

BIKE PUNK

SEITAN'S HELL BIKE PUNX CREW - JUNIO 2011 - PAÍS CHARRO



CIUDADES DE MIERDA

EDITORIAL

Salamanca - Marzo 2011 - Primavera en el País Charro

Las ideas surgen, la atmósfera acompaña, las llamas arden en nuestros cuerpos y tenemos preparadas nuestras armas (bicis, chalecos y mucho mucho punk). Todo comienza como una especie de broma entre amigos en plena sobremesa. Pero la situación va más allá y de las necesidades brotan los actos. Así que heme aquí, escribiendo esta editorial de un fanzine sobre... ¿bicicletas? Si, puede resultar curioso, de hecho yo misma me lo estoy planteando en este instante, ¿es que acaso de un tema aparentemente tan fútil se pueden escribir más de dos páginas? ¿Próximamente un fanzine sobre mesas, naranjas, nubes u objetos espaciales no identificados? Supongo que ir por ese camino no beneficia en nada mi credibilidad y que esa no es la cuestión que nos compete (aquí no intentamos convencer a nadie, simplemente decimos lo que pensamos), puesto que si cualquiera nos lo proponemos podemos crear maravillosos proyectos de la nada y de las cosas más paradójicas. Eso es lo auténtico, a partir de cualquier cosa se puede crear y construir, de cualquier cosa imaginable. Y ahora bien, al grano que me voy por los cerros de Úbeda. A lo largo de estas páginas y como he dejado caer, intentaremos transmitir y compartir con vosotros algunas de nuestras grandes pasiones dando forma a este fanzine: las bicicletas, el punk, el caos, el amor, el amor al caos, los sillines de leopardo, las direcciones prohibidas, el bar Los Amigos, los timbres con sonidos esperpénticos, la aversión a los monopatines, bicirevolución, Induráin, el DIY, las carreras, los pogos, el circle bike pit, el seitán, los ángeles del infierno, las cadenas, los chalecos, la fuga...

Lo esencial de todo esto es el espíritu que nos une, que nos ha impulsado a formar esta crew y que nos hace sentir vivas. Una herramienta más para expresar nuestra rabia dejando huella en el tiempo y difundiéndola a través de los mares de mentes. Somos jóvenes, estamos cabreados y toda esta ira es una fuente inmensa de energía.

Pues nada, ¿qué más os puedo decir?

Dejando a un lado las formalidades si tienes esto entre tus manos, nos caes bien. Si encima te gustan las bicis, nos caes aún mejor. Como toda crew de bicis que se precie, no nos gusta la competencia, en nuestro ser yace la rivalidad y batirnos en duelo con nuestros enemigos. Si estás pensando en escribir un fanzine sobre monopatines, lo buscaremos, lo encontraremos y recogeremos las cacas de nuestros perros con ellos.

He dicho.

Para montar una carrera ilegal con nosotros o una pelea de bandas: bikepunk@gmail.com, pero te lo advertimos: no te lo pondremos nada fácil y si te vas a cagar en los pantalones, no nos hagas perder el tiempo.


También nos puedes encontrar por el amplio mundo del ciberespacio en:

Facebook: Seitan Hell Bike Punk Crew

www.youtube.com/user/BikePunxCrew

Ahora si, prosigue la carrera. Sigue, sigue leyendo...

- Rueda con pinchos -



this bike is a pipe bomb

Y mientras te cuento mis penas, la bici va rodando por sus venas...

MOVILIDAD Y MODELO URBANO EN DOS TIEMPOS

1. Al cochecito leré: Devórame otra vez.

Intentar caminar por la ciudad es darse cuenta de que en gran medida la gran mayoría de nuestras ciudades están hechas para el coche. Fuentes del Ministerio de Medio Ambiente nos sitúan en un marco en el que se estima que "el automóvil se ha enseñoreado del espacio público ocupando en muchas ciudades más del 60%del mismo" (Citado en Libro Verde de Medio Ambiente Urbano¹). Mirando atrás, al pasado siglo vemos como uno de los arquitectos más grandes que dio el siglo XX, Le Corbusier, concibió "al Automóvil como el espejo de la arquitectura en su búsqueda de la perfección". Esto llega no sólo a una concepción mecánica en la producción de viviendas espléndidas, sino a unos proyectos urbanísticos de la perfecta ciudad moderna centrados en la movilidad y en el desarrollo de la misma en base al vehículo privado, un modelo de ciudades extensas, de escasa densidad y amplias avenidas.

