar a la zona

donde ya no hay nieve, encuentro a Josu haciendo unos extraños ejercicios de



autoreanimación de sus pies, me recuerda a una danza tribal de la zona de Tasmania que vi días antes en un documental. Me pregunto si es que él también lo vio y ha elegido ese paraje desierto para ponerlo en práctica. Me intenta hablar, pero no le entiendo porque tiene la voz fofa por el frío. Es dantesco. Cojo el bidón de agua para beber algo, pero es imposible, el agua está helada dentro del bidón. Por fin llegan el resto y nos vamos de allí, sintiendo que ha sido una experiencia increíble, pero insufrible. Josu dice que es todo bajada hasta Majaelrayo, lo que se contradice con lo abrupto del terreno y llegamos al albergue casi de noche y casi desmayados. El albergue es una de las peores experiencias en la historia de Pedalibre: sucio, frío, con estridente música heavy hasta las tantas de la noche, con mucho humo, ventanas rotas, goteras. A la una de la madrugada, en la oscuridad, una chica que no es de nuestro grupo se confunde y se intenta meter en el estrecho espacio de suelo que

quedaba entre Mariano y yo. Pese a nuestra primaria sorpresa y posterior aceptación de los hechos, la chica, que parece estar bajo los efectos de alguna bebida de alto contenido etílico, se da cuenta del error y, lamentablemente, se retira.

A la mañana siguiente, como venganza por el ruido de la noche anterior, armamos todo el ruido posible con movimiento de bolsas y preguntas sin sentido como "¿QUÉ TAL HAS DORMIDO?" Antes de salir, vemos perplejos mientras desayunamos cómo un perro de los heavies se mea en las alforjas de Josu. Pensamos que ya no puede ocurrir nada peor, pero nos equivocamos, está lloviendo a mares y ya no lo deja en todo el día (bueno sí, lo deja cuando acabamos la ruta en Espinosa de Henares). En mi larga historia cicloturista, sólo recuerdo tanta lluvia en una ruta por el País de Gales en el año 92, pero claro, era el País de Gales.

Cada uno va a su ritmo, esto es un sálvese quién pueda. En Tamajón, pese a ser vegetariano, me como unos huevos fritos con chorizo y queso, porque es lo único que había y estaba rendido. En Cogolludo nos juntamos todos, en la mesa de un bar, con un consomé maravilloso. Al levantarnos hemos dejado un charcho enorme todo alrededor de la mesa, estamos empapadísimos. En Espinosa, antes de coger el tren, y ya andando, resbalo hacia atrás y me pego un golpe en el coxis y en la cabeza (no llevaba casco, pero si un gorro de

la British Army, que me amortigua el golpe en la cabeza).

Todavía, cuando vienen borrascas fuertes y baja mucho la presión atmosférica, tengo ligeras molestias en el coxis que me recuerdan aquellas lluvias, aquellos paisajes y aquella excursión de la que, pese a todo, aún no me arrepiento de haber ido.

Juan Merallo



Los Carteros de Europa



Crónica de Münster

Nací y he residido la mayor parte de mi vida en Zaragoza, la ciudad del cierzo. Antes de empezar la Universidad, hice un cálculo estimado de las horas muertas que iba a pasar esperando el autobús para ir a clase, los nervios que iba a padecer cada vez que me retrasara por su culpa y el número de sonrisas de niños que podía provocar una bici pintada de vaca. La balanza no podía estar más descompensada, así que empecé a preguntar quién no utilizaba la bici que tenía en el pueblo, hasta que un amigo caritativo, o harto de que fuera tan pesada, accedió a “dejarme” su bici.

Las primeras reacciones cuando decidí optar por este medio de transporte, oscilaban entre la risa y el reto. Desde quienes decían que me duraría dos semanas, hasta quienes me calificaban de loca por la calle, casi nadie se abstenía de hacer algún tipo de comentario. Unos años después, cuando sigo utilizando la bici y no me han encerrado en ningún manicomio, me encanta ver cómo la gente empieza a excusarse a sí misma por no utilizar la bici cuando aparco en la puerta de los sitios. Los motivos pueden ser tan geniales como que “sudo” o “con mi trabajo no puedo”. Sin embargo, el motivo estrella, el que aparece en un noventa por ciento de las respuestas, es que “la bici es peligrosa”. ¿La bici es peligrosa? Rotundamente falso. Peligrosos son los coches, los agujeros del suelo, los autobuses, las puertas que se abren de golpe y, en general, la falta de respeto a la bici.

