

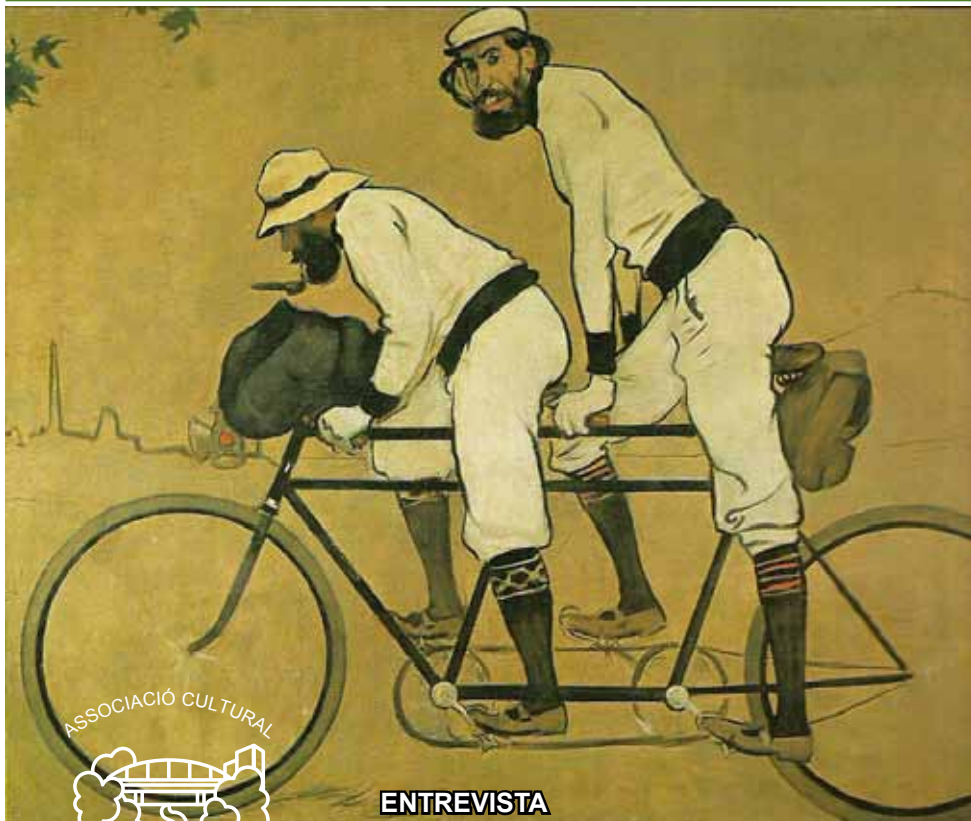
SENSE el rellotge

Revista de l'associació cultural El barranc, de Paiporta.

n° 4 primavera 2010

PAIPORTA EN BICI

Una alternativa sostenible



ASSOCIACIÓ CULTURAL



EL BARRANC
PAIPORTA

ENTREVISTA

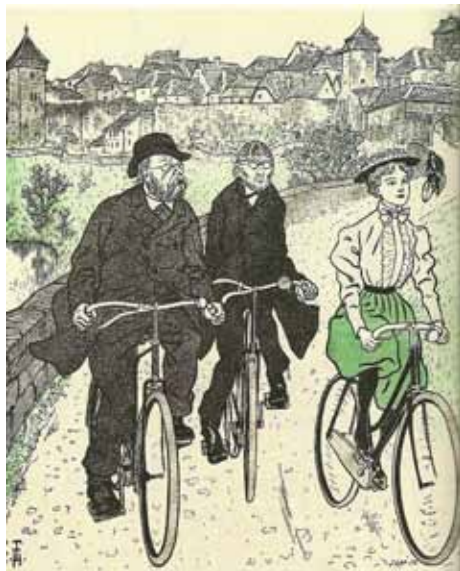
IMMA COSCOLLÀ,
mestra i ciclista

Només cal posar-ho una mica més fàcil

La bicicleta ha format part del paisatge de les nostres ciutats (i també dels nostres pobles) en els llunyans anys 40, 50 i 60 del segle passat, quan era el mitjà de transport, urbà o de rodalia, habitual de la ciutadania, la major part de la qual no disposava d'un altre vehicle. Es pot comprovar fàcilment en pel·lícules d'aquella època, algunes de nom ciclista com l'emocionant *Lladre de bicicletes* (Vittorio de Sica, 1948) o *Muerte de un ciclista* (Juan A. Bardem, 1955). Eren anys en què el transport motoritzat privat era escàs i lluny de l'abast de la generalitat de la població. Amb el boom econòmic dels 60, però, començà un procés accelerat d'introducció del cotxe entre els ciutadans que farà que en la dècada dels 80 la pràctica totalitat dels habitants posseïsquen o tinguen accés a un vehicle a motor.

Superada la falta de petroli causada per l'embargament dels productors l'any 1973 i la consegüent crisi econòmica, lliures de nou de qualsevol amenaça d'un cru car o escàs, l'ús del vehicle a motor esdevé general. És còmode, bastant assequible i dona un cert estatus. A més la vida de les persones comença a organitzar-se

al seu voltant: per anar a comprar, per anar al xalet o l'apartament, per fer algun viatge, per transportar qualsevol fotesa, per anar a treballar, per dur els xiquets a natació... De fet, no tindré'n un significa que s'està molt avall en l'escala social o que s'és una persona major ancorada en costums preterits. És el moment en què la utilització de la bicicleta en els carrers d'una ciutat comença a veure's com una excentricitat de quatre ecologistes o bé com un residu d'èpoques quasi arcaiques. A més de ser una molèstia per als conductors que hi han de compartir via i tenen velocitats superiors.



