Velo

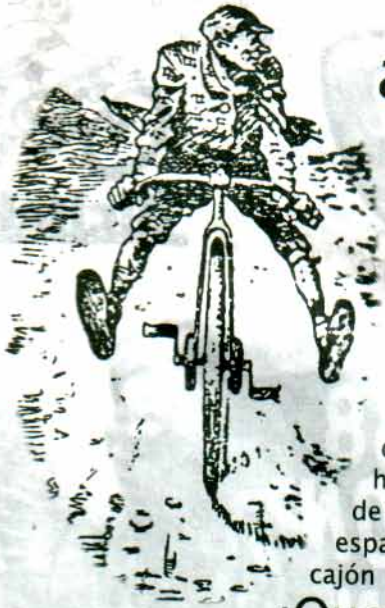
revista del ciclista urbano

primavera 1999
año cero
número uno

Bicitekas

UN BICITEKA EN LA CIUDAD

aló kdt 569 mar V
contra imeka 01



aquí estamos otra vez

Algunos de ustedes quizás habrán leído el número cero de *Velo*, con la entrevista al delegado de la Cuauhtémoc, Jorge Legorreta, dónde profesó su amor a la bicicleta y repitió su compromiso de construir una ciclopista en la Roma-Condesa.

Para quién no estaba enterado: En agosto del año pasado el arquitecto declaró que dicho proyecto se iba a realizar en diciembre del noventa y ocho. Las promesas del delegado resultaron muy ligeras, tan ligeras como el aire de las llantas de su coche, con el que se desplaza para hacer discursos por aquí y por allá. Legorreta recibió más de mil firmas de vecinos de la Roma Condesa que pedían un espacio para la bicicleta, firmas que fueron archivadas en el cajón del olvido.

¿Que más podemos hacer nosotros?

¿Una huelga de hambre en el Zócalo... un plantón en gobernación... bloquear alguna avenida? ¿Les cae que tenemos que llegar a eso para ser atendidos?

Si queremos que esta ciudad se vuelva sana y humana, nosotros tenemos la llave, no los políticos. La realidad es que la gente está harta del caluroso e incomodo pesero, del tráfico, de buscar y no encontrar estacionamiento, de arriesgar su quincena en el taxi, etc., etc. Muchos de ellos han tomado su bicicleta para desplazarse de una manera divertida. Estacionan su bici donde sea: frente al café, en el super, en el trabajo, en la escuela y donde se pueda.

¿Qué esperas? Tu también puedes hacerlo.

edición - antonio di corsario
corrección - fernando serrano
diseño - agustín mtz. monterrubio
agradecemos la **colaboración** de:
antonio nava, ana lucía, deyanira,
perbertcicio y gabriel rodríguez.

foto - Frans Stoppelman

Sigue pedaleando y leyendo *Velo*.

No te dejes orillar, porque:

¡la calle es de todos!

Definición del ciclista urbano

Repartiendo pollos

Alegre paseo

Para estar en buena forma

Perbertciclo ⇐ De entre las cosas más complicadas que existen en el mundo de los conceptos, se encuentra precisamente el crear una definición. Ya que tiene que ser; clara, precisa, objetiva, adecuada al tiempo de su existencia, o sea, que prácticamente se aplique en cualquier tiempo y espacio; es decir que sea eterna e inmortal.

En el caso de la concepción del ciclista urbano, es harto difícil tratar de definirlo puesto que en las diferentes urbes existen muchos tipos de ciclistas. En el caso de los ciclistas de la ciudad de México, podemos encontrar muchas características en común para todos. La primera, es la tirria inaudita que manifestamos la mayoría, en contra de los pocos amables y maleducados conductores del transporte público, además de uno que otro conductor particular que agrede a propósito a cuanto personaje montado sobre dos ruedas encuentra en las tan transitadas y bacheadas calles de nuestra magnifica ciudad. La segunda, es muy probablemente la inevitable dosis, tan densa tan intensa de diferentes combinaciones de gases dispuestos en forma de humo que inevitablemente llenan cada momento y se hospedan para siempre en nuestro maravilloso y tan poco resistente sistema respiratorio. La tercera, muy probablemente es la necesidad urgente e impostergable de vialidades ciclistas para tan osados y audaces, además de valientes, seres. La cuarta es, casi de seguro, la imperiosa necesidad de aumentar la población de los amantes del ciclismo ya que, sin intenciones de hacer grilla, necesitamos que se nos respete y se nos permita, como a cualquier vehículo sobre ruedas, tener espacios y reglamentos de convivencia vial.

Para nuestra mala fortuna, somos muy pocos los realmente interesados en promover la cultura de la bicicleta, aunque, por supuesto, no quiere decir que seamos pocos los usuarios del tan apreciado y útil transporte.

Podría describir un número mayor de características que son comunes a todos nosotros, pero finalmente se complicaría mucho, puesto que habemos una gran cantidad y variedad de personajes con estas peligrosas actividades cotidianas. En fin, creo que mejor me voy a dedicar a invitar a más personas a que se unan a tan noble y justa causa y las definiciones se las dejo a los diseñadores de las mismas.

Reciban un bicisaludo todos aquellos amantes del vehículo más maravilloso inventado por los seres humanos: la bicicleta.

En México no se puede... No, aquí estamos en el subdesarrollo...

¿Le suena ésto familiar?

...El mexicano no respeta al ciclista, el mexicano es flojo, prefiere andar en coche... Aquí no funciona...

Nunca faltan los comentarios negativos sobre la propuesta de promover la bicicleta como transporte. Sin duda que la mediocridad del capitalino -confortablemente establecido bajo las alas de la burocracia- es una de las razones de este recelo a las nuevas ideas. Y es que la gente con propuestas para la bicicleta, evidencian la apatía del chilango ante su propia existencia, porque saliendo del gran pueblo llamado Distrito Federal, vemos, con sorpresa que la bicicleta está funcionando en grandes metrópolis como Tokio, San Francisco, Bogotá, Rio de Janeiro y Buenos Aires.