Otro grande del s.XX, Frank Lloyd Wright, otro gigante de la arquitectura y probablemente otro urbanista nefasto, refleja en gran medida esta concepción de la ciudad difusa. Lloyd Wright, trascendentalista y amante de la naturaleza como fuente de inspiración, buscaba en ella pautas para la definición de una ciudad ideal. Gran amante de los automóviles, veía en el automóvil la posibilidad de generar una gran ciudad, Broadacre City, en la que liberados de la tiranía del mundo industrial fuese posible la integración de la agricultura en un contexto urbano, sin claros límites con lo rural.

Hoy en día, la fiebre del automóvil sigue más viva que nunca. Pero a diferencia de entonces, también están más claras las consecuencias de un modelo de movilidad centrado en el vehículo privado y la ciudad difusa. Es evidente que esta perspectiva de la ciudad es la imperante y de "un tiempo a esta parte, el engranaje de los diferentes agentes: políticos, financieros, inmobiliarios,

¹ www.bcnecologia.net/documentos/libroverde.pdf

planificadores, etc., "encargados" de transformar los territorios, está bastante engrasado para conseguir que las ciudades ocupen regiones enteras" (citado en Los costes ambientales de los modelos urbanos, de Salvador Rueda²). Las consecuencias en el consumo de territorio, irreversibles. Con la consecuente pérdida de biodiversidad y terreno productivo. También con el consiguiente abuso de los recursos que el entorno urbano propicia.

Está en nuestras manos, en nuestras cabezas, la posibilidad de revertir esta tendencia a desligar al hombre de la naturaleza, de colonizar todo el territorio hacia la gran metrópoli mundial. Nuestra propia cultura nos aleja del origen animal, natural, sin



embargo esto no ha de llevar necesariamente al modelo actual de completa separación, está en nuestras manos alcanzar procesos compatibles con el entorno que nos mantiene vivos. Para ello, hablando de planificación urbanística no sólo es necesario revertir el modelo de ciudad difusa, hacia una mayor compacidad -teniendo en cuenta la necesidad de zonas verdes y espacios de respiro- sino la liberación de buena parte del espacio público del automóvil, liberarnos de la tiranía que nos convierte en simples peatones, que ennegrece nuestro cielo, y no nos

permite desarrollarnos como verdaderos ciudadanos libres.

Retomemos el viejo lema "El coche devora la ciudad".

2. Con la mano entre las piernas, cuando voy andando en bici.

He titulado este texto con una extracto de S. Makaroff, Me Han Robao la Mountain Bike, porque aunque la ciudad no esté hecha

² www.bcnecologia.net/index.php?option=com_content&task=view&id=97&Itemid=52&lang=SP

para nosotras, bicicleteros y bicicletas, el llorar no quita el echar a andar. Porque en este cambio a la ciudad vivible y sostenible, que más allá de las papanatas propagandísticas exige una verdadera conversión espiritual de nosotros, habitantes de las urbes. La sostenibilidad no es únicamente ecoeficiencia, ha de reducirse también el consumo, y también la producción, y eso implica autocontención. No hemos de olvidar el «efecto rebote» como recuerda Jorge Riechmann (Biomimesis).

La bicicleta, como medio de transporte, y no sólo como ocio, es fundamental. En una ciudad compacta, las distancias son perfectamente asumibles y las ventajas bastante prominentes. En primer lugar el coste, que tiende prácticamente a cero desde el momento de adquisición. En segundo lugar el tiempo, evitando no sólo atascos sino largo tiempo de estacionamiento. En tercer lugar, por salud, por un aire limpio y también por un hábito saludable. Por ello es necesario que se siga por una línea de recuperar la bicicleta como medio de transporte, prácticamente desaparecida desde los años setenta, y que resurge con fuerza en este nuevo milenio. Planificando sistemas de transporte en el que todos los medios tengan posibilidad de convivir, haciendo redes continuas y seguras de carril bici.