La bicicleta va ser condemnada per la dinàmica social i per la inacció de les administracions a ser un mer instrument recreatiu usat pels xiquets, fonamentalment en estiu, o un esport hipercompetitiu que arribava al cim tots els estius amb el Tour de França, amb etapes inhumanes de més de 200 Km. A qui se li devia acudir anar a treballar en bicicleta veent els ciclistes suar la cansalada pujant el Tourmalet? A ningú,

segurament. I així, sense debat previ, per la via dels fets consumats, arraconada per la força del mercat i per una falsa concepció de la modernitat, la bicicleta va ser

desposseïda del seu atribut fonamental: ser un mitjà de transport. I ningú no mourà un dit per oposar-s'hi.

Els cotxes i les motos s'apropriaren del carrer i va anar d'un pèl que no en feren fora els vianants. Les administracions, molestes amb un transport públic que sempre és deficitari i font de queixes, han prioritzat el privat amb la lenta construcció d'aparcaments subterranis de preu elevat. El ciutadà ha hagut de triar entre un metro massificat i cada vegada amb menys freqüències o el vehicle particular i la inevitable factura del pàrquing. Sense comptar els previsible embussos. No s'ha d'oblidar tampoc que s'ha obligat els ciutadans a usar el cotxe en les rutes entre moltes localitats metropolitanes o en l'accés a polígons industrials, per estar desproveïts ambdós de transport públic, llevat d'escasses excepcions. I amb el seu ús continuat s'acaba, en alguns casos, amb una dependència del cotxe, que fa que sempre fins i tot per a desplaçaments mínims de menys d'un quilòmetre. Tones i tones de CO₂ vessades a l'atmosfera

ha animat la reivindicació de poder circular amb seguretat pels carrers i també l'aparició de nous ciclistes urbans (amb el posterior efecte de contagi), per l'altra les administracions, sempre amb mala consciència en matèria d'ecologia, busquen coartades verdes amb què justificar un suposat caràcter ecològic que tant s'afanyen a voler vendre'ns: una de les quals és la construcció de carrils bici. Si a això se li afegeix l'exemple que ve dels països del nord d'Europa on la bici és usada de manera decidida i fins i tot majoritària, a pesar de les condicions climàtiques tan extremes que pateixen, no és d'estranyar que cada dia que passa augmente (molt a poc a poc, certament) el nombre d'usuaris de la bici i amb ells la reivindicació de més infraestructures per als ciclistes.

No cal tindre grans coneixements per a entendre que en distàncies curtes (urbanes o intracomarcals) la bicicleta és l'alternativa no contaminant de transport individual, i més tenint en compte l'orografia del nostre territori i el clima temperat. Només cal posar-ho una mica més fàcil.

“La bicicleta, un mitjà de transport personal àgil, eficient, barat i, no s'ha d'oblidar, no contaminant.”

Amb el pas dels anys i amb la força dels fets que ja fa temps que indicaven que la creença en el desenvolupament a tota ultrança o en la infinitud dels recursos del planeta no eren més que fal·làcies per a mantindre determinats interessos econòmics, les idees tendents a buscar un desenvolupament sostenible sense acabar amb els recursos naturals s'estenen lentament per la societat i, inevitablement, giren els ulls cap a la bicicleta, un mitjà de transport personal àgil, eficient, barat i, no s'ha d'oblidar, no contaminant. Si per una banda l'exemple d'alguns pioners

I qui ho pot facilitar són les administracions que tenen poder, recursos i sembla que voluntat política per a fer-ho. La recepta és coneguda i lògica: cal augmentar la seguretat, completar els carrils perquè no s'acaben de sobte, connectar la localitat amb les veïnes, incentivar-ne l'ús, crear carrers prioritaris... Després de tot, es tracta de retornar a la bicicleta allò que ja era seu, el dret a existir com un mitjà de transport. Sense que ningú se senta obligat a utilitzar-la, clar està.

Josep Fuster

«En temes com l'ús de la bicicleta, l'escola ha d'anar per davant de la societat»

Entrevista a Imma Coscollà, mestra del CP Jaume I i promotora de la bicicleta

Acudim a la seua escola un dia laborable uns minuts després de les 5 de la vesprada. El seu despatx és encara ple de mestres i d'algun alumne que els pares no han arreglat encara. Una àmplia finestra deixa passar la llum i s'hi poden observar tot de cartells, calendaris, retallables i una malaïf d'objectes que omplien les parets i les taules. Imma ens invita a passar mentre acaba d'enllestir els últims assumptes amb pares, alumnes i companys. Vora les cinc i vint la tranquil·litat s'ensenyoreix del local i comencem l'entrevista. Imma és valenta: s'havia negat en redó a conèixer abans les nostres preguntes. Volia una entrevista fresca, i ella està habituada al debat i al raonament ràpid, filant sempre un discurs ben moblat d'idees i valors.

Imma, és una alternativa sostenible la bicicleta?