Los altos niveles de contaminación en la ciudad de México, son una buena razón para incrementar, también aquí, el uso de bicicleta como alternativa ecológica. ¿Cómo insertar la bicicleta en la red vial existente? ¿Cómo complementarla con otros medios de transporte?

Dos mexicanos, Verónica Naranjo y Bernardo Baranda, fueron a estudiar el sistema de transporte en Tokio y Amsterdam, respectivamente. Verónica estuvo meses en Japón, por parte de la Dirección de Planeación de la Secretaría de Transporte y Vialidad (Setravi), del GDF. Bernardo, un ingeniero mecánico, se fue un año a Holanda a estudiar una maestría en Planeación Urbana.

Tokio es la ciudad más grande del mundo; Amsterdam, una ciudad de tamaño provincial. En Tokio la bicicleta se introdujo desde las años ochenta -fomentada por el gobierno, como una solución para la congestión vial y la contaminación. En la capital de Holanda, el uso de la bicicleta estuvo siempre muy arraigado en la población, sólo que no existía la infraestructura hasta que el gobierno lo impuso.

¿Que les pareció llegar a aquellos países exóticos y ver las bicis circulando ?

Verónica: En Tokio, hay bicicletas por todos lados, hasta te estorban en las entradas del metro. En general hay un espacio delimitado para el ciclista, el ciclista comparte la banqueta con el peaton, divididos por una línea. No creo que los japoneses sean aficionados de la bici, pero no les queda de otra. El transporte está tan saturado y hay colas gigantescas de coches, que lo más común es la combinación metro-bici. La gente va al metro con su bici, y aunque no lo dejan subir con ella, tienen otra bicicleta de la estación al trabajo. Hay un gran número de gente que tiene dos bicicletas

Bernardo: En Holanda, la bicicleta es uno de los símbolos nacionales. Hasta la reina anda en bici. Tiene que ver con el carácter de los holandeses que son muy austeros, la simplicidad no está mal vista, al contrario, al que tenga un coche elegante le dicen: ¡que tonto! ¡que mal gusto! lo tienen muy arraigado. Son una sociedad con una riqueza muy bien distribuida, el nivel de vida es muy bueno. Pagan muchos impuestos, pero tambien les redituа muchísimo. Hasta te pagan una compensación cuando estás desempleado.

¿Qué porcentaje de la poblacion usa diario la bici ?

Bernardo: Ahora, en Holanda, el 33 por ciento de los viajes se hace en bicicleta, y se trata más bien de los viajes cortos en la misma ciudad, pero la cantidad de bicicletas es impresionante, ya que hay 15 millones de habitantes y 16 millones de bicis. La mayoría de la gente tiene una bici elegante para el fin de semana y una de batalla. Cuando les roban la bicicleta, existe un mercado negro muy grande donde pueden comprar, por diez dólares, una bici fea pero que

funciona. Para entender la dinamica, hay que saber que para los holandeses el transporte no es cuestión de status, es una cuestión práctica.

Verónica: En Tokio, según las estadisticas son un 28 por ciento los que van en bici o caminando, mientras que 10 por ciento usa el coche, un 4 por ciento viaja en autobus y el 58 por ciento usa el tren. Poca es la gente que usa el automóvil porque es una lata circular, por el congestionamiento en los ejes viales. Estas cifras son un poco engañosas, pues lo que más se hace es alternar bici-metro-bici. El costo de la bici, que no es para el deporte y sí para uso diario, es standard, pero, a pesar de eso, de buena calidad. Cuestan alrededor de 5000 yenes o unos 1630 pesos. El precio es muy accesible, así que en una familia puede haber hasta tres bicicletas

¿Cuándo empezaron los gobiernos a fomentar el uso de la bicicleta?

Verónica: Los años 60 y 70, en Japón, eran los años de la abundancia. El boom del poder adquisitivo. En los comerciales se empezó a manejar la idea de un coche por cada habitante. El coche como símbolo de progreso económico y social. Al mismo tiempo, empezaron las grandes obras, como el periferico, que pusieron a raíz de los juegos olímpicos de 1974. Esas vialidades eran una invitación al coche. Empezó a crecer muchísimo el número de coches, pero sin planeación integral ambiental, vial o urbana. El congestionamiento y la creciente contaminación obligaron al gobierno japonés, en los años 80, a buscar soluciones y, entre otras, construyeron estacionamientos para las bicicleta y ciclovías.

Bernardo: En en los años 70, pegó en Holanda la crísis de petroleo. Entonces, empezaron a pensar sobre el futuro del transporte y las alternativas para no ser tan dependientes de los paises de la OPEP. Dijeron, bueno, si ya existe una tradición bicicletera (aunque en ese momento estaba perdiendo la batalla contra el auto), mejor aprovecharla. Comenzaron en Delft, una ciudad mediana, con un programa piloto y funcionó muy bien; sobretodo para los estudiantes, que necesitaban transladarse de una manera rápida y económica. Desde el principio lo concibieron como un programa integral, ya que las ciclovías fueron conectadas al transporte público (que en Holanda funciona excelente) y puedes meter tu bici en el tren o autobús.

Calles de Tokio

Las calles de Amsterdam

¿Cómo están concebidas las ciclovías dentro la planeación urbana?

Bernardo: En Holanda existe un plan maestro, trazado con rectangulos y cuadras. Todas las ciclovías estan conectadas, porque las autoridades están conscientes de que si un circuito no está completo, un ciclista va a buscar la ruta mas corta y quizá crear conflictos con peatones o autos, lo que hay que evitar. Ha dado resultados muy buenos, así que otras ciudades mas conflictivas como la capital, también adoptaron la idea. Amsterdam es más grande que Delft, hay más tráfico, canales, y calles angostas.