Como la tía Enriqueta, ¡súbete a la bicicleta!



EL CARRIL BICI ES UNA MIERDA [Y TÚ QUE LO DEFIENDES UN REFORMISTA]

El carril bici es una mierda. Así es y punto. Ya sé que es una manera poco ortodoxa de empezar un artículo de opinión pero es que si lo es, lo es, qué le voy a hacer yo. No hay mucho más que discutir, de hecho más que un artículo de opinión me estoy limitando a hacer un análisis objetivo de la realidad, pero haré el esfuerzo de entrar en discusión porque siempre habrá alguien que con cierta ingenuidad me comentará: "Pero si es muy cómodo" o "Pues yo cuando voy al curro voy muy tranquila por ahí". ¿Y qué tiene que ver? ¿Qué clase de argumento es ese? Joder, desde que abrieron el metro en mi barrio me ha "facilitado" mucho las cosas, no pierdo tanto el tiempo haciendo combinaciones de autobuses y metros, pero sigue siendo una mierda pues el metro no es más que un elemento indispensable de las metrópolis donde nos hacinan, es algo ligado al modelo de ciudad que gira en torno al ciclo trabajo-consumo, como el carril bici. ¿Alguien se imagina un carril bici o el metro en el mundo rural? ¿Te los imaginas en el tipo de conglomeración humana que desearías algún día ver hecha realidad? Evidentemente no. El carril bici tan sólo es un lavado de cara de nuestros políticos. El siglo XXI es el siglo del desarrollo sostenible, de la economía verde, del consumo responsable, de los bioproductos, del biocombustible y de otras tantas patrañas que tan sólo pretenden maquillar la imagen de este orden social que implica inevitablemente la destrucción sistemática del planeta en nombre del progreso. Por eso, tenemos a nuestros políticos sacando iniciativas "verdes" y tonterías varias, como hacer no sé cuantos km de carril bici. Pero, ¿alguien se imagina a alguno de los concejales yendo en bici a un pleno? Hacer un carril bici es la ostia de rentable, no cuesta un puto duro, tan sólo necesitas cemento, pintura y un par de currelas, y obtienes una repercusión mediática brutal (que si un reconocimiento europeo, unas portadas en los periódicos locales, etc.), además ya está ahí puesto para siempre, para que los votantes lo vean día tras día y se acuerden de su gran alcalde, el ecologista y el benefactor, aunque luego no lo utilice nadie ni sea nada práctico. Porque esa es otra, ¿dónde cojones hacen el carril bici? En las dos ciudades donde he vivido (MadRIP y Charrajevo) han hecho lo mismo, un carril bici rodeando la ciudad. ¿Qué utilidad tiene eso? No sirve más que para los ciclistas que cogen la bici los sábados por la mañana y se van a dar una vuelta. Pero para los que la intentamos utilizar a diario. ¿Y si mi curro está en el centro? ¿Y si está justo en la otra punta? ¿Me doy toda la vuelta al carril bici, es decir, me doy la vuelta a toda la ciudad, o la atravieso por en medio? Luego te dicen que han construido 5 km de carril bici, claro, en la periferia, en zonas aun deshabitadas, carriles bicis para domingueros que acaban de comprarse la bici en el Decathlon (y no tengo nada en contra de los domingueros, que conste). Además, siempre le quitan espacio a los peatones,