No és una alternativa, és l'alternativa en espais urbans. No contamina i, a més, ofereix altres coses que els altres mitjans de transport no poden, com per exemple la relació amb l'entorn en què et traslades. Jo quan vinc a escola en bici salude més gent, puc gaudir del paisatge i, lògicament, vaig més ràpid que caminant. És una alternativa que no contamina, que et fa gaudir del paisatge, que en espais urbans i intracomarcals et permet una velocitat molt acceptable i que, a més, t'obliga a tindre cura dels llocs per on passes, cosa que no passa quan vas en cotxe. Això no vol dir que rebutge el cotxe: en la majoria de circumstàncies és tan absurd anar a Alacant en bici com en avió.

Per què amb el clima que tenim i vivim en una plana no s'usa més la bici i en can-

vi sí que es fa en països europeus amb condicions més adverses?

Per una part perquè s'ha perdut el costum que hi havia d'anar en bici i per una falsa idea de progrés i comoditat. També hi ha la falta de voluntat política dels governs, de tot tipus, que hem tingut i que mai no van apostar per convertir-la en un mitjà de transport. Ara sembla que tímidament es comença a fer. Confiam que siga una aposta seriosa de futur i no només un tema rendible políticament

Aleshores, el servei Bikeporta?

Sí va de bo, és l'inici d'un camí, no el final. Si no fóra un "principi" seria una presa de pèl. A partir d'aquesta iniciativa cal després fer més carrils i connectar-los amb els pobles del voltant: carrers prioritaris per a bicis, fomentar l'ús ciclista per a transport, difondre l'educació vial per fer compatible la bicicleta amb la resta del transport... Si no és així ¿sig-



● Imma Coscollà, al seu despatx, en un moment de l'entrevista

nificaria que l'Ajuntament et demana que uses la bici de manera no-segura?

Què és per a tu la bicicleta?

És un mitjà de transport: Quan no fa fred i el temps ho permet vinc a l'escola en bici des de Sant Marcel·lí. També és un instrument magnífic de viure l'oci. Però no, almenys per a mi, un esport entès com a cursa o competitivitat. Al contrari, m'agrada el sentit lúdic associat a la bici que ha crescut molt en els últims anys. I és que una excursió amb bici permet recórrer distàncies més llargues que caminant i gaudeixes del paisatge d'igual manera. També és ideal per a connectar i cohesionar grups. La bici és una eina que em fa estar en forma, em trasllada i em permet mantindre relacions amb l'entorn.

Però també implica riscos...

Sí, però hi ha massa alarmisme i, moltes vegades, exagerat. També és perillós anar en moto o en cotxe o caminant. Mireu, primer hem d'aprendre a protegir-nos. I per altra banda en els últims anys, a València per exemple, s'han fet molts quilòmetres de carril bici, cosa que rebaixa el perill. La realitat és que ara hi ha més seguretat perquè cada vegada hi ha millors condicions i una major consciència ciutadana. Als anys quaranta, amb poquíssims cotxes, la bici no era perillosa i, no ho oblidem, era el transport més comú en pobles i ciutats..

La gent respecta els carrils bici?

Molt a poc a poc. Al meu barri (Sant Marcel·lí) després que feren el carril començaren a

circular-hi algunes bicis, poques, i la gent s'hi ha acostumat. Ara ningú no se sorprén de veure una bicicleta pel carril i els vianants ja no l'ocupen.

Aleshores la percepció de la bici com a transport està canviant...

Sí, a la zona universitària, per exemple, el canvi és radical i la bici s'usa molt. No és que hi haja més bicis que cotxes però sí una

“M'agrada el sentit lúdic associat a la bici que ha crescut molt en els últims anys.”

quantitat ben visible de ciclistes. També ha augmentat la quantitat de bicis plegables, que són ideals per a ciutat i que es poden pujar a casa sense dificultat. Això fa que algun dels impediments típics com on deixar la bici desapareguen.

Per què la gent no s'anima més?

Perquè es magnifica el perill i també s'exa-

gera la forma física necessària. Per recórrer la ciutat o el poble, qualsevol pot utilitzar la bici sense a penes esforç. I arribes abans als llocs. Una altra cosa són les rutes cicloturistes que sí que demanen un cert entrenament. Però bé, per animar a usar la bici el que millor funciona és l'efecte contagi, un dia veus la perruquera, un altre dia el veí del quart... Va a poc a poc, però va. La bici no és ja un signe de falta de recursos com era potser en el passat: cada vegada més és sinònim d'un estil de vida urbà, de relació amb l'entorn més humà, de més cultura.

L'escola hi hauria de fer alguna cosa?

Quan veus que augmenten les infraestructures, les mesures de seguretat, les prestacions de les bicicletes (més bones, més lleugeres, plegables), la sensibilització dels que no són ciclistes... En suma quan veus que les condicions d'ús de la bici han millorat és ja el torn de l'escola. Fins i tot diria que en temes com l'ús de la bicicleta, que potencia valors com l'ecologisme i la sostenibilitat, l'escola ha d'anar per davant de la societat.



● *Imma, de viatge amb bicicleta*

Demanaries a les famílies que els alumnes acudiren en bici a escola?

No, l'escola no pot demanar això als pares de moment, sense més. Cal una campanya de sensibilització gran a nivell general. Els nanos no tenen costum d'usar la bici com a transport sinó per a jugar. Això i la percepció de les bicis que tenen els cotxes, que ha de canviar també. Se m'ocorre que calen me-

a dia les normes de circulació i els alertarien contínuament de la seguretat i la protecció necessàries.