Desconozco las estadísticas, pero como usuaria habitual he percibido un incremento del uso de la bicicleta en esta ciudad en los dos últimos años. Sin embargo, los progresos en las infraestructuras llevan un ritmo bastante más pausado. El centro de la ciudad se llena de atascos cada vez que la ocasión lo favorece, y pese a que se han peatonalizado y ampliado algunas aceras en calles

importantes, la bici sigue siendo la gran olvidada de los proyectos urbanísticos.

Para mí, la bici supone un aumento de calidad de vida: es autonomía, es salud, es ahorro de tiempo y dinero y es un instrumento de interacción social. Sin embargo, en esta ciudad, seguimos siendo tan pocos los que la utilizamos, que nos sonreímos al cruzarnos en invierno con el kleenex en la mano. ¿Dónde está el fallo? Todavía la ciudad y la mentalidad de los ciudadanos no están adaptadas a la bici.

El carril bici de nuestra ciudad es un carril de decoración, muy divertido para pasear los domingos pero poco útil si lo que pretendes es llegar a tiempo a tu destino. Es más, he llegado a descubrir un maravilloso sistema de acabar con ciclistas: un carril bici que desemboca en un barranquillo, ¿se podría acusar al Ayuntamiento de tentativa de homicidio? Bromas aparte, el carril bici de esta ciudad no es práctico y en cualquier caso no cubre ni una cuarta parte del entramado de carreteras. Las alternativas son por todos conocidas: o te subes a la acera y robas espacio al peatón convirtiéndote en objeto de insultos y bufadas o intentas ganar tu espacio en el andén y te arriesgas a que te adelanten de manera imprudente.

No obstante, la inclinación de la balanza seguía siendo clara para mí, o quizá como buena aragonesa solo era necesario que alguien me dijera que no sería capaz... En mi cabeza rondaba la idea de que no debía renunciar al derecho a utilizar un medio de transporte beneficioso para todos, cuando en septiembre abandoné mi ciudad natal.

Conocía otras ciudades como turista, como voluntaria o como trabajadora temporal, pero por primera vez estaba dispuesta a ser residente registrada en otro lugar: Münster, la ciudad de las bicis. En mis dos primeras

semanas allí, la pregunta más repetida fue: “¿Tienes ya una bici?” Curiosamente, en una ciudad donde los universitarios viajan gratis con el transporte público por toda la región y los autobuses tienen una frecuencia cierta y envidiable, la bici es una necesidad básica. Paradójicamente, en una ciudad donde llueve casi todos los días y el viento y la niebla no envidian en absoluto a los de la ciudad de la Virgen del Pilar, la bici es el medio de transporte por excelencia.

En Münster, quien no tiene una bici tiene dos (para cuando pincha la primera poder recurrir a la segunda). La ciudad tiene aparcamientos para bicis en casi todos los lugares donde hay una acera y en aquellos sitios donde no esta previsto y se necesita, aparece un aparcamiento espontáneo.

El carril bici más común tiene una amplitud suficiente para que puedan circular dos bicis paralelamente. Siempre hay un carril bici en cada sentido y se debe circular correctamente en el lado correspondiente, a no ser que se quiera probar la efectividad y pertinencia de la Policía alemana. En algunos casos el carril bici es un carril adicional en la calzada, idéntico al de los coches y delimitado por una raya azul discontinua, que hasta ahora no he visto atravesar a ningún coche. En las calles que no hay carril exclusivo para la bici pero existe carril bus o taxi, está permitido utilizarlo de manera compartida. Incluso en algunas calles, las bicis pueden ir en dirección contraria a los coches sin que suponga un riesgo para su vida.

Sin embargo, para mí lo mejor son las rotondas. Cuando llego al cruce y de repente los vehículos motorizados dejan de contaminar unos segundos para que pase yo con mi espalda erguida, de verdad, es que me emociono...

Ciertamente nos queda mucho camino por hacer, un camino que empieza por un cambio de mentalidad fundamental, por valorar la importancia que tiene adaptar la ciudad a la bicicleta. Alemania ha sido tomada como modelo en la economía, en la manera de legislar, en la tecnología, en muchas y diversas materias, ¿por qué no intentamos exportar su ventaja en la cultura de bici?