nunca tocan las carreteras, joder, y ¿no promocionan la bicicleta como alternativa al automóvil? ¿Por qué nos quitan espacio a la peña que vamos a pie? Encima nos creemos el cuento del carril bici y somos nosotros los que nos retiramos, los que nos resignamos a esos dos carriles de mierda. ¿Dónde queda la consigna "Reclama las calles"? Nosotros, como bikepunks, tenemos que declararle la guerra al coche (aquí no incluyo a las furgonetas, pues todo grupo de bikepunks tiene que tener acceso a una furgoneta como mínimo, para trasportar tanto amplis, como bicicletas o punks comiendo bocatas de seitán). Tenemos que romper la tregua que nos han impuesto, ir por la carretera, circular por en medio, hacer el macarra, enseñar los dientes. Las ciudades están construidas en torno al coche, a ese Dios Supremo, no son lugares para convivir sino para desplazarnos, de casa al curro, del curro a casa, y los fines de semana al centro comercial o a la casa del pueblo. No hay más que ver cuanto se gastan en parkings, carreteras, etc., y cuanto se gastan en espacios culturales, puntos de encuentro, etc. Pero tampoco quiero que entendáis que le pido a nuestras instituciones más inversiones en parques, que se vayan a la mierda, no les queremos y por tanto, no vamos a pedirles nada, tan sólo lo comento para que veamos que es una realidad que el coche ocupa una posición primordial en este estado de cosas. Así que nos quedan pocas salidas: nos queda reconquistar el espacio físico; nos queda cerrar la boca a todos esos politicuchos, sobre todo a los de izquierdas y ecologistas, que tan bien tragan y escupen todas estas biopropuestas, prometiendo medidas de mierda, medidas que dejan intacta la raíz del problema; nos queda organizarnos y saltar hacia adelante. Tampoco pretendía con este artículo hacer un profundo análisis de la relación entre el carril bici y este modelo social, político y económico, o sobre la asimilación por parte del sistema de los movimientos



presuntamente contestatarios, es este caso los ecologistas. Tan sólo quería animaros a que cada iniciativa del Estado y del Capital aunque podamos pensar que nos "beneficia", sea criticada, porque cada paso que dan sirve para extender sus garras, para introducirse más en nuestras vidas, así que por favor, no seas mierdas y cuestionate todo, que aquí ya hay uno y dos mierdas serían demasiado.

REVIENTA SU ASFALTO Y ROBA MOUNTAINBIKES

VIETATO INTRODURRE BICICLETTE

En los bancos y casa de comercio de este mundo a nadie le importa un pito que alguien entre con un repollo bajo el brazo, o con un tucán, o soltando de la boca como un piolincito las canciones que me enseñó mi madre, o llevando de la mano un chimpancé con tricota a rayas. Pero apenas una persona entra con una bicicleta se produce un revuelo excesivo, y el vehículo es expulsado con violencia a la calle mientras su propietario recibe admoniciones vehementes de los empleados de la casa.

Para una bicicleta, entre dócil y de conducta modesta, constituye una humillación y una befa la presencia de carteles que la detienen altaneros delante de las bellas puertas de cristal de la ciudad. Se sabe que las bicicletas han tratado por todos los medios de remediar su triste condición social. Pero en absolutamente todos los países de esta tierra está prohibido entrar con bicicletas. Algunos agregan: -y perros-, lo cual duplica en las bicicletas y en los canes su complejo de inferioridad. Un gato, una liebre, una tortuga, pueden en principio entrar en Bunge & Born o en los estudios de abogados de la calle San Martín sin ocasionar más que sorpresa, gran encanto entre telefonistas ansiosas o, a lo sumo, una orden al portero para que arroje a los susodichos animales a la calle. Esto último puede suceder, pero no es humillante, primero porque sólo constituye una posibilidad entre muchas, y luego porque nace como efecto de una causa y no de una fría maquinación preestablecida, horrendamente impresa en chapas de bronce o de esmalte, tablas de la ley inexorables que aplastan la sencilla espontaneidad de las bicicletas, seres inocentes.

De todas maneras, ¡Cuidado, gerentes! También las rosas son ingenuas y dulces, pero quizá sepáis que en una guerra de dos rosas murieron príncipes que eran como rayos negros, cegados por pétalos de sangre. No ocurra que las bicicletas amanezcan un día cubiertas de espinas, que las astas de sus manubrios crezcan y embistan, que acorazadas de furor arremetan en legión contra los cristales de las compañías de seguros y que el día luctuoso se cierre con baja general de acciones, con luto en veinticuatro horas, con duelos despedidos por tarjeta.