I l'escola hi pot contribuir?

Sí que pot. Amb la bici es pot treballar l'educació vial, el respecte mediambiental, l'organització d'itineraris o el coneixement de l'entorn... De fet al CP Jaume I hem fet alguna eixida acompanyats de pares i mares. La



● Desenvolupant el seu projecte amb alumnes de 6é

sures de protecció puntuals amb la policia municipal, el disseny d'itineraris ciclistes (carrils bici, carrers prioritaris...). Una aposta decidida de l'ajuntament, vaja. I que conste

“Quan veus que les condicions d'ús de la bici han millorat és ja el torn de l'escola.”

que sí que estaria bé que vingueren en bici. Com podria fer-se ara? Acompanyats dels pares, també en bici, que els ensenyarien dia

bicicleta és una eina que pot cohesionar molt un grup. Una eixida escolar amb bici és una activitat “potent”, o siga que permet aprendre sobre allò que vius.

Imma Coscollà no ho pot amagar ni ho pretén: és una apassionada de la bicicleta i porta la professió de mestra en la sang.

Josep Fuster i Antoni Torreño

Unió Ciclista Paiporta: passió sobre pedals

L'associació es va crear fa més de 25 anys quan es van unir dos clubs del poble: el Bici-club Paiporta i un altre grup de gent, la major part forastera. I és que aquests dos col·lectius organitzaven en el passat una cursa ciclista regional que puntuava en la Federació espanyola de ciclisme.

La Unió Ciclista Paiporta té un caràcter lúdic i esportiu alhora. L'associació hui

que programa les activitats de l'associació, que sempre giren al voltant de la bicicleta. La nostra activitat més destacada són les marxes i les excursions: un calendari d'eixides ciclistes per als dissabtes i als diumenges, que parteixen sempre a punta de dia des de l'Ateneu Musical.

A les eixides dels diumenges —entre febrer i octubre— es recorren entre 80 i 120



● La Unió Ciclista en el seu lloc de concentració.

en dia la formem unes seixanta persones. Som tots corredors aficionats de la bicicleta de carretera entre 16 i 80 anys. Alguns de nosaltres també correm en nivells nacionals o "ciclomaster", en una franja d'edat entre 30 i 60 anys. Ens organitzem a través d'una Junta Directiva

quilòmetres i s'hi programen rutes variades, sempre amb un cotxe d'assistència i seguint determinades regles esportives. En aquestes excursions puntuem l'assistència, de manera que la persona líder és aquella que ha participat en més excursions, no necessàriament la més ràpida.

Les altres eixides ciclistes (les dels dissabtes) ja no són puntuables segons el programa del diumenge. El calendari dels dissabtes és més "canyero" (es recorren entre 90 i 220 quilòmetres) i està enfocad per a aconseguir una bona preparació física i perquè els membres de l'associació que vulguen puguin acudir a altres cites importants (marxes esportives, memorials ciclistes i curses d'àmbit regional o nacional...) N'hi ha fins i tot el repte esportiu d'alguns dels nostres associats de participar en curses tradicionals i llegendàries a França o a Itàlia.

Però no tot són esforços sublims. La penya ciclista organitza cada any una excursió de dos dies de duració per als socis i les seues famílies. Els socis i els aficionats fan un recorregut entre 150 i 200 quilòmetres i després es reuneixen tots i s'ho passen bé el cap de setmana.

I finalment també hem organitzat des de fa anys "El dia de la bicicleta" junt a l'Ajuntament de Paiporta, que sol fer-se el dia 9 d'octubre. El recorregut, totalment familiar i lúdic, recorre tranquil·lament els carrers i camins del nostre terme.

Ja veieu, de qualsevol manera, a la Unió Ciclista Paiporta sempre partim de les possibilitats físiques de cada u: les seues facultats personals, l'entrenament seguit, la motivació, la il·lusió, la capacitat de sofriment de cada ciclista... I ser membre del club només requereix afició per

la bicicleta i assumir l'autofinanciació de l'associació (quotes, loteries...). Tots nosaltres en qualsevol cas disfrutem, de la naturalesa que recorrem muntats so-



● *Dia de la bicicleta a Paiporta*

bre les bicicletes. El món de la bicicleta, a part de l'esport, és una manera de viure: desconnectar de la monotonia, descarregar estrès, conèixer gent, llocs i entorns. Sentir-te bé.

Antonio Sánchez Gascón
Vocal de la Junta directiva



Paiporta en bici



● *El carrer de La Font, exemple de via ciclista*

Les primeres pedalades d'un gran projecte de transport urbà

Per a un xiquet menut la bici és un joguet; per a un ciclista de carretera, un esport; per a turistes alternatius, una manera de viatjar meravellosa. I la bicicleta és això, sí. I també un mitjà de transport útil, cada volta més útil i necessari en les nostres societats urbanes. Al poble de Paiporta, també. La bona notícia és que cada vegada ho veu més clar tothom. Però calen més passos per revertir la inèrcia de pensar que els nostres carrers són «lògicament» del domini dels automòbils.

Un altre model és possible, i passa per rescatar la bicicleta del traster i traure-la al carrer per a desplaçar-nos habitualment en els nostres recorreguts curts. No és una utopia de quatre persones extremades; de fet mitja Europa ja usa la bici de manera habitual: un terç de les connexions urbanes i interurbanes entre un i cinc quilòmetres s'hi realitzen pedalejant...