La lluvia en Münster

Si tuviese que escoger los dos elementos que con más frecuencia pueden verse en la ciudad de Münster, definitivamente optaría por la lluvia y la bicicleta. Parecen dos palabras de difícil conjugación, sin embargo pese a registrar unas precipitaciones medias anuales de 744 mm., según el Anuario Estadístico que



publica el propio Ayuntamiento¹, las cifras oficiales hacen referencia a 500.000 bicicletas en la ciudad.



Lejos de formar parte de una frase disyuntiva, en esta ciudad alemana la lluvia y las bicicletas son compatibles. La bici es el medio de transporte habitual de muchos ciudadanos y la lluvia puede aparecer de manera tan espontánea como impertinente, en cualquier momento y con todos los matices posibles. Por eso, quienes quieren combinar los dos elementos, sin tener disgustos ni pulmonías, salen de casa con los materiales necesarios.

En la bici, además de la cabeza, el tronco y los brazos, queda abiertamente expuesta al chaparrón la zona de los muslos. Esto tiene un inconveniente añadido, ya que mientras estamos en movimiento los músculos están calientes pero, al detenernos, la tela húmeda sobre el músculo enfriándose no es una buena recomendación. Por eso, cuando la lluvia es intensa, no es suficiente llevar un abrigo impermeable sino que debemos buscar una solución adicional.

La opción más inmediata, pero también ilegal y sólo apta para avanzados, es utilizar un paraguas. Pese a que el ciclista queda expuesto a una multa de la Polizei y un resbalón fatal, se ve por la calle gente que opta por esta no recomendada alternativa. Una segunda opción puede ser recurrir al poncho. Éste cubre ampliamente todo el torso de manera que al estirar los brazos para coger el manillar, tapa también la zona de las piernas. Para mayor comodidad, lleva cosidas en el interior dos cintas por donde se deben pasar las manos. Puntualmente las cintas pueden engancharse a los frenos para poder buscar algo en el abrigo, como un kleenex... Para transportarlo, se abre el bolsillo que tiene en la zona que cubre el pecho, se da la vuelta y se mete toda la tela dentro, convirtiéndolo en una especie de bolsa de cómodo transporte.

Una tercera opción, que se ve a menudo en Münster, son los pantalones con membrana impermeable y velcro en los laterales, que se ponen encima de los pantalones de calle. Los pantalones son especialmente prácticos cuando al temporal de lluvia se añade el viento, que podría convertir al usuario del poncho en auténtico derviche turco intentando dominar sus atuendos.

Otro asunto que se debe tener en cuenta es el sillín. Quizá la lluvia es considerada contigo y se limita a aparecer mientras estás resguardado. En ese caso, puede encontrar el sillín completamente mojado, con la incomodidad que esto supone. Se puede llevar un trapo o una bolsa de plástico en la mochila. También hay quienes optan por cubrir el sillín con una bolsa de plástico siempre que aparcen la bici, aunque tampoco esto es buena solución cuando aparece el viento. La solución óptima en este caso pasa por haber tenido un poco de suerte a mediados de octubre. Durante ese mes, dos librerías de la ciudad utilizaron el sillín de las bicis, que estaban estacionadas en determinados lugares, como reclamo publicitario. Para ello, cubrieron los sillines con unas fundas donde estaba impreso el

nombre del establecimiento interesado. Desde entonces, muchos ciclistas urbanos llevan consigo el obsequio y lo utilizan para cubrir el sillín toda vez que lo encuentran mojado y de esta forma evitan que sea su ropa y cuerpo la que se empape en agua.

El último aspecto que se debe tener en cuenta y precisamente el más importante, es la conducción. Todos sabemos que los frenos no funcionan de la misma manera cuando están mojados, que la dinamo puede no alumbrar y que el suelo resbala más de lo normal. Pese a que el carril bici está hecho en su mayoría de adoquines ciertamente antideslizantes, las hojas mojadas que han caído de los árboles o las rayas del suelo trazadas con pinturas determinadas, pueden ser motivo de una caída fatal. Por eso, cuando llueve, es esencial extremar la precaución en la conducción, al



fin y al cabo, si llevamos la indumentaria adecuada y el material tiene la calidad que nos certificó el vendedor, no debería preocuparnos mojarnos y si sucede, ¡quizá es el momento de volverse a casa y redactar una reclamación!