Pero hubo el compromiso de hacerlas y la sociedad participó. Durante los 60 y 70 hubo una fuerte manifestación de la sociedad civil, en parte, inspirada por el movimiento de 68; de ahí surgió la demanda para hacer calles cerradas con topes, bancas y flores (en holandés woonerf) para que los niños pudieran jugar en la calle.

Verónica: En Tokio se ha tenido que arreglar mucho. A veces hay calles tan angostas, que no caben las banquetas, no hay guarnición. Entonces, al ras del piso se dibujan unos piesitos que indican peatón, por en medio va el coche y luego, quizá del otro lado, dibujan una bicicleta. Suena caótico, sin embargo, funciona; además, no tienen opción, el espacio es muy limitado en Tokio (que tiene una población de 32 millones y una densidad de 105 personas por hectárea, sólo superada por Hong Kong).

Esto funciona, única y exclusivamente, porque los japoneses tienen un sentido muy arraigado de la cortesía y un sentido común de la tolerancia. En otras ciudades como Fukuoka o Hiroshima, que fue destruida en la segunda guerra mundial, existe una planeación urbana mucho mejor, ya que prácticamente empezaron de cero y tenían mucho más espacio. Allá si hay circuitos de bicicleta más anchos y completos.

¿Qué te sorprendió estando allá en tu calidad de chilango?

Verónica: Lo que te sorprende más, es la ausencia de criminalidad en Tokio. Muchas bicis no tienen candados, sin embargo en las guias de turismo te advierten que no se te ocurra subirte a una, aún cuando, de repente sí se te antoja... No tienen candado y están íntegras, pero robar es sumamente penado. Si te llevas una, te encuentran a los tres dias, porque nadie lo hace y hay un cierto control a través del número de tu bicicleta.

En México no hay una densidad de autos como en Tokio. Allá tienen mucha más infraestructura vial, lo que no significa que esten mejor, porque tienen un periférico de dos pisos, totalmente congestionado, que ensombrece totalmente la calle. Ahí te das cuenta del grave error que significa construir más espacio para

Avenida México Nº 157 P.B. Col. Condesa
VUCCIRIA
Tels. 52 64 09 93

el coche; es terrible la sensación de que aquí ya no caben. Ya construyeron hacia arriba y, hacia abajo, también hay tuneles -donde está el metro y centros comerciales- que te hacen sentir que están excavando debajo de tus pies para crear más espacio.

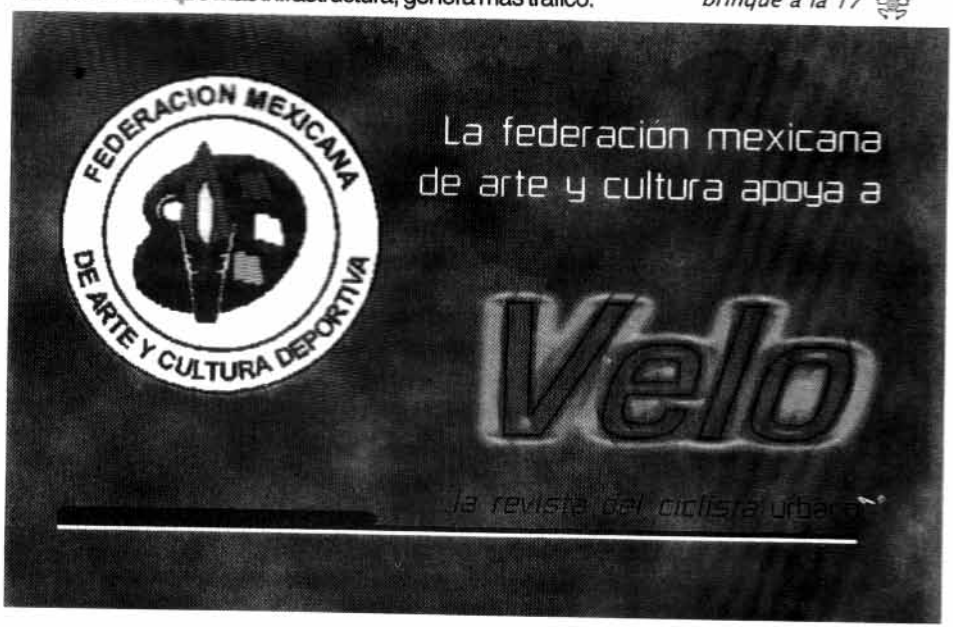
Bernardo: Lo que me llamó la atención es que en Holanda el uso de la bicicleta se dió por conveniencia y convicción. En Amsterdam es imposible estacionarse en el centro de la ciudad, no encuentras lugar y si lo encuentras es muy caro; entonces, la gente no se complica la vida y toma la bici. En general, es muy fácil transportarse en Holanda, te da la sensación de que te mueves de un lado a otro con mucha facilidad, sales con la bici y cerca hay una estación de tranvía o de autobús, donde puedes amarrar tu bici. Pero aúnque dan preferencia a peatones y ciclistas, ante de todo buscan un equilibrio. Las autoridades no quieren que todo el mundo ande en bicicleta, pero si que haya una armonía entre el vehiculo particular, la bicicleta y el transporte público.

¿Cuáles experiencias urbanísticas podemos retomar para el futuro del D.F.?