Està demostrat que en aquestes distàncies la bicicleta és el transport més ràpid i eficaç de tots. Això sense esmentar els beneficis col·laterals que comporta, perquè aquest vehicle a més a més no llança ni un gram de CO₂ a l'atmosfera, redueix la despesa d'energia,

no comporta perills de circulació, és silenciosa, pot reduir la congestió de trànsit i dels aparcaments, i humanitza i millora així la qualitat dels espais públics; és també barata, ja que no utilitza més força motriu que la de

a treballar a alguna empresa ubicada al municipi; o a paiportins que es desplacen amb metro per a acudir al treball.» Això explica alguns dels punts de recollida en polígons industrials. A parer d'alguns veïns, tanma-



● Logotip del servei de préstec de bicicletes a Paiporta

les nostres cames i, finalment, és saludable i antiestressant. Experts afirmen que 30 minuts al dia de bicicleta redueix de manera efectiva el risc d'infart i combat l'obesitat.

Bikeporta

Paiporta i la comarca de l'Horta doncs necessiten apostar per la bicicleta. I ja hi ha iniciatives decidides en marxa. Són les primeres pedalades. Per exemple el préstec públic de bicicletes o els projectes de reactivar la xarxa de carrils bici.

Pel que fa a la primera iniciativa, i després del seu èxit en algunes ciutats com Barcelona amb el Bicing, la ciutat de València s'hi sumarà en breu i alguns pobles com ara Paiporta ens hi hem avançat. El Bikeporta (imagina que es pronuncia a l'anglesa per afavorir el joc de paraules però no sé a què traient tant de sucursalisme anglòfon) ha situat una flota d'unes desenes de bicicletes dures, distribuïdes de moment en sis punts per tota la població. Per a la regidora d'urbanisme, Isabel Chisbert, un objectiu principal de la iniciativa és «proporcionar una alternativa metro + bici a aquelles persones que acudeixen

teix, Bikeporta s'ha oblidat precisament de la zona residencial L'Horta (els "pitufos"), la més allunyada del casc urbà, que seria un punt ideal per a una connexió ciclista amb l'estació.

Llums i ombres

Molts són escèptics respecte de la utilitat d'aquest servei, però ja n'hi ha registrats més de cent usuaris. En pobles com Aldaia, Xirivella, Alaquàs i Quart de Poblet el lloguer públic de bicicletes també és una realitat i està interconnectat, amb la qual cosa la utilitat del servei es multiplica. El model de Paiporta, en canvi, es restringeix a la nostra àrea urbana. «És un primer pas — assegura Isabel Chisbert— i deuen haver-hi solucions tècniques per fer compatibles diferents sistemes d'ancoratge en el futur.» Un problema més gros i descoratjador per als seus gestors és el vandalisme constant sobre les bicicletes. Espai, l'empresa encarregada del manteniment, sovint no dóna abast per posar a punt els desperfectes per les agressions gratuïtes a les bicis. Però els responsables d'urbanisme asseguren que Bikeporta és

una aposta de futur per a l'ús de la bicicleta. Si és així, esperem que siga l'inici d'una gran campanya que orquestre la sensibilització i educació ciutadana d'aquest transport en el poble, la posada en marxa d'itineraris segurs (siga a través de vies ciclistes connectades,

municipis per així constituir una alternativa real a l'automòbil privat. A Paiporta ho tenim cru. Els carrils bici del poble responen a un disseny capritxós heretat de polítiques urbanístiques erràtiques del passat, que els fa aparèixer i desaparèixer igual com la ma-



● *Bici+tren, una assignatura pendent*

zones 30, ciclocarrers o carrers de prioritat invertida), la instal·lació d'aparcaments de bicicletes de forma generalitzada... Tot fórmules aplicades en altres municipis per arribar al que el col·lectiu ConBici anomena "la pacificació del trànsit", val a dir que el trànsit s'acostume a la circulació prioritària i segura a peu i en bicicleta per les vies urbanes, com passa en moltes ciutats i municipis europeus.

la interconnexió de vies ciclistes

Darrerament la Mancomunitat de l'Horta Sud ha estudiat la necessitat d'interconnectar les vies ciclistes existents en els diversos

rededéu d'Agres. Els escassos centenars de metres que responen al qualificatiu de «carril bici» al poble estan abandonats o es tallen bruscament, sense solució de continuïtat. Passa al ramal del bulevard Sud que tracta d'arribar al poble però desapareix de sobte en el polígon de l'alqueria de la Mina; passa al carrer Azorín, al costat de la tanca del políportiu que acaba o bé en el solar d'aquell avort de Viñarock paiportí o bé contra uns contenidors a la porta del poli; passa al c/Josep Capuz, on s'estampa contra un paret de manera tan violenta com desapareix el mateix carrer (un altre desfici del desenvolupament urbanístic del poble). Per tot arreu la mateixa seguida al terme. Isabel Chisbert as-

segura que l'actual govern municipal aposta per anar connectant els "trossos", però que s'enfronten a problemes urbanístics de tota mena. Per exemple, hi tenen la intenció propera de refer voreres a la prolongació del c/ Jaume I cap a La Pasqualeta perquè hi passe un carril bici. I aclareix que «en la infraestructura del projecte del sector 2 no es va

“Està demostrat que en les distàncies curtes la bicicleta és el transport més ràpid i eficaç.”

contemplar.»... Siga responsabilitat de qui siga: fer i desfer, la faena del matalafer.