Ana Luño Muniesa

... (viene de la pág. 12)

Nos dan las doce de la mañana. Fuerte pendiente ascendente. Treinta y seis grados a la sombra. Prefiero no pensar cuántos serán al sol. Al fin, las pallozas. Frescas en el interior, con sus tejados de brezo. Otra época. Galicia, cielo panza de burra. Chispea. Chispea. Lluvia infinita. No, es finita, finita pero insistente. Me río de mi ocurrencia.

En un cruce, una vikinga despistada. “¿Ayuda... help...?”. Uña y carne hasta Santiago. Cruzamos comarcas de pueblos ensamblados, pegados. Donde acaba uno empieza el otro. Se mezclan los carteles: parroquias, *concellos*, *pobos*, *ciudades*. Minifundios superpuestos. Bosques, colinas, campo verde y cielo gris. Tres días. Empapados. Y tú, celosa. Ya lo sé, no te presto casi atención. Te dejo apoyada de cualquier manera..., se me olvida candarte..., lo sé. Perdona... La casualidad nos provoca: Miss Baviera y yo solos en un pequeño albergue. Estamos al lado, muy juntos, cada uno con su mochila... imaginaria. Pero pesada, muy pesada. Nos impide pasar de una mirada. Dormimos plácidamente.

“¡¡¡Santiago!!!”, gritamos. Gritamos fuerte al bajar hacia la plaza del Obradoiro. Sensación única. El vello de punta. Nos abrazamos. La felicidad de los locos. Pensión en el barrio viejo. Te dejo en un cuchitril lleno de polvo. Perdóname de nuevo, pero estoy eufórico. Pulpo, lacón, ribeiro, queimada. Y cama de matrimonio. Aparcamos las mochilas. Inolvidable.

Mañana. Siempre es mañana. Despedida eterna. Vuelta a casa. En el bus me preguntan por el viaje. Enumero: Idiazabal, Cabra riojano, Fresco de Burgos, Castellano viejo, Tetilla... Rosado, Rioja, Ribera del Duero, Tinto berciano, Albariño... Navarra, verde; Rioja, roja; Castilla, amarilla; León, marrón; Galicia, gris.

Gusto, olfato, vista... (¡y tacto!). Un viaje por los sentidos.

Mas la realidad es terca y el triángulo que pudo ser, perdió la hipotenusa; de la teutona nunca más se supo. Pero tú y yo, fiel compañera, nos bastamos para cerrar el círculo.

Pedro Leralta

¹ Jahrestatistik Münster, 2005; Stadt Münster, Amt für Stadtentwicklung, Stadtplanung, Verkehrsplanung.

BESANDO RANAS EN BICICLETA



Hay distintas clases de amor y de historias de amor. Hay historias de amores apasionados y amores pasionales, de amores intensos, de amores livianos, de amores verdaderos, de amores sin salsa y de amores peligrosos, de amores sin amor; historias de amor cortas, historias largas, historias pequeñas, grandes historias de amor; historias aptas para pequeños o historias aptas para mayores y hay

historias de amor que van acompañadas por bicicletas; algo más sinceras, más pacíficas, más puras, más amables, menos contaminadas y menos contaminantes, menos ruidosas, menos agresivas, más rodadas, más sencillas, más equilibradas, más solidarias, más respetuosas y más humildes.

Peter Spleen

Noticias

ÉXITO DE LA BICICLETADA DE ALCALÁ DE HENARES

La Gran Bicicletada de Alcalá de Henares, convocada por la Iniciativa por la Bicicleta, plataforma en la que está integrada Pedalibre, para este domingo 25 de marzo a las 11h, se ha desarrollado con un enorme éxito de asistencia. 565 participantes han recorrido 6,5 km por la ciudad consiguiendo

un ahorro de CO2 de 764 kg.

La Bicicletada forma parte de la campaña nacional promovida desde el mes de noviembre por Conbici, Coordinadora Ibérica en Defensa de la Bicicleta, con la colaboración de Ministerio de Medio Ambiente, en 30 ciudades españolas. Se puede seguir la marcha de la campaña en la web www.mejorconbici.com.

Al final del paseo reivindicativo y lúdico los participantes han realizado un acto simbólico en el que cada ciclista ha colgado una cinta entre dos de los árboles de la plaza de Cervantes para demostrar el ahorro de emisiones de CO2 que se consigue utilizando la bicicleta en lugar del automóvil. Además se ha leído el manifiesto de la campaña Mejor con Bici, que solicita a las instituciones un apoyo decidido a la bicicleta por su potencial para contribuir a la movilidad sostenible de



las ciudades y como instrumento de ocio y de turismo respetuoso con el medio ambiente.