Verónica: Afortunadamente, creo que hay muchas cosas que se pueden hacer. Pienso que el futuro de cualquier ciudad del mundo es desarrollarse de centros a subcentros. Tokio es un buen ejemplo: el desarrollo de siete subcentros, destaca la identidad de cada lugar, la industria, el centro financiero, el gobierno, el turismo, para no centralizar todo en un lugar y aliviar el tráfico. Aquí, en la Ciudad de México, las redes viales fueron planeadas para ayudar la circulación de polo a polo, y eso lograron, aunque los ejes viales le dieron en la torre a la imagen urbana. Eso demuestra que la planeación urbana es producto de decisiones políticas. Ahí el gobierno del DF tiene que asumir su responsabilidad.

Bernardo: Cada lugar tiene sus puntos positivos, pero no se debe copiar así no más. Me gustó la idea holandesa de la administración del tráfico: en vez de pensar en transportar más vehículos, piensan como podemos trasportar la mayor cantidad de gente en un espacio reducido. Están conscientes de que más infrastructura, genera más tráfico.

brinque a la 17



Antonio di Corsario← Flink es el único mexicano que se dedica a construir bicicletas recumbentes, esas en las que el conductor va acostado como si estuviera en un sofá mirando la televisión.

El nombre de la bicicleta recumbente es de origen latín, ***cumbere***, significa ***recostado.***

Existen varios tipos de recumbentes; de dos ruedas, triciclos y cuadricíclos, propulsadas con la fuerza de las manos y bicis rail (adaptadas para ser utilizadas en vías de tren abandonadas –como el antiguo carril a Cuernavaca).

¿Tecnología de punta, pasatiempo o capricho?
Las recumbentes están diseñadas para hacer más cómodo y veloz el ciclismo.

¿Serán más veloces que las bicicletas de carreras?
Claro, pues ofrecen menos resistencia al aire. Cuando vamos a 30 kilómetros por hora, el 80 por ciento de la fuerza que ejercemos es para romper la inercia del viento que actúa frenando el vehículo. Cuanto más se incremente la velocidad más se incrementa la resistencia al viento. Reduciendo el área frontal de la bicicleta (o incorporando a la bicicleta una carrocería aerodinámica) se gana velocidad; de hecho, todos los récords de la hora fueron establecidos por bicicletas recumbentes. El más reciente récord establecido lo tiene el modelo Cheeta, en septiembre de 1994, alcanzando una aceleración de 110 km./h. Comparando esto con la velocidad que puede alcanzar un ciclista profesional en una bicicleta convencional, que es de alrededor de 85 km/h., lo que demuestra que una recumbente puede ser hasta 25 por ciento más rápida.

¿Son fáciles de manejar?
Si, sólo toma un poco de tiempo adaptarse a la nueva posición de manejo y a la sensación de equilibrio. Son más seguras que las bicis convencionales. Puedes aplicar los frenos al mismo tiempo y con firmeza sin ser lanzado sobre el manubrio, gracias al bajo centro de gravedad, que absorbe éste impacto. La visibilidad es mucho mejor y para ver hacia atrás sólo se requiere inclinarse un poco hacia delante sobre el asiento, teniendo también la opción de los espejos retrovisores. Gracias a su diseño diferente, llaman la atención de los automovilistas. Flink *Gómez está consciente de que las recumbentes siguen siendo una rareza en el Distrito Federal.*
Cuando las quería vender puse anuncios en las tiendas de bicicletas y de "rave"; curiosamente, siempre vendí más en esas tiendas alternativas que en las tiendas de bicicletas. Pienso que mis construcciones son para gente con una mentalidad extravagante, confiesa Gómez.
Las recumbentes son, sin duda, todo un estilo de vida, para gente que no corre con la manada auto-destructiva. Con una recumbente se pueden alcanzar fácilmente altas velocidades. Es ahí cuando te das cuenta lo inútil que es transportarse en vehículos tan pesados como los automóviles (1500 kgs.), donde regularmente viaja una sola persona (75 kgs.) y que significa un alto consumo de combustibles fósiles y la emanación de contaminantes. Lo que pretendemos es ser visionarios y soñadores para lograr un mundo libre de polución, en el cual podamos vivir en armonía con la naturaleza.

Bicicletas *recumbentes*

¿Qué son esos bichos raros?

Carlos Gómez no es un novato; ya desde chiquito estaba apasionado por la técnica, el bricolaje, montando y desmontando bicicletas, adelantándose a varias modas. En 1986 construyó su primera bicicleta recumbente, hizo patinetas más grandes y sofisticadas y bicicletas BMX antes de que estuvieran de moda. Construyó MTB'S con suspensión en la rueda trasera, qué bautizó como Chapulín.

Siempre tuve el deseo por cambiar la forma de las cosas. Todo eso me llevó a estudiar diseño industrial; empecé creando diferentes modelos de triciclos.

El desarrollo de las recumbentes no depende de las grandes industrias niponas, francesas o italianas, pero sí de ingenieros o artesanos que invierten sus esfuerzos para crear un producto bello, ecológico y original.

Las recumbentes siempre fueron marginadas y condenadas a una subcultura de aficionados chiflados.

Hasta la misma Unión Ciclista Internacional (UCI), representante del ciclismo comercial, decidió no valorar los récords de la hora hechos en recumbentes en los años treinta, establecidos por bigotones franceses como Marcel Berthet y Charles Mochet.

Desde entonces el desarrollo de las recumbentes se hace en un terreno restringido por falta de apoyo de la Federación; esto ha perjudicado, también, el desarrollo de las bicicletas convencionales, pues las mejoras de éstas, se han producido, en la ligereza de sus componentes y no en su aerodinamisno. Por eso creó una institución para organizar la carrera de recumbentes, la Asociación Internacional de Vehículos de Tracción Humana (IHPVA).

Ahora Flink construye varios tipos de recumbentes que vende desde 3,500 pesos hasta 35 mil. Mucho depende de la calidad de los componentes, el peso y el material con el que está elaborado el bastidor.

El bajo volúmen de producción hace que las recumbentes tiendan a ser más caras. Flink también hace triciclos que se mueven manualmente, un modo de transporte muy rápido, seguro y elegante para gente discapacitada.