Julio Cortázar (Material Plástico, en Historias de Cronopios y Ffamas)

En movimiento

La bicicleta como invento innovador, como transporte, como deporte y como símbolo.

A lo largo de la historia y desde una perspectiva sociológica, esta máquina propulsada por el esfuerzo humano, ha resultado ser más compleja de lo que parece a simple vista.

Leonardo Da Vinci esbozo en sus dibujos algo parecido a este medio de transporte, aunque no sería hasta el siglo XVII cuando se crearon los primeros modelos de vehículos de dos ruedas, lo que con el tiempo y un diseño mejorado conocemos como "bicis".

El origen de la bicicleta es una historia larga, llena de personajes con una visión innovadora que fueron mejorando su diseño: de la madera al hierro, los neumáticos de goma, igualar el tamaño de las ruedas, el equilibrio de los pedales, etc., hasta conseguir que el vehículo fuera cómodo, resistente y eficaz para su uso.

Pero podemos observar la bici como un fenómeno social, desde una perspectiva de clase, de estatus, cultural e ideológica. En sus primeros pasos fue un instrumento que llamo la atención a las clases altas europeas, como entretenimiento, la burguesía de los países del viejo continente la encontraron divertida: un nuevo juego. Pero a la vez según se iba haciendo más popular la clase obrera encontró en ella un método fácil, barato y relativamente cómodo de desplazarse.

Durante la primera mitad del siglo XX la imagen de los obreros industriales que llegaban a sus puestos de trabajo en bicicleta era tan común como la de los peones agrarios desplazándose hasta el campo de la misma manera. A grandes rasgos la bicicleta se convirtió así en un vehículo para los "pobres" y un entretenimiento para los "ricos". A finales del siglo XIX se constituye el ciclismo como deporte oficial y recién inaugurado el siglo XX comienzan las primeras grandes competiciones: en 1903 el Tour de Francia, en 1909 el Giro de Italia y en 1935 la vuelta ciclista a España.

Pero esto es lo que ocurrió en Europa, mientras que en otras culturas como en la India o en China, la bicicleta se convierte en el principal medio de transporte, sino el único en muchas ocasiones. En todo el mundo es conocido el Rickshaw

(carruaje tirado por una persona a pie o en bici) o el bici-taxi, se han convertido en un símbolo de la cultura asiática. Pero en países superpoblados como India y China la bicicleta resultó ser una manera accesible de recorrer medias y largas distancias. En realidad supuso un avance para una población en su mayoría rural y sin recursos económicos, aún hoy es la única forma que tienen muchas personas de trasladarse por caminos a poblaciones cercanas, a centros de emergencia, a colegios, a mercados, etc.

Volviendo a Europa, o mejor dicho a los países del Primer Mundo o desarrollados, se produce en los últimos años una asociación entre movimientos ecologistas y el uso de la bicicleta. No en todos los países ha evolucionado de igual manera, ya que en Bélgica u Holanda la bici es un vehículo muy común desde hace décadas, algo que se ha incentivado mucho gracias a la implantación de carriles-bici en núcleos urbanos.

Esta vinculación tiene una doble mirada, primero la comodidad que supone moverse por grandes ciudades sin necesidad de utilizar el coche, buscar aparcamiento y perder el tiempo en atascos, y segundo, evitar la contaminación que supone que cada ciudadano utilice su coche. Forma parte de una ideología clara: una forma de vida más sencilla, respetuosa con el medio ambiente y con el resto de la población.

Como parte de este movimiento social, la bici se ha convertido en un símbolo, en todas las grandes ciudades la población solicita más tramos de carril bici, se hacen manifestaciones pedaleando en la que participan jóvenes, niños, adultos, estudiantes, trabajadores, jubilados, amas de casa, etc., en beneficio de todos. En beneficio de una sociedad sostenible en la que progreso y salud medioambiental no sean incompatibles.