Para concluir el Bicicletada se ha entregado el Premio del Público del concurso de fotografía "Una ciudad más humana", dentro de la campaña Mejor Con Bici, a Marisa Fernández Lagar. Ha consistido en una bicicleta plegable, cortesía de Dahon. Se pueden ver las otras fotos premiadas y el resto de las imágenes en www.mejorconbici.com.

Iniciativa por la Bicicleta agradece a todos los alcalaínos y participantes en general el estupendo clima en el que ha transcurrido la marcha y destaca la buena convivencia entre medios de transporte y el respeto en que se ha paseado por la ciudad, una ciudad más humana, limpia y silenciosa cuando se recorre en bicicleta.

Contacto: alcalaenbici@gmail.com

EL 'BICING', NUEVO TRANSPORTE PÚBLICO EN BARCELONA

El día 22 de marzo se pone en marcha este nuevo servicio de paradas para bicicleta distribuidas por toda la geografía urbana de la Ciudad Condal. 14 estaciones con un total de 200 bicis que irán desde la plaza de Tetuán hasta el Paseo Marítimo.

El 'bicing' consiste en un servicio por el que a cambio de un abono tienes la posibilidad de retirar una bicicleta de cualquiera de las estaciones ubicadas a lo largo de toda la ciudad de Barcelona, usarla durante el trayecto y devolverla en la estación más cercana a tu destino.

A partir del día 22 de marzo se pondrán en marcha las primeras 14 estaciones con un total de 200 bicicletas.

La puesta en marcha de las estaciones Bicing será progresiva hasta tener en servicio un total de 100 estaciones. La mayoría de estaciones Bicing están cerca de los accesos del metro, del tren y de los aparcamientos públicos. En cada estación encontrarás bicicletas que podrás retirar, o espacios libres para devolverlas.

El 'bicing' no es un alquiler de bicicletas, es un modo de transporte público para desplazarse de un punto a otro. Por esta razón, los primeros treinta minutos de cada

trayecto (recorrido desde la estación de recogida hasta la de entrega, que pueden ser la misma) están incluidos en la tarifa de abonado/a. A partir de ahí, pagas según el tiempo que utilices la bicicleta, con un máximo de dos horas por trayecto (véanse las tarifas).

CONBICI SE OPONE A LA PROPUESTA DE QUE LOS COCHES LLEVEN OBLIGATORIAMENTE LAS LUCES ENCENDIDAS EN CARRETERA

Hace unos días se aprobó en el Senado una moción del grupo socialista que insta al Gobierno a que realice las modificaciones normativas necesarias para que sea obligatorio que los vehículos a motor circulen con las luces encendidas también de día en carretera. La razón que se está esgrimiendo para la posible implantación de esta obligatoriedad es la de que reduciría la siniestralidad. Sin embargo hay estudios que dicen que dicha medida no tiene ventajas reales sobre la siniestralidad. Pero, sin embargo, sí que consigue que otros usuarios de las vías, como los peatones y los ciclistas sean menos visibles y, en consecuencia, sufran mayor riesgo de accidente.

Si a esto se le suma que esa medida conllevaría un incremento en el consumo energético, creemos que se debería retirar esta propuesta de obligatoriedad de luces diurnas, pues encima contribuirían al aumento de gases de efecto invernadero lanzados a la atmósfera. La falsa, generalizada y vaga idea de que la luz proviene de la batería "que se carga al moverse" y no conlleva por ello

LAS BICICLETAS PODRÁN IR EN TODOS LOS TRENES DE EUROPA

La Federación de Ciclistas Europeos nos informa que, finalmente, el Parlamento Europeo votó a favor de unos mínimos derechos para todos los pasajeros ferroviarios. Entre esos derechos mínimos estará la posibilidad de transportar las bicicletas en TODOS los trenes de la Unión Europea.

Una de las frases extraídas de la regulación aprobada (la que nos concierne) es la siguiente: "... en el futuro todos los trenes deben proveer un área especialmente

Desde el 16 de marzo hasta el 1 de julio de 2007 puedes disponer de tu abono anual por 6 euros.