De qualsevol manera, és il·lusió que la injecció anticrisi del 1r pla E del govern central haja cristal·litzat al poble en una semi-peatonalització de molts carrers del centre, amb senyalització especial alertant del pas de bicicletes; també que es plasme en paper la intenció de posar-nos al dia en vials ciclistes i en promoció de la bicicleta. Així, al reglament de Bikeporta es llig com a compromís del consistori: «*S'ampliaran els carrils bici existents en el nostre terme municipal perquè els desplaçaments entre diferents punts de la població es puguin realitzar amb bicicleta per carrils adequats i/o diferenciats, de la mateixa manera es connectaran els carrils bici de Paiporta amb els existents i els que es pogueren crear en la nostra comarca*». Amén. Esperem que els tècnics dissenyen un bon traçat de carrils ben connectats amb els camins del terme, l'estació, els centres educatius i els municipis veïns; i que la percepció de la bicicleta respecte dels altres vehicles també canvie. Al remat, potser la millor via ciclista siga la que no cal, perquè les condicions del trànsit i dels carrers permeten circular en bicicleta i a peu amb seguretat.

Una última assignatura pendent: la intermodalitat (bici+tren)

Queda un llarg camí per recórrer encara, però com afirma Imma Coscollà en la seua entrevista, alguns han d'anar per davant de la societat (l'escola, les institucions...) per tornar la credibilitat a un mitjà de transport tan eficaç. L'última assignatura pendent en aquest tema és l'anomenada "intermodalitat", que supera amb escreix els límits de la localitat: La bicicleta i el ferrocarril han de poder combinar-se i compatibilitzar-se per als desplaçaments habituals. En el passat era així. Desgraciadament, sembla que les polítiques ferroviàries estan donant l'esquena a la bicicleta, per un mala interpretació del que anomenen la "modernització dels combois".

Desapareixen els furgons; no es dissenyen espais als trens per al transport de bicicletes i s'hi restringeix més i més l'accés d'aquests vehicles. La Coordinadora en defensa de la bicicleta creu que és exigible i responsabilitat de les companyies ferroviàries disposar de condicions tècniques perquè l'equipatge

“Paiporta i la comarca de l'Horta necessiten apostar per la bicicleta.”

voluminós (com ara una bicicleta) deixe de ser molest per als usuaris del tren. El transport sostenible ho necessita. La bicicleta i el ferrocarril són els mitjans de transport amb menys impacte ambiental. No poden estar divorciats.

Antoni Torreño

DECÀLEG DE L'ÚS SEGUR DE LA BICI PEL POBLE I VOLTANTS

1. Tingues la bicicleta en bon estat i ben adaptada al teu perfil: alçada de manillar i seient, frens, llums...
2. Busca itineraris tranquils en els teus desplaçaments habituals.
3. En vies urbanes no envaïsqués tota la calçada, però no t'acostes tampoc massa als vehicles aparcats, que poden obrir una porta de manera sobtada.
4. En vies interurbanes circula pels vorals si estan en bones condicions. Si no, acosta't tant com pugues a la dreta.
5. En els desplaçaments en grup reduït o amb xiquets circuleu prioritàriament en paral·lel, protegint a la dreta el ciclista més desentrenat o més dèbil.
6. Fes-te visible amb reflectants, llums i altres mesures de seguretat.
7. Sigues en tot moment un ciclista atent al trànsit que et rodeja, especialment en els encreuaments, quan els autos, amb una mala conducció, poden creuar-se en la teua trajectòria.
8. Senyalitza sempre els girs que estàs a punt de realitzar de manera correcta i evita circular per les voreres, que són per a ús dels viants.
9. Recorda que les bicicletes estan sotmeses a les mateixes normes de trànsit que la resta de la circulació.
10. Aparca la bicicleta ben lligada a un lloc adequat i amb un bon cadenat que abrace almenys el quadre i la roda davantera.



● Molts col·lectius com ara ConBici promouen l'ús de la bicicleta

Viure el paisatge a cada pedalada: el cicloturisme

La bicicleta és divertida. Divertidíssima. I és un mitjà meravellós de viatjar i d'introduir-nos en el paisatge amb un ritme generalment pausat. Muntat sobre una bicicleta se senten les olors, la brisa que acaricia, el sol que escalfa la pell, el cor que batega a cada colp de pedal... Amb bicicleta passen les hortes, el secà, puges a turons, descendeixes a les valls, recorres el curs d'un riu, rodes per camins d'asfalt i de terra; sorprèn — i te'n sorprèn — fragments de natura que t'ixen al pas: al teu pas silenciós.