CÓMO SER UN BIKE-PUNKER

- Consigue una bici. Si ya tienes lo tienes casi todo hecho, si no tienes varias opciones: pide prestada una, recicla tu bici vieja y olvidada en el pueblo, o si no, siempre hay iniciativas para recuperar bicis del olvido (como por ejemplo del depósito de la policía local).

- Tunéate la bici: píntala, ponle pegatinas de grupazos, reivindicaciones y demás. Puedes ponerle un forro elegante al sillín, e incluso hacerte una plantilla para pintarle con spray lo que quieras. Si no tienes bocina, es **IMPORTANTE** que te hagas con una, ya que los viejos no se apartan a no ser que les abocines bien. Si puede tener sonido friki mucho mejor, véase sonido de sirena, de disparos, etc. Una cesta siempre viene bien y a la par que elegante, y si tiene para sentarse atrás mucho mejor, así cuando lledes a alguien detrás, te lo agradecerá.



- Hazte un chaleco vaquero. Si quieres montar tu propia bike punk crew necesitas chaleco cual peña de moteros. Cógete una cazadora vaquera y córtale las mangas, ponle unos parches y tunéala a tu gusto. Con tu bici y tu chaleco serás el ciclista más chungo de tu barrio.
- Queda con tus amigos bike punkers para pedalear por tu ciudad....seréis unos auténticos hell-bikers. Si os lleváis unos bocadillos de seitán, todo será mucho mejor.
- Descárgate y escucha a saco bandas con canciones sobre bicis, si es punk mucho mejor. Tatareándolas te sentirás el amo de la carretera. Véase el siguiente temazo de Död Human: "Toma las calles con tu bicicleta rompe sus normas, jóddeles la fiesta"
- Vete a los conciertos con tu bici, y si puedes, márcate un bike circle pit o saltos con tu bici...en todo el pogo!! No te despegues de la bici ni para ducharte.
- Si tocas algún instrumento, convence al resto de tus compañeros bike-punkers para montar una banda y hacer temazos de bicis. También se admiten canciones de otras temáticas. Y si os podéis hacer algún instrumento musical con bicis o partes de bicis, mucho mejor.
- Busca movimientos pro-bicis en tu ciudad. Si hay seguramente organizarán talleres de bicis, donde poder aprender a arreglarte la bici tu mismo. ¡DIY!
- Entérate de las masas críticas en tu ciudad (en Salamanca son el primer miércoles de cada mes), y si no hay, organízate y hazlas tu mismo.
- Y sobre todo, pedalea sin parar, jode a los coches, interrumpe el trafico, y reivindica el uso de la bicicleta en tu ciudad.

UP THE BIKE, FUCK CARS

Las bicicletas y el cine

A lo largo de la historia del cine innumerables películas han contado entre sus reparto con bicicletas. Bicicletas como protagonistas de la acción o como actores secundarios que se cuelan entre los fotogramas. Haré un repaso de una pequeña muestra de ellas, ya que podría escribir folios y folios, y no se acabaría nunca.

La Bicicleta, de Sigfrid Monleón, muestra cómo una cosa hecha de chatarra puede convertirse en el hilo conductor de una serie de historias y vidas, que lejos de ser paralelas unas de otras, tienen mucho en común.



Y es que el verano es para viajar en bicicleta. Ya lo dejó claro Fernando Fernán Gómez en su libro *Las bicicletas son para el verano*, título que dio el salto al cine de mano de Jaime Chávarri en el año 1984.

Este drama, situado antes de la Guerra Civil española, detalla la cotidiana vida de una familia madrileña en pleno verano. La sombra de la guerra acecha sobre ellos, por lo que intentan dar la mayor naturalidad a su vida, disfrutando del verano antes del estallido del conflicto. La calidez y el humor con el que se cuenta el paso del verano y la llegada de una guerra civil se cierra con la metáfora de las bicicletas como símbolo de libertad y sosiego.

Otro clásico del cine dedicado a este tema es *Ladrón de bicicletas*, de Vittorio de Sica. El film de 1948 narra los problemas de su tiempo. En la Roma de la posguerra un obrero consigue un trabajo a cambio de una bicicleta, lo que le permitirá descubrir nuevos mundos y nuevas perspectivas. Esta película fue una cinta clave de su tiempo que tuvo gran repercusión en muchos directores europeos.