<http://www.bicing.com>
© Amigosdelciclismo.com

gasto alguno de combustible, es un argumento simplista que cualquier persona con unos mínimos conocimientos de mecánica puede echar abajo. La implantación de esta medida en algunos países nórdicos, en los que la luminosidad es más débil que en España, no implica que su eficacia vaya a ser la misma en un país tan soleado como España.

Si de verdad lo que se pretende es mejorar la seguridad vial, proponemos que se reduzca en cierta medida la velocidad de los vehículos motorizados, medida que sí reduciría el número y la gravedad de los accidentes. Asimismo, se reducirían los accidentes promoviendo medios alternativos más seguros, como la bicicleta para distancias cortas y medias y transportes públicos como el ferrocarril para distancias largas, o la combinación entre ambos. Por todo ello, desde ConBici nos mostramos absolutamente contrarios a esta medida que puede empeorar nuestra seguridad.

Fuente: www.conbici.org

diseñada en los trenes para cochecitos de niños, bicicletas y equipamientos deportivos." La enmienda fue presentada por los parlamentarios Cramer (de Los Verdes, Alemania, y conocido en España pues estuvo el año pasado en una interesantísima mesa redonda en Madrid), El Khadraoui (Partido Socialista, Bélgica) y Rack (Cristiano Demócrata, Austria). Obtuvo una mayoría aplastante: 529 a favor, 56 en contra y 14 abstenciones.

El doctor Bernhard Ensink, flamante nuevo secretario general de la Federación de los Ciclistas Europeos (ECF) declaró tras dicha aprobación: "Este es un día muy importante para los ciclistas en Europa", con lo que estamos de acuerdo.

Hay que recordar que, a petición de dicha Secretaría General de la ECF, desde los

grupos de la ECF se estuvo contactando a los parlamentarios de cada país para pedirles su voto favorable a esta propuesta. Parece que esto ha dado sus resultados, a tenor de la aplastante mayoría conseguida.

Más información en:

http://www.ecf.com/2021_1 ; Juan Merallo

LAS VIAS VERDES EN EL MAPA OFICIAL DE CARRETERAS 2007 DEL MINISTERIO DE FOMENTO

El Mapa Oficial de Carreteras 2007 del Ministerio de Fomento incluye, un año más, información sobre 82 Vías Verdes repartidas por toda la península. Las Vías Verdes aparecen en el Mapa de carreteras marcadas con rayas discontinuas en color verde, por lo que son muy fáciles de distinguir.

Las Vías Verdes en el Mapa Oficial de Carreteras 2007 del Ministerio de Fomento La edición del año 2007 incluye nuevas Vías Verdes respecto al año anterior. En Andalucía se incorpora la Vía Verde del Odiel (Huelva) y en Almería la Vía Verde del Almanzora y la Vía Verde de Lucainena ; en Asturias la Vía Verde del Tranqueru ; la Vía Verde del Urola en Guipúzcoa; en León las Vías Verdes de Mina Bardaya y de Laciana; en Valladolid se estrena la Vía Verde de Tierra de Campos , y, por último, la Vía Verde del Tajuña II en Guadalajara.

La información sobre el punto de inicio y de llegada, la longitud o la accesibilidad se puede encontrar en el libro anexo "Guía de Espacios Naturales, Rutas Turísticas y Vías Verdes". Esta promoción de las Vías Verdes es fruto de la colaboración entre la FFE y el Ministerio de Fomento, y se realiza desde el año 2002. Cada año se editan 120.000 ejemplares de esta publicación, lo que significa que hay un total de 840.000 unidades del Mapa Oficial de Carreteras con las Vías Verdes incorporadas.



Fuente: www.viasverdes-ffe.com

Actividades

17-Abril **Proyección diapositivas** **Raquel y Antonio**

Proyección diapositivas "Nueva Zelanda en bici".

5-Junio **Proyección: La Alcarria** **Juan Merallo**

Proyección de fotos de las distintas rutas por la Alcarria invernal e infernal, desde el año 2004 hasta nuestros días, incluidas la Albarria infernal de febrero y la ruta por la Alcarria primaveral de mayo, ambas de este año 2007.

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

Cercedilla-Segovia**21 de Abril**

Es la conocida ruta Cercedilla-Puerto de la Fuenfría-Segovia. Se puede ir en tren de Cercanías, es una ruta muy bonita y no especialmente dura. Para los más valientes, vuelta a Cercedilla en bici y para los que no tengan tiempo o ganas, coger el tren en Segovia.

Antonio López - Tfn. 610077200. Correo: yosoycaballoloco@yahoo.es

Los Ancares**28 de Abril a 2 de Mayo**

Pasa por ser una de las comarcas más enigmáticas y arcaicas. Son tierras alejadas en las que generalmente las carreteras que nos conducen a este vasto territorio se acaban al llegar a su destino, y no continúan ya hacia parte alguna..., y lo cierto es que Ancares reúne rarezas y personalidad para alimentar leyendas...; que también las hay.

Antonio González. Tfn. 679697739. Correo: angoro02@yahoo.es

Guadalajara - Soria**28 de Abril a 2 de Mayo**

Cruzaremos por la Sierra de Ayllón hasta Riaza, llaneando por carreteras secundarias hasta el final. Ida y vuelta en Tren.

Javier. Tfn. 608821845. Correo: Babia.babia@yahoo.es

Sierra de Malagón y Campo Azálvaro**5 y 6 de Mayo**

Ruta de dos días entre Tablada y Ávila. Recorreremos por pistas y carreteras sin apenas tráfico la Sierra de Malagón y el campo Azálvaro con la primavera en todo su esplendor. Iremos y volveremos en tren. Dormiremos en tienda en donde queramos, hay un par de campings y mucho campo.

Jaime Otero. Tfn. 914136382. Correo: jotero@mat.upm.es

Alcarria Infernal V**12 de Mayo**

Esta vez sin barro, nos vamos por una de las zonas más bonitas del entorno de la Alcarria, en el valle del río Ungria. Se sale de Yunquera de Henares y tras recorrer durante todo el día 60 km, se acaba en Guadalajara. El recorrido es tan bello como exigente (hay algunas subidas). Llevar luces por si acaso. Se va a Yunquera en tren regional. Se vuelve en tren de Cercanías desde Guadalajara.

Juan Merello. Tfn. 659074600 Correo: eldelabici@gmail.com

Madrid - Aranjuez**26 de Mayo**

Saldremos por el Parque Lineal del Manzanares hasta Rivas, en el entorno de la unión con el Henares. Desde aquí hasta la Marañosa, donde nos podemos quedar en el cuartel o seguir la ruta que hizo Miguel hace un par de años. La vuelta, en tren.

Javier. Tfn. 608821845. Correo: Babia.babia@yahoo.es

Anillo Verde Ciclista**2 de Junio**

Con el animo de dar a conocer las posibilidades que el Anillo Verde Ciclista ofrece a los ciudadanos de Madrid realizaremos el siguiente paseo y cono cer la opción BICI + TREN.

- Estación RENFE ORIGEN Trayecto directo con bici + tren
- Estacion RENFE Fuencarral (10:00)
- Anillo Verde Ciclista Fuencarral----> Montecarmelo----> Centro Interpretacion Naturaleza (CIN) Montecarmelo.
- Visita CIN (20 minutos).
- Paseo Anillo Verde Ciclista hasta Dehesa de la Villa.
- Carril Dehesa de la Villa hasta CIN Dehesa de la Villa.
- Visita CIN Dehesa de la Villa (20 minutos)
- Vuelta a Anillo Verde Ciclista hasta estacion RENFE Principe Pio.
- Trayecto bici+tren hasta estación ORIGEN.

Jesús Navalón. Correo: jncifu@yahoo.es

Manqueospese... en Bici**16 de Junio**

Esta ruta en forma de ocho y más chula que un ocho verde pistacho, empieza y termina en la estación de ferrocarril de Ávila y discurre por el valle Amblés, junto a la sierra de la Paramera. Se compone de un recorrido básico y fácil, de unos 55 kms en llano, por pistas en buen estado y carreteras solitarias. Veremos los restos romanos de Niharra, un poblado de cigüeñas, el castillo de Villaviciosa y de postre la ciudad de las murallas. Además esta ruta tiene dos interesantes apéndices opcionales para los más animosos: el castro celta de Ulaca, al que se llega a pie; y el punto culminante, el castillo de Manqueospese, que nos acompañará durante casi todo el recorrido y cuyo reivindicativo nombre, también nos acompaña en la tarea de fomentar el uso de nuestro medio de transporte favorito.

Jose Manuel. Tfn. 636812601 Correo: jmdelcastillo@gmail.com



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



C/ Saavedra Fajardo, 21 • 28011 Madrid
Tel/Fax: 914 796 105

ciclowork@wanadoo.es

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



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