Después de esta refrescante charla con un hombre apasionado como Flink, nos consta que lo que les falta a los constructores comerciales de bicicletas (BENOTTO, TURBO, MAGISTRONI, MERCURIO....) es fantasía y visión, tal vez desviados por su interés pecuniario de corto plazo. Que bien que hay gente como Carlos Gómez que rema contra corriente.

Sólo una pregunta ardiente nos queda.

¿De dónde el sobrenombre Flink?

Tiene que ver con los «Flinstones» o Picapiedras –*dice Carlos Gómez, cuando nos percatamos de su parecido físico con el famoso personaje* Pedro, *ancho y compacto*- y la K es de Carlos. Una moraleja surge: Mientras que los picapiedra, en su torpe troncomóvil, se burlan de nuestras invenciones modernas, Gómez se burla de los conductores parados en los constipados ejes viales defeños. Trepando sus pies y yabadabadeando, Flink los rebasa a todos.

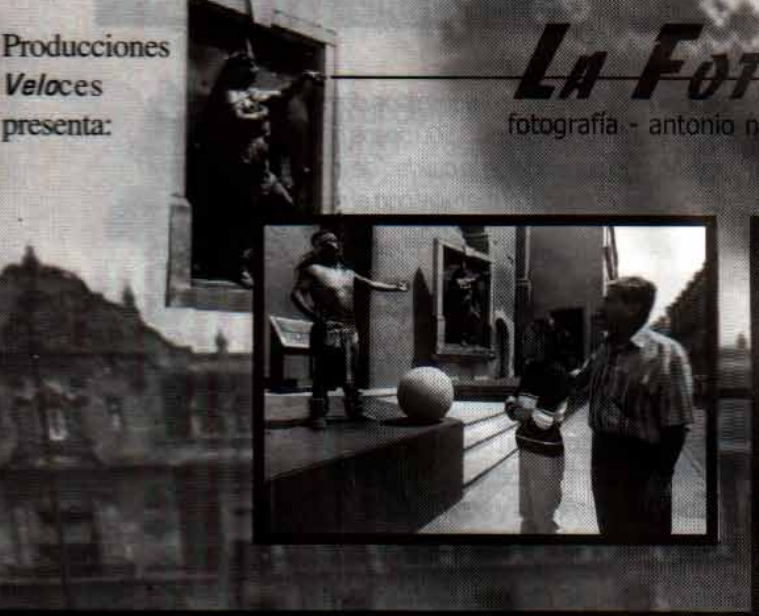
Para encontrar a Flink
Shakespeare 13, Col. Anzures
tel: 52 54 69 11 fax: 52 55 01 51
En Internet:

http://members.tripod.com/~recumbentes/index.html

Producciones *Veloces* presenta:

La Fotonovela

fotografía - antonio nava



Erase de una vez...
una estatua azteca que posaba en las calles de la ciudad, aburrida de su destino, un día despertó al calor de una mirada.

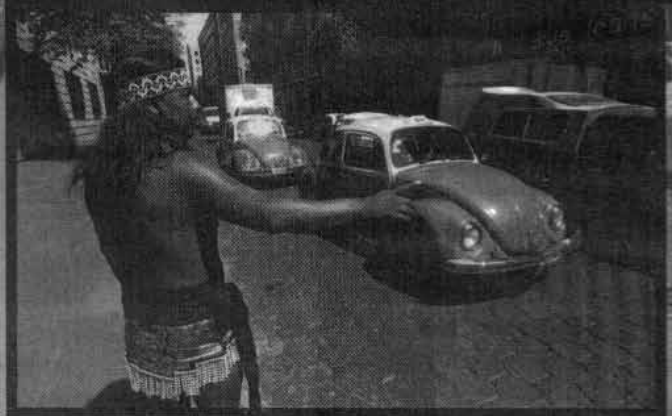
La linda chica que lo saco de su enterno sueño desapareció entre coches y gente sin que él pudiera alcanzarla.

Decidió emprender el camino para reconocer su antigüa ciudad, se aventuró con el primer transporte que se encontró...

guión - tom dieusaert

UN RICITEKA EN LA CIUDAD

El pobre desilusionado decidió probar otro transporte.
¡TAXI!!...



Caminando cabizbajo por la ex-Tenochtitlan, de repente ocurrió algo ine sperado...

Así, descubrió un transporte que le hacía sentir como en sus mejores tiempo

actores
biciteka-**Cipactl**
la chica astuta-**Edith Maya Cruz**
el taxista gandalla- **un buen taxista**
la chica violenta-**Argelia Valles**

FIN

WELCOME TO ULTRAIMEKA

K Demonday ⇐ Bienvenidos a Ultraimeka, República Guadalupanazteca. Quítese las chanclas, botas o mocasines y comience a decorar las avenidas con cualquier tipo de objeto (de preferencia plásticos inmortales) y deje para terminar lo más agradable; si gusta usted de invadir y determinar alevosamente el ambiente de los demás, está usted en el lugar adecuado. Aquí hubo de venerarse a un pasado de moda Ehécatl, pero desde este siglo dedicamos el culto a Sir Walter RALEIGH, en una FIESTA por alcanzar un CAMEL y, pasando BROADWAY, dejando atrás MONTANA, es seguro que con estas ALAS usted no chupe FAROS, se vea junto a otros como TIGRES, y alcance el cielo azulado, ojos que miran desde adentro al MARLBORO country; ah!, de una bocanada estar delante del Olimpo no destinado a DELICADOS.

No permita que se apaguen los fósforos y apresúrese a encaminar el siguiente cilindro a su inquieta boquita. Hasta acá siento su pulso acelerado. Se que ha subido setenta y pico de escalones, que ha padecido asma (su expediente aquí lo dice...) y que no acierta a completar sus apellidos por el ataque de tos. Tómeselo con calma amig@, ¿De cuál prefiere? Contribuya a aumentar la nostra ganancia.

Me dice que está decidido a integrarse a la legión...¿Cuántos años de práctica?, ¿Quince?, ¿De vida?, ¿Seis apenas?...por favor no me confunda!. ¿En todo tipo de lugar público y perfectamente en orden con las costumbres populares?. No, no quiero que me diga que después de coger es la neta. Eso ya lo sé. Lo que me importa es su convicción por pintar de gris tanto alvéolo blanquecino allí dentro y jurar que por ningún motivo claudicará en el afán y la misión de cubrir el restante cielo azul así sea el de su ato, su guardería, su oficina, su casa, su empresa, su taller, su cocina.....; por favor!!!, que sus hijos lo aprendan con gusto desde pequeños y, si prefiere, déjelos acercarse a otras marcas distintas a la suya si fuera necesario. No se preocupe, sabemos que la diversidad de la oferta termina en una sola cuenta millonaria: la nuestra.

Firme aquí por favor, (imprime su huella digital) gracias. No le haga caso a los pulmones rosados que en las siguientes páginas lo conminarán a biclecletizarse.

Es usted desde ahora un ciudadasno de Ultraimeka, ahora esté pendiente de violar y joder el espacio del vecino en esmero propio: no lo olvide, escuelas, hospitales, baños públicos, puentes, camellones, transportes públicos, gasolineras, cocina, al volante y obviamente yendo a pie, o acostado y si puede durmiendo o mejor, bañándose...no deje de rezar con el mantra que se repite inhalando y exhalando el humo: can-cer/ can-ser....

Esté atento.

all you need is...

La bicicleta nació a partir de un juguete para niños, consistían en estructuras con forma de animales y en sus extremidades tenían ruedas muy pequeñas que los hacían caminar. Hacia 1890, M.. de Sivrac, logró que su caballito galopara más rápido que los demás, intercambiando las rueditas por dos grandes ruedas, así fue como nació el antecesor de la bicicleta; «el celerífero»

LA BICICLETA CON CARACTER...
BIKE
HENRY FORD 324 COL. T. SN AGUSTIN 07860 MEX. D.F. TEL. 551-9878 FAX. 551-9391 551-9512
E-mail: gruposol@mpsnet.com.mx

viene de la 7 No se trata de seguir construyendo infraestructura sino optimizar la que hay. Y ahí, obviamente, el que va a perder espacio es el coche, a pesar de los intereses económicos que lo respaldan, porque comparado con el transporte publico y la bicicleta, ocupa demasiado lugar. En México, al gobierno le falta el dinero. Y en vez de que el usuario de un vehículo particular pague los costos económicos que esta generando al resto de la ciudad, se le subsidia.

Además, la gente que no tiene acceso a un vehículo, también tiene derecho a transportarse. La bicicleta tiene un enorme potencial y creo que poco a poco va ganar adeptos ya que es una manera muy divertida de transportarse, de liberar tensiones. Hay que volver las ciudades más humanas, fomentar el contacto social en la calle. Eso se ha perdido mucho. Abrir brecha al coche y al individualismo se me hace una visión muy americana: "medir las distancias en función de cuanto tiempo se hace al centro comercial más cercano".

Puedes recibir

Velo

un año gratis

si nos mandas tu dirección y cuatro sellos postales de $3.10 pesos

Nuestra dirección: Teocelo 28E, CP 06760 Colonia Roma Sur, DF. tel 55.84.01.23. o 56.17.06.30.

Los textos de *Velo* tambien aparecen en Internet

http://www.laneta.apc.org/bicitekas

Email: bicitekas@hotmail.com

Contribuciones editoriales, comentarios, cartas y anuncios seran bienvenidos.

La tienda mas completa de bicicletas y partes

CICLO META

Lago Muritz No. 30, Colonia Anahuac
Tels. 52 60 03 74 y 52 60 24 09

ciclismo a fondo

póngase buzón

Velo:

Quisiera recibir la revista velo por varios motivos los cuales son: Estar informado de el carril para bicicletas puesto que yo firme y si lo hice es porque me gustan las bicis y con esos carriles me podría ir a la escuela, que está en Chapultepec entre el metro Insurgentes y Cuauhtémoc. Que es la Secundaria "Heroes de Chapultepec." Bueno y otras mil razones, tambien me gustería estar informado sobre que carriles hacen y algunos hechos que hayan sucedido, historias, etc....

Otra cosa que me gustería informarle es que tal vez sea mucho trabajo, es poner carriles en calles atravesadas como por ejemplo: todo Monterrey de Yucatán a Av. Baja California o Juan Escutia de Mazatlán a Amsterdam esto es para no tener que rodear tanto.

Otra cosa que podrían poner es un lugar donde nosotros los lectores comentemos algo que pueda salir en la revista como: Hace poco estaba en el Parque méxico, cuando vi a mis primos, quise fintarlos pero como no sirven los frenos de atrás tuve que frenar con los de adelante y me voltie con todo y bici, imaginense, bueno y de malas carge la bici y se cayó la rueda, y se rompió el volante.

Bueno me despido y espero y les prometo que la proxima invitación que nos hagan iré. Ah, se me olvidaba, quisiera ver se me ha perdido algún numero, solo tengo el de diciembre. Me podrían mandar todos los atrasados?

Andres Romero Siller
La Condesa

P.D. No saben por que aprietos que sufrí para encontrar la revista porque se me había perdido.

inter cambio activo

Si ud. quiere vender, comprar o intercambiar una bicicleta o partes, mandenos las especificaciones.

- Vendo Alubike NV 350 grupo shimano, 21 velocidades, rines arodinámicos, cuadro 54cm. $1800.00 Tel. 53 02 30 33 Roberto
- Bicicleta Benotto, usada, buen estado, llamar a Carmen. 55 43 27 46
- Bicicleta aluminio de montaña, rodada 26 de 21 velocidades. Tel 59 44 12 93
- Bicicleta de ruta Giordana, profesional $5,000.00 Tel 57 58 28 29
- Bicicleta Bimex, rodada 20, como nueva $400.00 a tratar. Tel 57 77 55 75
- Montaña Rodada 26, $1,000.00 Tel 55 37 96 51
- Montaña 1995 SHX TREK, aluminio, suspensión, 21 velocidades, $5,000.00 Tel. 55 31 15 62
- Par de bicicletas, Bimex y Benotto rodada 20 y 16 REMATO. $600.00 ambas Tel 53 64 30 94
- Par de Montañas, directas desde Houston, muy bien tratadas. Tel 56 69 69 69
- Se pedalean bicicletas a domicilio en horas de oficina. Tel 56 69 69 69

Sábado 26 de junio, **Rally cultural** sobre ruedas a las 9:00 en el zócalo. Visitando museos y patrimonio cultural.

Domingo 27 de junio, **exhibición de bicicletas** free style y recumbentes en el zócalo.

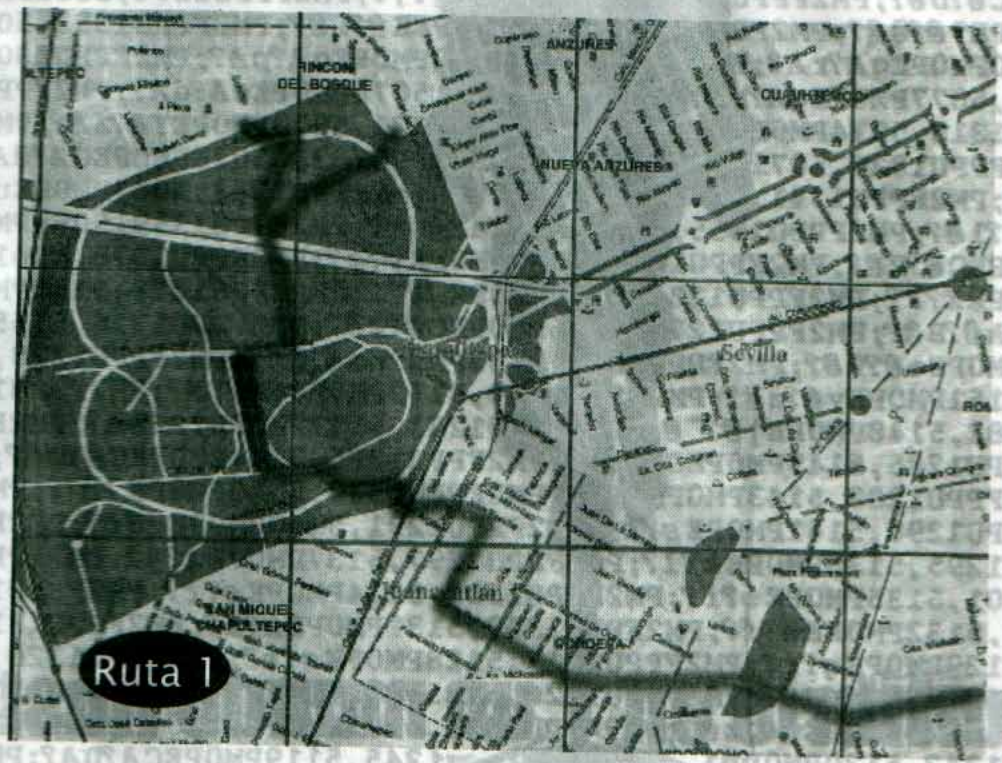
Cada sábado de 9 a 12 en **Ciclometa**. Para principiantes (y niños). Cuenta con protección de policía y mecánico. (Lago Muritz, Anáhuac, tel.) Salen a las nueve en punto.

Bicicleta de Montaña en el Ajusco. El parque ejidal de San Nicolás Totolapan tiene todo; circuitos maravillosos en el bosque, entre venados, tlacuaches y coyotes. Lunes y viernes de 8 a 16:30hrs. Fin de semana entre 7 y 16:30hrs. La entrada cuesta $10.00
Salir del Periférico a la altura de Canal 13 'vive de repente con drogas' Azteca. Pendiente difícil con peseros medio nefastoides.

BICI-TOURS hace **paseos largos** de 120km. alrededor de la Cd. De México a lugares como La Marquesa, Los Dinamos, Centro Ceremonial Otomí, Lagunas de Zempoala, Río Frío, entre otros. La cita es en el parque Hundido cada domingo a las 10:00am. Se requiere tener 18 años cumplidos, tener bicicleta de ruta o montaña en buen estado y casco. Organiza Enrique Navia Corona con 10 años de recorridos dominicales.

Domingo de 8 a 10.30 con los **Bicigatos**. Para avanzados y deportistas. Bicicletas de carrera, un tramo por Periférico hasta Xochimilco. Cuenta con protección de Mecánico. Salen a las ocho en punto.

A primera vista, la ciudad parece inhóspita para el ciclista. Pero siempre existen buenos caminos para llegar a tu destino, te recomendamos esquivar grandes ejes y aprovechar las pocas áreas verdes de la ciudad. Viéndola de cerca te vas a dar cuenta que transportarse en bicicleta es mucho más fácil de lo que te imaginas. En cada número presentaremos diferentes bici-rutas para llegar a ciertos destinos, siempre partiendo de una colonia en especial. La primera es la Roma.