Una de las obras a la que influyó la película anterior fue *Muerte de un ciclista* de Juan Antonio Bardem. La película es de 1955 y posee claras reminiscencias del neorrealismo italiano. El film cuenta la relación adúltera

que mantiene una pareja que en uno de sus encuentros atropellan a un ciclista. A partir de ese momento la pareja se debate entre ayudar al herido o dejarlo morir para que no se dé a conocer su romance.

Sin duda, la bicicleta posee otro significado en Oriente. Allí este utensilio es sinónimo de pobreza y división social. Así lo refleja *La Bicicleta de Pekín* del director Wang Xiaoshuai. En ella se muestra la vida de dos jóvenes chinos que se disputan una bicicleta. A partir de aquí surgirán una serie de situaciones que pondrán en tela de juicio la sociedad y cultura chinas. Este film posee claras referencias de otros anteriores como *Ladrón de bicicletas*, el que puede ser considerado el iniciador de este género dedicado a las dos ruedas.

Para sorpresa, la versión friki de *Las bicicletas son para el verano*. La producción es argentina y se trata de un corto de 14 minutos, pero aún así no tiene desperdicio. Se trata de *El increíble ataque en bicicleta del monstruo biónico de seis brazos*. Sus artífices son dos argentinos Mariano Cattaneo e Ygnacio Cervio. En un pueblo tranquilo una nave trae a la Tierra una criatura infernal. Tres curiosos científicos y un buscador de ovnis intentan averiguar de qué se trata hasta que dan con el monstruo biónico de seis brazos, que tiene la costumbre de pasearse en bicicleta.



ORDENANZAS MUNICIPALES

O COMO EL AYUNTAMIENTO SE ENTROMETE EN NUESTROS ASUNTOS

El Ayuntamiento de Salamanca aprobó hace ya algunos años la "Ordenanza Municipal sobre Protección de la Convivencia Ciudadana" donde quedan recogidas las sanciones económicas a una serie de acciones que tildan de "antisociales", como: repartir octavillas, pegar carteles, bañarse en alguna fuente, subirse a un árbol o grabar en él tu nombre junto al de tu amadx, lanzar petardos, escupir, etc. Parte de los colectivos libertarios y autónomos de la ciudad ya han tenido serios encontronazos con esta Ordenanza y han comprobado de primera mano que es una herramienta perfecta para silenciar a los movimientos sociales críticos. Pero no sólo eso, pues con este tipo de Ordenanzas, el Estado pasa a regular cada vez más parcelas de nuestra vida. La pesadilla orwelliana no anda lejos.

Bueno, tras esta breve introducción vamos al tema que nos atañe. Hemos extraído de la Ordenanza los puntos relativos al uso de la bicicleta. Como podréis comprobar es excesivamente dura, pues contempla sanciones económicas muy elevadas, y ambigua, se considera falta generar una situación de riesgo, pero, ¿quién define qué es una situación de riesgo? Al igual que en otros apartados, la Ordenanza da vía libre a la policía para que imponga sanciones según le venga en gana. Durante este año y los anteriores, ya hemos sufrido muchas porque al policía de turno le salía de sus uniformados cojones: multas por no llevar chaleco, un mendigo multado porque estaba junto a unos compañeros de CNT que andaban pegando carteles, multas por orinar en la calle, etc. La policía con las Ordenanzas goza de carta blanca para repartir estopa a quien le tosa encima: que estás en una concentración que no podemos disolver, pues tranquilos que ya os ponemos unas multas por no llevar el chaleco; que no dejas que te humillen y reclamas tus derechos, pues tranqui que una multa por mear nunca está de más...



Así que cuidado porque si quieren pueden ponerte una buena multa, por eso cuando te den el alto, sigue pedaleando, métete por calles de sentido contrario, súbete a la acera o salta escaleras, pero que no te cojan.

FUCK THE BASTARDS!!!

CAPITULO IV.- REGIMEN SANCIONADOR.

Artículo 21º.- Normas generales.

1.- Se consideran infracciones administrativas las acciones y omisiones que contravengan la normativa contenida en la presente Ordenanza, clasificándose por su trascendencia en orden ascendente en infracciones leves, graves y muy graves.

Artículo 22º.- Infracciones.

1.- Se consideran infracciones leves:

j) Circular con bicicletas, monociclos, patines, monopatines u otros elementos similares por las aceras.

k) Circular con bicicletas, monociclos, patines, monopatines u otros elementos similares por las calles y zonas peatonales cuando suponga riesgo para los peatones o transeúntes.

l) Circular con bicicletas, monociclos, patines, monopatines u otros elementos similares por las calles y zonas peatonales en sentido contrario al asignado a dicha calle o zona peatonal, en aquellos supuestos en que así esté expresamente señalizado.

2.- Se consideran infracciones graves:

j) La reincidencia en la comisión de cualquier infracción leve durante el plazo de un año.

3.- Se consideran infracciones muy graves:

g) La reincidencia en la comisión de cualquier infracción grave durante el plazo de dos años.

Artículo 23º. Sanciones.

1.- Las infracciones contempladas en el artículo anterior podrán ser sancionadas de la siguiente forma: a) Las infracciones leves, con multa de hasta SETECIENTOS CINCUENTA EUROS y/o CLAUSURA del establecimiento, actividad o instalación durante un periodo máximo de UN (1) MES; b) Las infracciones graves, con multas de hasta MIL QUINIENTOS EUROS y/o CLAUSURA del establecimiento, actividad o instalación durante un periodo máximo de TRES (3) MESES; c) Las infracciones muy graves, con multas de hasta TRES MIL EUROS y/o CLAUSURA del establecimiento, actividad o instalación durante un periodo máximo de SEIS (6) MESES.

4.- Las sanciones en forma de multa podrán hacerse efectivas hasta la finalización del plazo de alegaciones al pliego de cargos del correspondiente expediente sancionador, en cuyo caso se aplicará una reducción del cincuenta por ciento (50%) sobre la cuantía que se haya consignado en el pliego de cargos por el Instructor del expediente. El pago del importe de la sanción implicará el reconocimiento expreso de la responsabilidad del/de la infractor/a y la terminación del procedimiento, sin que resulte necesario dictar resolución expresa de finalización de dicho procedimiento sancionador.

SEITAN HELL

Durante todas las páginas de este fanzine hemos hablado de bicis, pero no hemos hablado de nuestro amigo el "Seitán". Amigo inseparable para esos momentos de recarga de energía después de tantos pedaleos infernales. Porque somos amantes de la bici, pero mucho más del seitán. Por ello aquí os dejo una receta, de esta "carne" tan especial.

Lo primero de todo va dedicado a aquellos que lo desconocen, ¿qué es el seitán? Es la proteína vegetal del gluten de trigo, a la cual también se la llama "carne vegetal", es un plato muy importante en la dieta de cualquier vegano/vegetariano. El seitán se puede hacer a partir de harina, mediante un proceso de lavado, que nos permite obtener el gluten, o se puede comprar directamente el gluten. El gluten se mezcla con agua, sal y se condimenta al gusto. Se forma una bola de masa y se cuece durante 30-45 minutos, dependiendo del tamaño de la bola. El seitán puede tratarse igual que la carne: empanada, frita, con cualquier aceite a la parrilla, en forma de estofado, o bien, elaborado como albóndigas o hamburguesas.

SEITAN AL CURRI

Ingredientes: Una bola de seitán. Champiñones. Leche de coco. Curri. Patatas. Un diente de ajo. Sal. Perejil. Una cucharada de aceite de oliva.

Se corta el diente de ajo en láminas y se fríe. Se añade el seitán cortado en taquitos y se fríe bien. A continuación, se añaden los champiñones y el perejil, y se saltean con el seitán. Se añade la leche de coco. Se condimenta la salsa con sal y curri, y se tapa dejándolo a fuego bajo durante 10-15 minutos. Servir bien acompañado de patatas fritas cortadas en tacos.