El cicloturisme planteja que viatjar és, sobretot, impregnar-se de camí i no de destinacions finals. Caminar, cavalcar, pedalejar, heus encara algunes maneres de recórrer espais en el temps lliure, en les quals el desplaçament mateix és el centre d'atenció més important, molt més important que no l'arribada. Diré més, el senderisme o el cicloturisme actuals són les maneres més respectuoses de recórrer la natura. De forma callada, tensant les cames a través d'un exercici físic aeròbic moderat, passa el caminant o el ciclista sense deixar més

les vivències d'aquella barreja d'esforç físic i experiència sensorial. Com resulta, a més a més, que la bicicleta és la màquina que transforma de manera més eficient l'energia humana en moviment, ja tenim la manera ideal de recórrer el paisatge. Si anem sense el rellotge i sense pressa, el cicloturisme és una molt bona forma de conèixer un territori a fons: la seua geografia, la gent que hi viu, els pobles (els carrers, les places, els bars i els jardins...), els camins tradicionals, la seua vegetació, els racons que més estimen els seus habitants... A les excursions en bicicleta ens hem de parar i beure a les fonts, contemplar, conversar, barrejar-nos amb el món que descobrim i, en acabant, deixar-lo darrere a pedalades.

Actualment és relativament fàcil l'excursionisme en bicicleta. Només cal tenir una bici en bones condicions i acostar-se a una carretera tranquil·la. En una època de grans infraestructures viàries encara queden o es recuperen antics camins, preciosos per a una plàcida pedalada. I entre el munt de possibilitats de planejar una excursió o un viatge, hi



empremtes que les de la seua bota, les del solc de la roda i, és clar, les de les sensacions i records — que són empremtes d'una altra pasta. De fet, el dibuix del calçat o de la coberta de la roda desapareixeran amb la primera bufada de vent o amb la primera pluja; però no així

ha la magnífica xarxa de vies verdes, que ha recuperat ferrocarrils abandonats per a ciclistes i caminants.

Antoni Torreño

Excursió a la Vall d'Almonacid



● Caminant pel barranc de l'Aigua Negra

Dissabte 13 de febrer. La Vall d'Almonacid

A les 10:30 arribem a la Cooperativa AYR de la Vall d'Almonacid. Elaboren oli verge extra, dolç i aromàtic, baixa acidesa 0,2 graus, varietat Serrana d'Espadà 100%. Oliveres de seca de més de cent anys. Es diu AYR perquè és el primer nom que va rebre la població de la Vall d'Almonacid. L'oli ha estat, de sempre, una dels riqueses característiques d'esta serra, juntament amb l'exportació del suro de les alzines sureres i la comercialització de l'aigua de les fonts serranes per al consum domèstic.

Ens endinsem pel la Vall d'Almonacid, després d'esmorzar a Algimia. Passeig pel barranc de l'Aigua Negra. Comença a nevar. Passem per les fonts de la Calçada i de la Parra. Parades obligades. Trobem plaques de gel per les sendes. La nit abans deuen haver-se desplomat les temperatures en la serra. Tornem al punt de partida pel camí d'Ibola, a les falces del pic Espadà. Passeig de dos hores, 5,5 km. amb un desnivell màxim de 230 m. Continua nevant.

Sobre les 15:00 hores arribem a Sogorb, al restaurant Ambigú. Menú de degustació. Per a recordar: el fullat d'escalivada amb abadejo fumat i la mermelada de pimentons. El menjar, acompanyat per tempranillo i merlot de l'Orero de la Masia de la Hoya. L'Ambigú ha sabut fusionar l'art amb la gastronomia. La personalitat del negre Orero 2006 ens obliga a realitzar una visita als cellers, on Juan Orero ens explica les seues inquietuds en el projecte Vins de la Terra de Castelló que va començar l'any 2001.

Vesprada. A poqueta nit. Visitem la catedral, d'estil neoclàssic. El claustre, gòtic està datat en el segle XIII i és molt interessant. La torre, de 32 metres d'altura, és quadrada i sobresurt per damunt dels terrats de la població. En l'interior del Museu catedralici es conserva l'Antic Retaule Major de la catedral, de Vicent Macip i Joan de Joanes (del segle XVI), així com un relleu de Donatello: La Mare de Déu de la LLet. Tornem a Paiporta per l'antiga carretera de Saragossa.

Excursió a Eslida



Diumenge 7 de març. La muntanya d'Eslida

La Serra d'Espadà és la barrera natural que separa les valls d'Eslida i Artana de la vall del Palància. A les 10:00 hores arribem al Restaurant Paquita d'Eslida en la carretera d'Aín, punt de trobada d'excursionistes i cicloturistes. Eixim de l'entramat urbà. El paisatge conformat per l'oliverar, l'ametler florit i la garrofera en els bancals amb murs de pedra seca són la peça més rellevant del principi de la caminada. Un sender local ens condueix per la cara est de la muntanya de la Costera. Des de dalt: panoràmica de la vall d'Artana i de l'ermitatge de Santa Cristina, a la Font dels Llops.

Ens expliquen Àngels i Simó que la Serra d'Espadà és una "illa" formada per muntanyes de rodeno (gres roig), envoltada de muntanyes calcàries. La major humitat i els sòls silicis derivats d'aquesta roca roja i àcida determinen una magnífica vegetació de boscos de sureres i pi pinastre, així com també un dens matassar de brucs i estepes, en clara oposició a les carraques, pi blanc i romer que apareix sobre les

calcàries. Interessant la simbiosi dels hifes del fong i les cèl·lules de l'alga: els líquens.

12:45h. Alts de la Costera. Tornem per la mateixa senda. Passeig de quatre hores, 8,4 km. Amb un desnivell de 462 metres. Imprescindible la visita al centre d'interpretació del Parc Natural. En el restaurant Paquita dinem l'olla de poble: fesols, cigrons, creïlles, carlota i carbassa. Llàstima que el forn tanque els diumenges (coca celestial, orelletes, panellets..).