Roma - Polanco

Aunque Polanco está relativamente cerca de la Roma, tardas mucho en llegar por transporte común ya que no hay una buena conexión del metro y el tráfico automotriz tiene que pasar por Av. Chapultepec, Reforma o Circuito Interior. En bici, el viaje se hace sorpresivamente rápido, aprovechando el parque de Chapultepec.

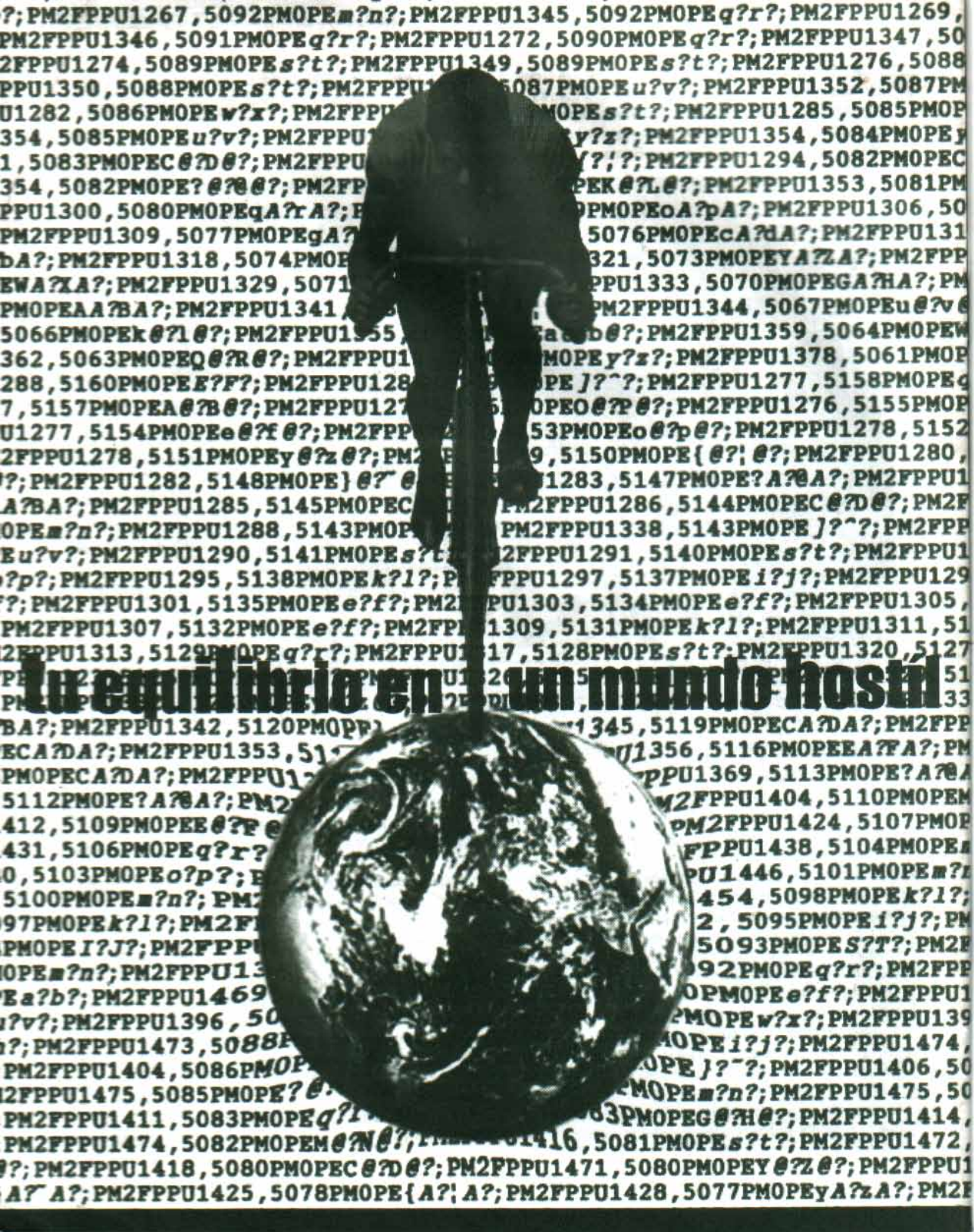
La salida de la Roma es la calle de Coahuila. Para llegar ahí es preferible evitar los ejes viales de Monterrey y Medellín, tomar Manzanillo o Tonalá.

De Coahuila se puede cruzar Insurgentes (hay semáforos) hacía Michoacán que nos lleva al corazón de la Condesa. Siempre derecho, en la zona restaurantera es preferible tomar Vicente Suárez entre La Paix y la Gloria, seguir ésta, cruzar Tamaulipas hasta Pachuca, tres cuadras antes del Circuito Interior. Ahí a la derecha hasta Juan Escutia. Después tomamos a la izquierda (ojo: sentido contrario) por la banqueta o el carril del trolebús (puedes ver al trolebús de lejos) Hay que llegar a la banqueta derecha para cruzar el circuito debajo del puente, y seguir rumbo a Constituyentes.

- Punto peligroso. Ponte listo cuando cruces, pues vienen coches en sentido contrario. Sigues hasta la entrada del parque (aguas con los que vienen desde avenida Chapultepec) y te metes a la derecha donde están los puestos de flores. Hay media rampa para entrar en el parque. En el parque es fácil perderse, trata de encontrar las Calzadas de Poetas o Filósofos, que te llevan directo hacía el lago y el museo de Antropología. Cruzas Reforma por el semáforo del museo y sigues derecho por la calzada Mahatma Gandhi. Entra por Schiller (sentido contrario) o más fácil por el pasaje Gandhi que entra en Campos Elíseos.

El regreso es igual, con la diferencia que después de Juan Escútia tomas Zamora y Francisco Márquez, que desemboca en Campeche. Esta te lleva directamente a la Roma Sur.

Ruta Roma Polanco


¡Equilibrio en un mundo hostil!