Vesprada: passeig pel poble. D'origen àrab, el nucli urbà d'Eslida està format per carrers estrets i molt empinats. Les cases han escalat la serra i semblen penjar per unes escarpades parets, que encaminen el visitant cap a les ruïnes de l'antic castell. En un altre temps, la Serra d'Espadà tingué una abundant i arriscada població morisca, alçada en rebel·lia contra les ordres de conversió dictades pels Reis Catòlics. Quan és consumà l'expulsió general fa 400 anys quedaren nombrosos despoblats.

Alfred Ramos



● El grup pels carrers d'Eslida

Una reflexió:

La utilització sostenible, durant molts anys, dels boscos de sureres per a l'extracció del suro està deixant de ser rendible davant de l'expansió dels taps de plàstic en el sector vitivinícola. El plàstic contamina i el suro no. Un científic del CSIC defén un etiquetatge de les botelles que destaque la utilització de taps de suro natural. Proporcionaria un criteri per a la selecció del vi als consumidors interessats en la protecció de la naturalesa.

Un barranc de llibres

Lògica primordial, de Josep Fuster

Una carícia de blues per a oients i lectors

Aquest conjunt de 36 relats són el resultat feliç d'un conjunt de destreses literàries ben païdes per l'autor, Josep Fuster, el qual a més d'escriptor novell i de soci destacat de El barranc, és una de les principals plomes d'aquesta revista. Amb Lògica primordial el nostre secretari guanyà el premi Vila de Teulada de narrativa, que ara ix publicat per Bromera en la seua col·lecció Lletra Nova.

Les històries –originàriament narrades

actual: la ciutat amb els seus pisos de 90 metres quadrats, els desllunats amb roba estesa, els carrers, els bars... Però malgrat aquesta proximitat els seus personatges estan tocats per un punt d'atzar –o per una circumstància o per un fenomen paranormal– que desencadena en cada relat una lògica singular d'accions i revisions de la pròpia realitat, el que ell bateja com «la impensable realitat». I és el cas que l'empremta que deixen aquestes realitats impensades sovint es revesteixen d'una resignació davant dels fets, que imprimeix als personatges una tristesa semblant als blues que fan de banda sonora del programa de Ràdio Klara.



El llibre *Lògica primordial* es presentà el passat 25 de febrer a l'Auditori de Paiporta

A Lògica primordial trobareu jocs argumentals inescapables amb clares al·lusions a molts referents culturals que l'autor deixa explícits o implícits al llarg de tot el volum i que segurament estaven destinats originàriament a aguditzar l'esperit crític dels oients de La Descoberta. Una delícia intertextual: el nostre autor crea una teranyina de complexitats amb el lector (com ja va fer amb els seus oients) provinents del cinema de tots els temps i de la bona literatura. No us defraudarà. Cadascuna de les seues 36 propostes és una càpsula que posa en pràctica una sàvia construcció narrativa.

Antoni Torreño

al programa La Descoberta de Ràdio Klara, que condueix també Josep– són emmarcades en espais ben propers i reconeixibles des de la nostra cultura urbana

Un barranc d'activitats

1 d'octubre actuació a l'Auditori de Paiporta de Pep Gimeno "Botifarra"

Aquestes són les activitats previstes per part de l'associació per al segon trimestre de l'any i que, com és natural, poden tindre alguna variació.



- **16 abril.** 22:30 hores al saló social del Poliesportiu de Paiporta. Un barranc de contes a càrrec de Félix Albo.

- **30 abril.** 20 hores al Rajolar. Xarrada sobre el procés de creació artística de Manuel Silvestre, autor de la serigrafia editada per l'associació.

- **14 maig.** 22:30 hores al saló social del Poliesportiu de Paiporta. Un barranc de contes a càrrec de Valentí Pinyot.

- **16 de maig.** Excursió en autobús a Moixent (La Costera).

- **22 maig.** Un barranc en bicicleta: Excursió en bici al port de Catarroja i esmorzar d'allipebre.

- **28 maig.** Presentació del llibre Deesses per nassos de Toni Torreño, lectura dramatitzada d'alguns textos amb la col·laboració de Numen Teatre.

- **6 juny.** Un barranc en bicicleta: de Paiporta al Cabanyal i visita al barri, amb dinar inclòs.

- **11 juny.** 22:30 hores al saló social del Poliesportiu de Paiporta. Un barranc de contes a càrrec de la narradora catalana Núria Urioz.

- **1 d'octubre.** Concert de Pep Gimeno Botifarra a l'Auditori.





FLORS TRAMADES

Serigrafia de Manuel Silvestre editada per l'associació

MANUEL SILVESTRE (València, 1949) és un referent artístic clar, amb una prolífica obra plàstica que es caracteritza per una constant investigació en materials, suports i tècniques. La reinvençió de referències culturals i pictòriques de tota mena i la precisió en la composició de formes i en la combinació cromàtica són trets constants en la seua producció.

Si vols un exemplar numerat d'aquesta serigrafia posa't en contacte amb El Barranc:
www.elbarranc.net **correu electrònic:** elbarranc@elbarranc.net

MANUEL SILVESTRE

El procés de creació artística». (Xarrada i exposició de l'artista).
Museu de la Rajoleria de Paiporta 30 d'abril de 2010, 8 de la vesprada.

edita:



www.elbarranc.net

amb el suport de:

