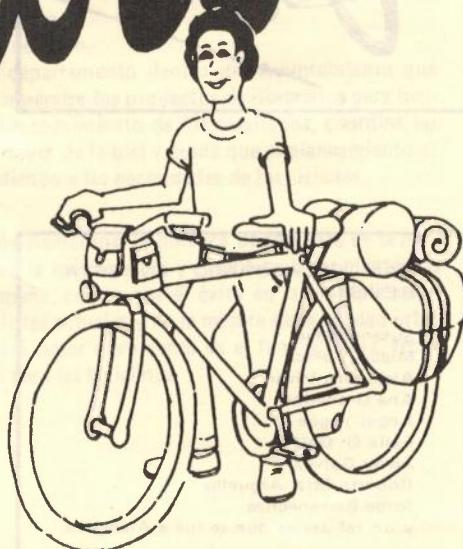


Nº3 JULIO-1987

Sin prisas

Revista para los que
se toman la Bici con
Calma.



Nos vemos en Cabrales

Con este número tres, Sin Prisas culmina su primera etapa, dedicada en buena parte, a difundir y preparar los II Encuentros de Cicloturistas y Ciclistas Urbanos. Como ya sabréis éstos se celebrarán los días 20 al 26 de julio y estarán divididos en dos partes independientes. La primera constará de una excursión en bicicleta, de cuatro días de duración alrededor de los Picos de Europa mientras que en la segunda, ya instalados en Arenas de Cabrales, se presentarán diversas ponencias y audiovisuales y discutiremos sobre la problemática actual de la bici. Hemos editado un tríptico informativo con el programa provisional que suponemos ya estará en vuestro poder.

En las páginas centrales (que están diseñadas para formar un pequeño cuadernillo cómodo de transportar) encontrareis abundante información sobre el paseo cicloturista alrededor de Picos. Recordad que os proponemos un itinerario común donde pedalear junto a otros cicloturistas, pero que debereis transportar vuestro equipaje (saco de dormir, tienda de campaña, los materiales de cocina que creáis convenientes, etc)

nillo cómodo de transportar) encontrareis abundante información sobre el paseo cicloturista alrededor de Picos. Recordad que os proponemos un itinerario común donde pedalear junto a otros cicloturistas, pero que debereis transportar vuestro equipaje (saco de dormir, tienda de campaña, los materiales de cocina que creáis convenientes, etc)

Para acercarlos al lugar de los encuentros podeis utilizar la RENFE hasta Oviedo, Santander o Torrelavega. Desde estas estaciones (o desde Bilbao) si no os apetece pedalear hasta Arenas, podeis coger el FEVE (Ferrocarriles de Vía Estrecha) bien hasta Arriondas (a 38 km.) Unquera (a 36 km.) o Posadas (a 27 km.). En FEVE no suele haber ningún problema para transportar la bici en el mismo tren.

Por carretera los autobuses Alsa unen Galicia, País Vasco, León, Valladolid y Madrid con Oviedo. Junto a la estación de Alsa en esta ciudad salen autobuses hacia Llanes y Panes, que os dejarán (con posible transbordo en Arriondas) en el mismo Arenas. Allí, en el Camping Naranjo de Bulnes (tlfn. 985-845178, podeis preguntar por Victor Guerra) tendremos un espacio reservado para acampar.

Nos gustaría que los encuentros fueran participativos y sirvieran, por un lado para comprobar lo que se está haciendo en la actualidad a favor de la bici y fueran por otro, un punto de partida para nuevas actuaciones y consolidación y creación de nuevos grupos. Sería interesante que los grupos que hayais editado pegatinas, carteles, chapas, camisetas, folletos y todo tipo de publicaciones, traigais ejemplares con vosotros (podemos hacer una mini-exposición con todo) aprovechando para daros mejor a conocer, e incluso vender o cambiar algunas cosas.

Y como os decíamos al principio, Sin Prisas acaba aquí su primera etapa. En Arenas habrá tiempo de plantearse su publicación. ¡Nos vemos en Arenas!

Salud.

INDICE

Nos vemos en Cabrales..	pg. 1
Directorio.	pg. 2
El cuidado de la bici	pg. 2
Internacional	pg. 4
En Barcelona	pg. 4
Por los Picos de Europa	pg. 5
Complementos para cicloturismo (I) . . . pg. 9	
El plan para las bicicletas de Sevilla	
II El desarrollo	pg. 10
La Costa suroeste de Cádiz	pg. 12
Las bicis y los autobuses	pg. 12



Apoyan

HAN COLABORADO EN ESTA REVISTA:

Susana Piñar
Miguel Fortea
Alejandro Vivar
Ana Granados
Angel Yagüe
Felix G. Galán
Javier Galvez
Roberto Mtz. Arguello
Jorge Barrenechea
y un tal Javier que se fué a Alemania

EDITA:
PEDALIBRE
C/ Campomanes, 13, 2º izq.
28013 - Madrid
tlf (91) 241 10 71

IMPRIME:
Graficas ANYA
C/ Las Matas, 14
28039 - Madrid
tlf (91) 442 74 81

Deposito Legal: M - 39167 - 1986

C.C Pedalibre
Campomanes, 13
28013 Madrid

C.C. Amigos de la Bici
Colombia 1, 8º C
37003 Salamanca

Amics de la Bici
Apdo. 10.012
08080 Barcelona

Albora Bici-Ecologista
Avda. Galicia 86, 14, 4º
33212 Gijón, Asturias

Amigos de la Bici
Apdo. 525
41080 Sevilla

Asamblea Ecologista de Zaragoza
Apdo. 3.073
50080 Zaragoza

Colla Ecologista de la Plana
Benasal 3, 7º 27
12005 Castelló

A.C. La Alforja
33555 Poo de Cabrales
Asturias

E.T.E.S. (Sección Cicloturismo)
Apdo. 7131.
41080 Sevilla

A. D. Muérdago
Puente la Reina 24 A, 4º D
47011 Valladolid

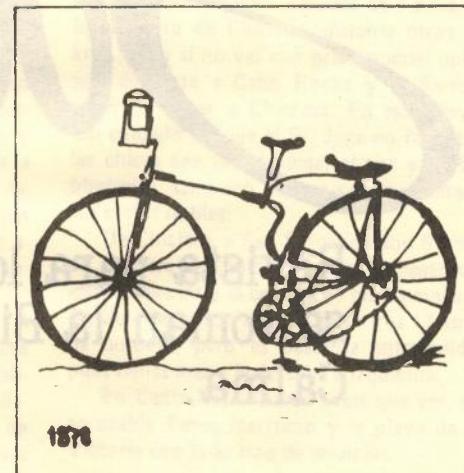
Grup El Pedal
Pau Abad 3 - atico 2
08207 Sabadell

C.U. Amigos de la Bicleta
Apdo. 2115
30080 Murcia

Colaboran

Trotamundos
Montera 32, 2º 9
28013 Madrid

Librería Tartessos
Plaza Mayor 10
13001 Ciudad Real



CONGRESO

La Federación Española de Ciclismo ha organizado para los próximos días 7 8 y 9 de agosto su segundo congreso de cicloturismo en la ciudad gaditana de Algeciras. En Cabrales tendremos mas información sobre este tema.

Hágalo Ud. mismo

MANTENIMIENTO

El objetivo de un mantenimiento regular es el de evitar un deterioro progresivo de las diferentes partes de la máquina. Es sobre todo importante que los órganos de transmisión estén siempre engrasados ya que el desgaste es grande debido al rozamiento y presiones existentes en los mismos. Siendo inevitable un envejecimiento de los componentes de la bicicleta debido a su uso, este puede ser prematuro si no mantenemos una limpieza y engrase regulares, así como revisiones mecánicas, no dudando en reparar o cambiar cualquier órgano deteriorado o con un desgaste excesivo.

LIMPIEZA

a) Comenzaremos a limpiar la cadena, cambios y plato con gasoil. Si usamos otro líquido limpiador, sin aceite, debemos engrasar los anteriores elementos tras su limpieza.
b) Preparamos un recipiente con agua jabonosa (no detergente) y con una esponja o trapo lavaremos toda la bicicleta, secando bien a continuación.

ENGRASE

• Cadena: engrasar despues de limpiarla.
• Cambio posterior: engrasar periodicamente las ruedecillas.
• Pistas de las ruedas: desarmar una vez al año (si el uso de la bici es grande) y engrasar con grasa consistente.
• Eje de pedalier y dirección: revisaremos su engrase a la misma vez que las pistas de las ruedas, y usaremos la misma grasa.

REVISIONES:

De primer grado

- Limpieza general

- Comprobación de frenos (cables, camisas, zapatas)

- Cambios: topes de máximo y mínimo recorrido, estado de los cables, engrase de partes móviles.

- Neumáticos: presión, estado de cubiertas.
- ruedas: centrado (centrar en caso de saltos frontales o desviaciones laterales).

De segundo grado

- Piñón: estado de las coronas, cambiar las que presenten desgaste excesivo.

- Comprobar la holgura del mismo, con mucha o muy poco cambiar de piñón.

- Pedales: ajuste y engrase.
- Bujes: engrasar una vez al año. Si están desgastadas las pistas poner unas nuevas.

- Cadena: Si tiene holgura lateral o longitudinal excesiva ha de cambiarse.

- Platos y eje de pedalier: Comprobar ajuste del eje y el desgaste de los dientes de los platos.

- Cambios: Delantero, No suele dar problemas, comprobar "guía directora" de la cadena que puede sufrir fuertes desgastes.

Trasero, engrase de las ruedecillas, tensión del muelle recuperador, etc.

1) Recorridos cortos (1 dia)

Accesorios: Portabotella y botella, bomba, transportín (opcional)

Herramientas: Desmontables, llave allen, llave inglesa pequeña, destornillador, alicates universales.

Repuestos: (1 - 2 bicis) parches y disolución camara.

2) Recorridos medios (hasta 3 días)

Accesorios: los de 1), equipo eléctrico si se piensa viajar con poca luz, catadiópticos, transportín, alforjas (opcional).

Herramientas: las de 1), extractor de piñones llave de radios, 2 clavos acerados, cinta aislante.

Repuestos: los de 1), cables de freno y cambio, radios (medida según rueda), botecito de aceite mineral, trapos.

3) Largos recorridos (más de 3 días)

Accesorios: Los de 1 y 2), alforjas (al menos las traseras), transportín delantero o similar (opcional).

Herramientas: Las de 1 y 2), llave inglesa de 25 mm o mayor (opcional)

Repuestos: los de 1 y 2), piñón (opcional), bombillas, pastillas de freno.

En caso de humedad, los frenos son inoperantes. Se utilizan unas zapatas de cuero cromado (fibrex) para este tipo de yantas. Puede mejorarse la capacidad de frenado utilizando zapatas extralargas.

NEUMATICOS

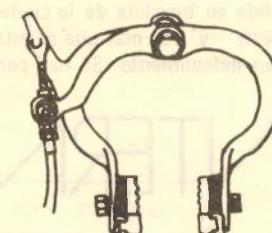
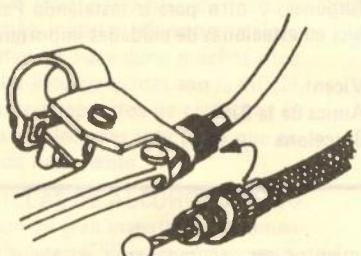
Pinchazos: - Desmontar la cámara y, una vez localizado el pinchazo, limpiar el área del mismo lijándola a continuación. - Impregnar la zona con disolución y esperar 4 min. (*) No dar pegamento al parche. - Apertar el parche contra la goma, desde el centro del mismo hacia el exterior para evitar burbujas. - Dejar secar unos min. antes de inflar la cámara. - Antes de volver a poner la cámara, cerciorarse de que no hay ningún cuerpo extraño punzante adherido a la cubierta o algún radio ha despuntado, factores ambos que con seguridad volverían a pinchar la cámara.

Es una de las piezas de la bici que sufre mayor desgaste al tener que transmitir cada eslabón todo el esfuerzo a la rueda motriz. Rendimiento: En una cadena las pérdidas son de hasta un 2-3%, según calidad de la misma. Estas pérdidas aumentan con la suciedad, desgaste y por la falta de engrase.

Si observamos holgura en la cadena tendremos qué cambiarla ya que además de pérdidas en el rendimiento mecánico, habrá un desgaste de los volantes y coronas del piñón añadiendo a todo lo anterior, un deficiente funcionamiento mecánico de la transmisión plato-cadena-piñón.

A ser posible quitaremos la cadena de la bici (con tronchacadenas o en su lugar con un clavo, acerado y un martillo), después la introducimos en el líquido limpiaador (petróleo, gasoil, gasolina, etc) y con una brocha eliminamos los residuos adheridos a la misma. La dejamos escurrir, limpiandola con un trapo. Una vez puesta pasaremos a engrasarla con un cuentagotas, o en su lugar, con un trapo impregnado de aceite, con el cual frotaremos todos los eslabones.

Limpieza: (Después de vistos los inconvenientes de llevar una cadena en mal estado, no creo que nos importe mancharnos un poco las manos y limpiarla cuando observemos suciedad o falta de grasa en la misma)



Cambio de cable: Cerciorarse del buen estado de la camisa. Al ir introduciendo el cable en la funda extenderemos sobre el grasa consistente con el fin de reducir el rozamiento interior cable-camisa, ya que sin engrase perderíamos eficacia en la frenada. El cable sobrante podemos cortarlo con 5 cm de demasia, cubriendo el extremo con algún tipo de tapón para evitar deshilachamiento.

Pastillas: Tipos, blandas se agarran bien a la llanta y frenan bien. Por el contrario su desgaste es rápido llenando, además la yanta de goma, Duras, son duraderas, pero frenan mal, pues tienden a patinar sobre la yanta. Por ello su eficacia en la frenada es baja. Semiduras, es una solución de compromiso entre eficacia en la frenada y desgaste de las pastillas.

Nota: es importante que tengan dibujo, pues en caso de lluvia evacuarán el agua.

Presión de inflado: Cubierta de un gueso de 22-25 mm 6 atm. 22-28 mm 4'5 atm. 28-35 mm 4 atm. ruedas de bici-cross 2'8 - 3 atm. No llevar la presión inferior a la correspondiente, pues aumenta el riesgo de pinchar por yantazo.

Cubiertas: Ruedas de 700 mm Ø (diámetro) pueden montarse anchos de 22-28 mm de cubiertas. Recomendaciones: Carreteras en buen estado (1 y 2 orden) cubiertas de 22-25 mm (según utilización con o sin peso) carreteras (3 orden) más caminos varios, cubiertas de 28 mm. Caminos de tierra y similares (uso casi exclusivo) cubiertas de 32-35 con diámetro de 650 mm (ya que en 700 mm no están normalizadas)



(*) Las cámaras rojas necesitan una única capa. Las negras (de butilo) necesitan dos, dando la segunda cuando la primera haya secado.

EN BARCELONA

Quizas el grupo más combativo en la defensa de la bici como medio de transporte urbano en todo el Estado Español, sea Els Amics de la Bici de Barcelona. Contactos con organismos oficiales, excursiones cicloturistas y paseos reivindicativos por el centro de la ciudad, son algunas de sus actividades. Editan ademas periodicamente el Full de la Bici de la que hemos recibido recientemente sus dos últimos números, ambos monográficos.

El número cuatro, titulado Per una Ciutat on espugui viure, es un estupendo tra-

bajo sobre las ventajas y posibilidades del uso cotidiano de la bici en la ciudad, incluyendo un anexo con una serie de propuestas concretas para la Barcelona.

El número cinco está dedicado a Seguridad y en el se presentan consejos para evitar el robo de bicicletas, así como para una conducción más segura. Dos de los artículos recogidos, han sido escritos por la Asociación de Ciclistas Vélo Quebec (Canadá).

A continuación, Viçens, uno de sus miembros, nos resume las últimas actuaciones y contactos mantenidos con el Ayuntamiento de la ciudad y RENFE.

EL AYUNTAMIENTO

Los "Amics de la Bici" de Barcelona, después de muchas protestas, proyectos y alternativas de cara a los municipios y a la red viaria en general (hemos editado un Full de la Bici sobre este particular) y combinando las protestas con las reuniones con las autoridades municipales de Barcelona, parece que hemos conseguido que se lo tomen en serio y que el Ayuntamiento empiece a trabajar en soluciones.

En este momento se está trabajando en poner en funcionamiento un circuito ciclista por la montaña de Montjuic (parque urbano), otro itinerario bordeando la playa desde la Barceloneta hasta el Pueblo Nuevo y la Marbella - este podría ser en el futuro una buena salida en bicicleta de la ciudad, hacia el nordeste - y tres más que se están estudiando con detenimiento. Se han com-

prometido en fomentar la implantación del Parking Bici diseñado por nosotros en colegios, universidades y centros deportivos municipales y se está mirando el que podemos entrar con la bicicleta en todos los parques, cosa hoy prohibida exceptuando el Parque de la Ciudadela -una pequeña victoria nuestra del año pasado....

Otros proyectos de ejecución inmediata son que algunos carriles bus sean bici-bus, que las calles peatonales sean bici-peatonales y estudiar la posibilidad de construir un eje Norte - Sur exclusivo para bicicletas, según un proyecto que les hemos presentado. Ahora a esperar resultados.

Y LA RENFE

Después de varios problemas con RENFE, con paradas de trenes en las estaciones (como la que mantuvo colapsada la Estación Central durante una hora), y de haberles enviado una carta ultimatum, he-

mos tenido reuniones con el Jefe Comercial para la quinta zona (Cataluña) y nos han informado que el problema global de la bici al tren es cosa del ... Consejo de Ministros!, pero que en estos momentos se están haciendo pruebas piloto en la estación de Chamartín de una unidad mixta bici - pasajeros con puerta automática en el furgón y que mientras esto no se realiza nos dejarán, en Cataluña, subir las bicis en cualquier tren solo comunicándose anticipadamente, y si el revisor se saca de la manga que hay que pagar 500 pts. se pagan, se pide el justificante y la RENFE nos las devolverá. Le presentamos además dos proyectos: uno para colgar dos bicis por plataforma en los trenes de cercanías mientras no se solucione lo de los furgones, y otro para ir instalando Perkins-bici en estaciones de ciudades importantes.

Vicent.
Amics de la Bici
Barcelona

INTERNACIONAL

LA CEE: ¿PARLAMENTO ECOLOGISTA?

El pasado 13 de marzo será recordado por muchos ciclistas cotidianos como el día en que fueron reconocidos oficialmente como usuarios legítimos de la carretera. Cuando el Parlamento Europeo adoptó por mayoría absoluta el informe Wijsenbeek sobre "La Bicicleta como Medio de Transporte" la bici pasó, oficialmente al menos, de ser un objeto de pasatiempos a uno de uso diario merecedor de mucha mayor dotación presupuestaria estatal por su carácter "barato, economizador de energía, ecológico, sano y reductor de la contaminación".

El informe (A2-183/86) constata que la única manera de eliminar la sensación de inseguridad que impide un mayor uso de la bici es la creación de carriles-bici separados del tráfico motorizado, y que estas redes de carriles deben ser financiadas por medio de impuestos sobre vehículos automóviles y aceites minerales.... puesto que el peligro procede de los vehículos de motor y no de los ciclistas.

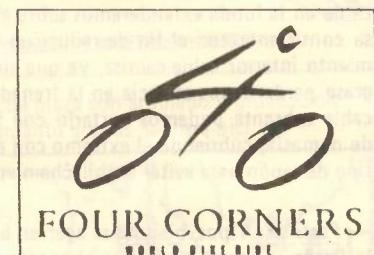
O sea, que el carro que llevamos vendiendo desde hace tiempo ha sido comprado por fin. Otra cosa es el tiempo que tardarán los burros que mandan aquí de darse cuenta y actuar. Para los interesados, se puede pedir un ejemplar del informe al servicio de documentación del Parlamento Europeo, C/Fernanflor 4-7, 28014 Madrid.

PROYECTO "FOUR CORNERS"

Nos escribe Anabel Park, la coordinadora en Londres de los cuatro grupos de ciclistas que recorren el mundo para recaudar fondos para los proyectos que aumenten la autosuficiencia en el tercer mundo. Anabel nos cuenta como el grupo de Las Américas ha recorrido Bolivia, Perú, Ecuador y ya están pasando por Méjico, antes de entrar en los EEUU. Desde allí volverán a Lisboa el 20 de julio, y esperan llegar a Salamanca la primera semana de Agosto.

Los que les puedan ayudar con alojamiento, contactos con la prensa, ayunta-

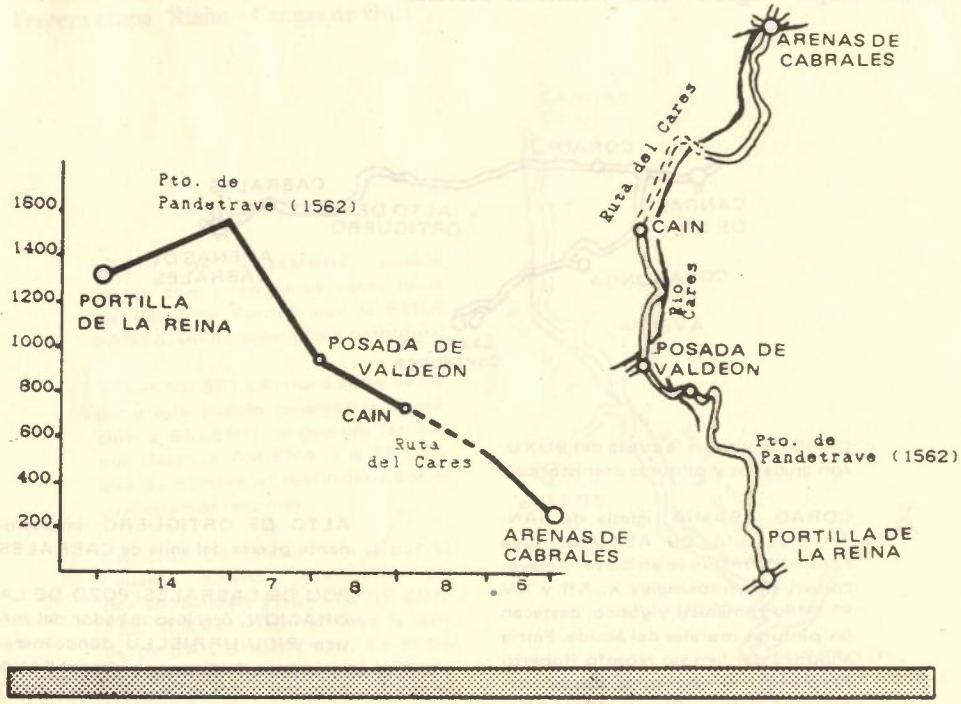
mientos etc, acompañarlos en algún tramo hacia Pamplona o Donostia, o participar en el tramo final de Amsterdam a Londres (esperan a varios miles de ciclistas) deben ponérse en contacto con: Francisco Martínez, C/Filiberto Villalobos 53-3 C, 37007 Salamanca, o con la comisión internacional de Pedalibre.



FEDERACION EUROPEA DE CICLISTAS

La Federación Europea de Ciclistas, formada por 25 grupos de ciclo-usuarios en 16 países, se reúne otra vez en Basilea, Suiza, desde el 19 al 21 de junio. Estarán presentes los grupos miembros Pedalibre y Amics de la Bici. Estos últimos serán los anfitriones en 1.988.

Variante - Ruta del Cares



CARTOGRAFIA UTIL PARA LA VUELTA A PICOS DE EUROPA

- Michelin mapa 441 (1:400.000)
- SGE (Servicio Geográfico del Ejército)
1:50.000 números 55,56,80,81 y 105.
- IGN (Instituto Geográfico Nacional)
1:200.000 Mapas provinciales de las provincias de Asturias Cantabria y León.



Viaje alrededor de picos

**SEGUNDOS
ENCUENTROS
DE
CICLOTURISTAS
y
CICLISTAS
URBANOS**

20 y 21 de JULIO 87
ARENAS DE CABRALES
ASTURIAS

a modo de introducción...

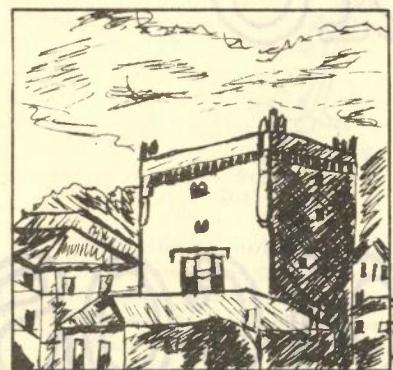
Se supone que a estas alturas ya estarás en este precioso valle, no sin antes haber tenido algún problemilla con las carreteras, ¿verdad...? No en vano ciertos Cronicones recogían no hace muchos siglos aquello de "que cuando llegárase a las fronteras de las Asturias de Oviedo fuérse por los caminos por donde los hubiere...". Sin comentarios que se dice.

Una vez descansados de tanta legua en las "trotonas" os propongo realizar una de las rutas más interesantes de la zona y que consiste en ir dándole la vuelta a los míticos Picos de Europa.

Partiendo de Arenas de Cabrales (155m) descendemos por la serpenteante carretera que se abre paso entre los roquedales y el río Cares. Lo cierto es que hay pocos motivos para la visita artística -si exceptuamos los dos puentes que hay a lo largo del trayecto-, pero en cambio, la bajada suave por esta carretera de verdes y grises es una de las sensaciones más fuertes que puede hallar cualquier cicloturista. Para los amantes del etílico, les recomiendo parar en Niserias (Casa Julián) donde el "orujo de herbas" es de la mejor calidad, y el queso de Peñamellera no le va a la zaga, aunque mejor, obviemos este capítulo pues, si no, dudo mucho que llegemos lejos en estos planes.

Tras 22 km. de bajada llegamos a Panes (20 m.), villa que según dicen los cántabros es suya. Dejemosles pues, y remontemos el río Deva, que como dice Isidro Cicero, parece "el salto de Pinto y Valdemoro", pues tan pronto estas en Cantabria como en Asturias. Y así hasta casi La Hermida, con el desfiladero de Las Peñas, que llaman los lugareños y, como no, su balneario que bien merece una visita. Para los reumáticos e inválidos de rótula, recomiendo contactar con una vecina para unos baños en los manantiales alcalinos de 49 a 62 grados.

Y de aquí a Lebeña, que es un paso, donde podemos visitar la mozárabe iglesia y su guardia, cumpliendo así ese buen lema de conocer paisaje y paisanaje. A Potes (297m) llegamos en un periquete, situándonos en pleno corazón de la Liebana, donde abunda la quesada y un buen vino castellano. Además, para los cultillos, se puede acceder al convento del Beato Toribio de Liebana, con un excelente mirador de los macizos Oriental y Occidental de Picos. Es Potes un lugar ideal para pasar la noche -si os gusta la marcha- y si no continuar hasta Vega de Liebana, tierra de D. Marcial, cura de los de antaño, y como no, socarrón donde los haya, que acaba de sacar una antología, "Los ríos de D. Marcial", que podeis encontrar en cualquier tienda de Potes. Ahí va un exemplillo: "la salud no está en el plato sino en el zapato".



TORRE MEDIEVAL DE "EL PALACIO DEL INFANTADO". POTES.

La próxima etapa no será tan liviana como la anterior, y ya está bien de juerguecillas y descansos. De Vega de Liebana saldremos en dirección al puerto de San Glorio (1609m), un largo puerto con 20 km. de ascenso, en el curso del cual disfrutaremos de

Cuarta etapa Cangas de Onís - Arenas de Cabrales.



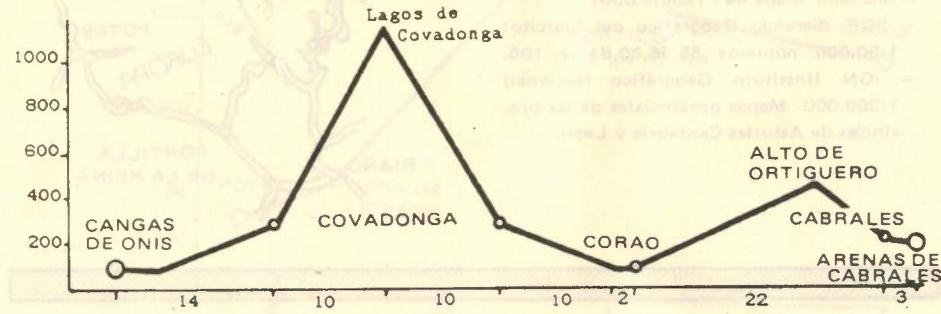
CARDES: visita a la cueva del BUXU, con grabados y pinturas prehistóricas.

CORAO-ABAMIA: iglesia de SANTA EULALIA DE ABAMIA, cuya construcción que se atribuye Pelayo, construida en los siglos X, XII y XV, en estilo románico y gótico, destaca las pinturas murales del ábside. Patria adoptiva del famoso teósofo Roberto Frassineti "el alemán de Corao", arquitecto de la basílica de COVADONGA.

BENIA: iglesia parroquial de estructura prerrománica fue posteriormente reformada, conserva elementos medievales. Interesantes cuevas de QUILIANA HEMERIN.

ALTO DE ORTIQUERO; impresionante puerta del valle de CABRALES

POO DE CABRALES; POZO DE LA ORACION, precioso mirador del mítico PICU URRIELLU donde merece la pena detenerse a visitar el PALACIO DE LOS CERNUDA (s. XVII) corralada de estilo barroco montañés.

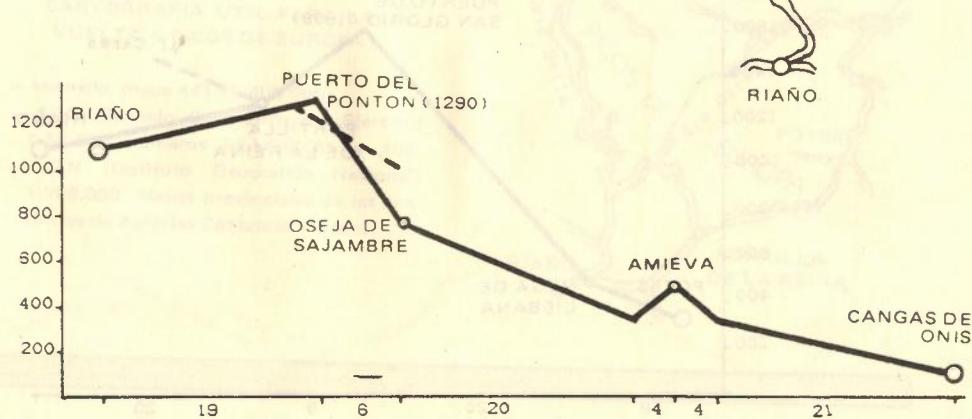
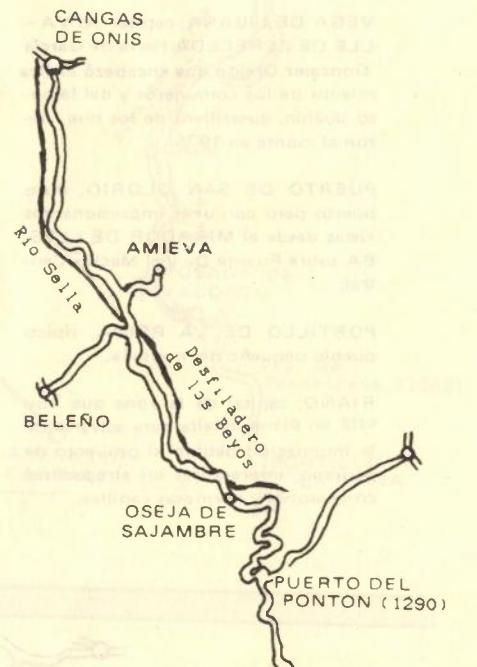


Tercera etapa Riaño - Cangas de Onís

OSEJA DE SAJAMBRE; pueblo leonés con interesantes vistas hacia los Picos de Europa por la PEÑA SANTA, interesante iglesia parroquial

VEGA DE SELLA; poco antes de llegar a este pueblo tenemos la desviación a BELEÑO y después las que nos llevan a AMIEVA y a BEYOS, que da nombre al desfiladero por el cual estamos rodando.

CANGAS DE ONÍS; famosa por su "puente romano" construcción górica en realidad, PALACIO DE CORTES, (s.XVI) donde se haya la capilla de LA CONCEPCION. En el barrio de CONTRAQUIL está la ermita de la SANTA CRUZ construida en el s. V sobre el dolmen que aún puede verse en la cripta y donde se han hallado restos arqueológicos. Merece la pena visitar VILLANUEVA COVADONGA.



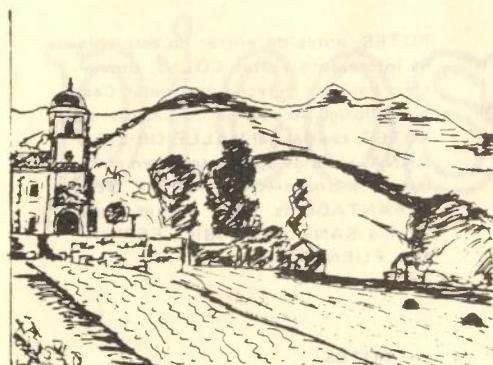
una de las mejores vistas de los Picos y Cordillera Cantábrica, aunque más impresionante será la visión alcanzada desde el mirador de Llesba, en lo alto del puerto, y que sirve de divisoria entre leoneses y cántabros.

Y al lado la Portilla de la Reina, desde donde se puede tomar una desviación hacia Pandetrabe, Caín, y la Garganta del Cares que al final os contaremos (1).

Desde la Portilla descendemos a Riaño, (1048m), donde puede producirse uno de los desastres más grandes de estos últimos años. Allí encontraremos un buen lugar para acampar y pasear por lo que puede ser el fondo de un futuro embalse. De aquí subiremos al puerto del Ponton (1290 m) (antes de coronarlo hay un desvío hacia el puerto de Panderrueda y Cain). Desde el Ponton descendemos durante 31 km. por una carretera que va saltando de una orilla a otra del río Sella. En el puente de la Huera hay una inscripción del científico montañero Paul Labrouche que merece la pena leer, pues estamos en el mítico desfiladero de Los Beyos. Podeis hacer boca de tan exquisito quezo en cualquiera de las ventas del camino, o subir andando hasta el pueblo del mismo nombre. Y hasta Cangas queda un auténtico paseo. Y de aquí a Arenas de Cabrales median solo 31 km. Pero merece la pena hacer noche cerca de Cangas de Onís (80 m) y visitar al dia siguiente los Lagos de Covadonga

tan polémicos últimamente y meta de los amantes del cronómetro - o seguir viajando hasta Corao y Abamia cuya construcción se atribuye a Pelayo. Y puesto que estamos en plan culto también podemos visitar el monasterio de Villanueva de la Vega de Los Cárseros (siglo VIII) remodelado en el s. XII. De aquí a Cabrales una tiradilla aunque un poco fuerte.

(1) Si decidís subir hacia Pandetrabe contemplareis una vez más los Picos con el valle de Valdeón a sus pies. En Santa Marina, primer pueblo del valle, podreis dormir por 50 pts en casa del cura, aunque los alrededores no están mal y el hotel "las estrellas" es gratis y tiene un servicio excelente. A los noctambulos, les recomiendo bajar hasta Posada de Valdeón (940m). La siguiente etapa es de las sonadas; cardiacos o con vertigo abstenerse, pues la bajada hasta Cain (505m) es de órdago y si te descuidas de ahí al cielo. Tanto por la estrechez de la carretera como por las curvas y la cantidad de turistas que por ella transitan, os recomiendo que vayais despacio disfrutando de la bajada y el entorno. Una vez llegueis a Cain - ya casi con el alma en vilo - empieza la famosa Senda del Cares donde esta frase de Jovellanos hubiera quedado que ni a la medida: "Por esta senda se va un trecho con la peña sobre el sombrero, el río bajo los pies, la sorpresa en la imaginación y el susto en el pecho". Hacer la Senda como aquí la llamamos - en bici o con ella de la mano - , es entrar en un mundo de impresionante grandeza y una soledad que incita a la contemplación de todo lo que te rodea. Un mundo que se abre entre los macizos occidental y central y un río, de nuevo el Cares, que discurre aprisionado entre inmensos farallones. A más de medio camino la garganta se abre para dejarnos respirar y cerca de Los Collados la orografía obliga a cargar la bici al hombro y echar un vistazo a lo que acabas de dejar atrás. Y seguirás cargando con la bici durante un tramo hasta Poncebos, donde os podreis reforzar con una buena sidra y sentiros en casa. De aquí a Arenas, todo bajada.



OSEJA DE SAJAMBRE

en ruta

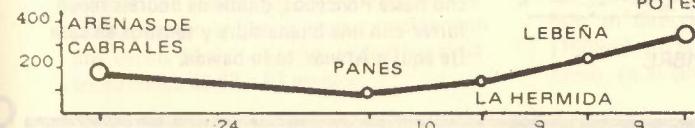
Primera etapa Arenas de Cabrales - Potes

ARENAS DE CABRALES; importante villa del Concejo de Cabrales que destaca por su interés histórico-artístico: CASA PALACIO DE MESTAS Y COSSIO (s. XVIII) estilo barroco - renacentista con dos blasones pertenecientes a los Mogrovejo-Bulnes y Arenas-Cossío. LA CORRALA con restos del XVI; TORREJON DE ARENAS, casa-palacio del XVIII; IGLESIA PARROQUIAL SNTA. M. DE LLAS (s. XII-XIV). En el resto del Concejo se encuentran diversos monumentos.

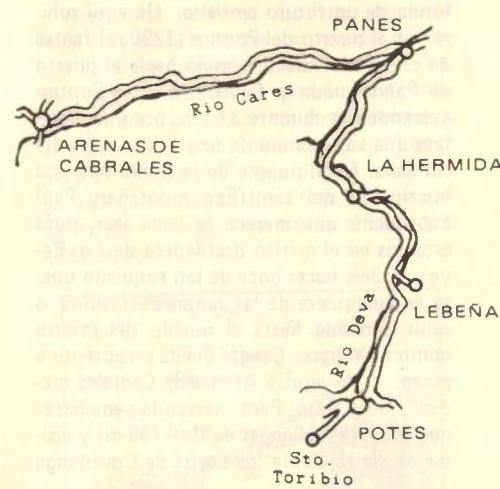
NISERIAS Y LLONIN; interesante lugar en el margen del río Cares, buen restaurante donde poder probar quesos o salmón del lugar, sitio preferido por el "Caudillo" y Fraga. En LLONIN cueva con pinturas rupestres. De Niserias parte la carretera hacia ALLES, un lugar que merece la pena visitar.

PANES; villa fronteriza con Cantabria y capital del Concejo de Peñamellera Baja. Iglesia de SAN JUAN DE CIRIARGO, románica en ruinas, queda en pie el Arco del Triunfo. En el barrio de EL MAZO a 4km ruinas románicas y la cueva de LA LOJA.

DESFILEADERO DE LA HERMIDA; tras animoso camino, tan pronto en Asturias, tan pronto en Cantabria, llegamos al desfiladero que os impresionará tanto como el de los Beyos. No continuar sin echar una ojeada a su antiguo balneario con manantiales alcalinos de aguas termales.



LEBEÑA; parada obligada para ver y contemplar la iglesia mozárabe de STA. MARIA (s. X) el frontal del altar es una gigante estela erigida al sol. Hay diversos retablos del XVIII. También se puede visitar la CUEVA DE LA MORA en la ladera de Peña Ventosa a poca distancia de la lengua de un glaciar.



POTES; antes de entrar en esta villa es interesante visitar COLIO, desviación hacia la derecha tras pasar Castro-Cillorigo: Academia de Caballería. POTES, capital del VALLE DE LIEBANA, casonas con blasones en abundancia y una preciosa TORRE DEL INFANTADO (s. XIV). Visitas desde aquí a SANTO TORIBIO, ESPINA, FUENTE DE.

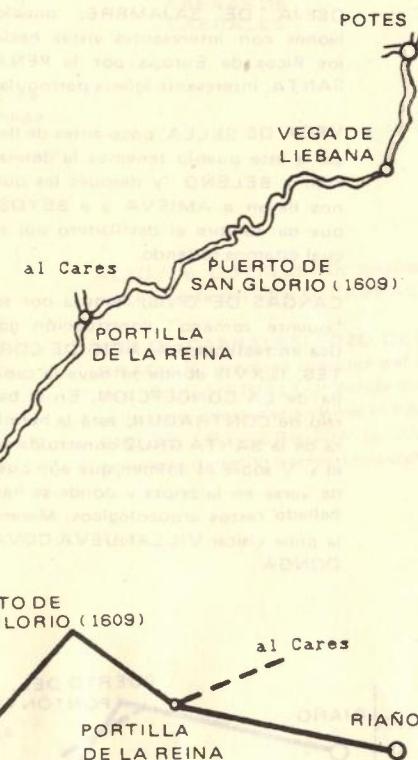
Segunda etapa Potes - Riaño

VEGA DE LIBANA; capital del VALLE DE CERECEDA tierra de García González Orejón que encabezó el alzamiento de los comuneros y del famoso Juanín, guerrillero de los que fueron al monte en 1936.

PUERTO DE SAN GLORIO; duro puerto pero con unas impresionantes vistas desde el MIRADOR DE LLESBA sobre Fuente De y el Macizo Central.

PORTILLO DE LA REINA; típico pueblo pequeño de montaña.

RIAÑO; capital de la zona que hoy está en plena batalla para salvarse de la inundación debido al proyecto de pantano; interesantes los alrededores con casonas y hermosas capillas.



COMPLEMENTOS PARA CICLOTURISMO I

Sin duda que a lo largo de los diferentes números de esta revista se hablará con frecuencia de los "accesorios" que más directamente inciden en la práctica de cicloturismo, esto es, la bici, los portabultos y las alforjas; pero sería conveniente no echar en olvido a otra serie de complementos igualmente imprescindibles para los que

practicamos "cicloturismo de alforjas" y que en un momento dado pueden no solo hacer más o menos agradable nuestra ruta, sino marcar la diferencia entre una salida con éxito y otra echada a perder. Me refiero a tiendas ligeras, sacos de dormir, fundas de vivac, ropa para lluvia y un largo etc.

Mi "privilegiado" puesto de trabajo en un establecimiento deportivo, me da opción

a conocer una amplia variedad de este tipo de artículos, a comentar sus resultados con infinidad de usuarios, y como no, a probar muchos de ellos directamente. Las experiencias así adquiridas son las que me gustaría comunicaros por si pueden facilitar vuestra opción de compra en un mercado cada vez más complicado. Por empezar por algún lado hoy podemos hacerlo con ...

Las cocinillas ligeras

Las tres principales características que deben buscarse en este tipo de complemento para cicloturismo es que sean ligeras en peso, reducidas en volumen y de alto poder calorífico. Tres son las principales opciones que las reúnen en uno u otro grado: las de gas, las de alcohol sólido y las de alcohol líquido. Veámoslas de una en una.

- COCINILLAS DE GAS : Las más generalizadas con los Camping Gas de Cointra. Existen en versión de "bombona azul" y de cartucho. Las de bombona son excesivamente pesadas, y aunque más económicas a la larga, creo que no son la solución ideal para el cicloturista. Las de cartucho por el contrario, son ligeras y reducidas, y su poder calorífico similar a las anteriores. Sin paraviento cuestan unas 2.500 pts., que aunque es una inversión inicial medianamente elevada, su robustez las hace durar muchos años. Sus principales inconvenientes son la dificultad de encontrar repuestos de cartuchos en las pequeñas poblaciones y lo poco que calientan cuando hace viento.

- COCINILLAS DE ALCOHOL SOLIDO Las Lumix son un gran invento. Su volumen es mínimo y su peso (200 gramos) muy aceptable. Su poder calorífico es enorme y no requieren inversión inicial: la lata que contiene el alcohol sólido incorpora el fogoncillo, y cuando se gasta se tira todo. Sin embargo, y a la larga, sale más cara que el gas, pues cada lata cuesta 500 pts. y dura dos o tres horas. Puede utilizarse para calentar el interior de una tienda en unos pocos minutos e incluso como iluminación. Su mayor inconveniente es que son difíciles de encontrar fuera de tiendas especializadas.

- COCINILLAS DE ALCOHOL LIQUIDO Con la Trangia hay que quitarse el sombrero ... si no fuera por su precio: unas 8.800 pts el modelo pequeño y 9.800 el grande. Pero hay que reconocer que no es solo una cocinilla sino toda una batería de cocina. Incorporan un pequeño recipiente para el alcohol (que puede comprarse en cualquier lado) y iunos 5 c.c. calientan un litro de agua. Sobre este recipiente va un paraviento que aguanta las más duras borrascas, y sobre él encaja un soporte que impide cualquier pérdida de calor. Se incluyen dos cazoletas de aluminio, una sartén y un mango. Todo ello se pliega sobre sí mismo y ocupa como una fiambrera. Por tanto, su precio, peso y volumen es poco comparable con las anteriores.

NOTA: Los precios indicados son solo orientativos y pueden variar en los diferentes establecimientos, y desde luego, con el tiempo. Estos artículos se pueden encontrar fa-

cilmente en establecimientos de deporte de aire libre, pero en caso de dificultades puedes dirigirte a RISCO, Apartado 7009 41080 SEVILLA. tel (954) 570849.

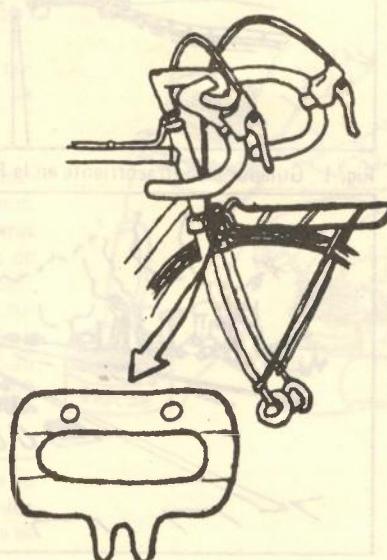
CUADRO COMPARATIVO

	Camping Gas	Alcohol Sólido	Alcohol Líquido
		Lumix	Trangia
PESO	XX	XXX	XX
VOLUMEN	XX	XXX	X
PODER CALORÍFICO	XX	XXX	XXX
PRECIO	XX	XXX	X
AMORTIZACION	XXX	X	XX
REPUESTOS COMBUSTIBLE	XX	X	XXX
USO CON VIENTO	X	XX	XXX
X Regular	XX Bueno	XXX Excelente	

¡PELIGRO !

No es la primera vez que nos llega la noticia de un accidente de similares características: la pieza que fija el portabultos delantero al pasador del freno se parte y el portabultos, con toda su carga, gira hacia adelante y cae sobre la rueda deteniéndola bruscamente. El cicloturista acaba en el suelo con diversas heridas, y la bici sufre desfectos a veces graves, (la orquilla puede doblarse hacia atrás).

Esto ha ocurrido en varias ocasiones con un modelo de portabultos de la marca alemana ESGE y se debe a que la fatídica pieza (ver dibujo) está fabricada en aluminio y con las vibraciones que soporta acaba partiendo por su parte más estrecha. Tenedlo en cuenta si vais a poner un portabultos sobre la rueda delantera, y si ya tenéis este modelo vigilad regularmente la dichosa pieza.



El plan para las bicicletas de Sevilla

Y II. EL DESARROLLO

DISEÑANDO LAS VIAS PARA BICICLETAS

De los 47 km. de vías para ciclistas que se proponen en el estudio encargado por el Ayuntamiento, se han desarrollado ya a nivel de anteproyecto cuatro itinerarios con unos 12'5 km de longitud para cada sentido de circulación.

Este desarrollo ha supuesto vencer con la imaginación las dificultades con las que se topa el diseño concreto, para cada trozo de manzana, en calles donde muchas veces la competencia del espacio escaso es feroz.

La intensidad del tráfico motorizado en Sevilla impedía, en general, soluciones que supusieran perturbar enormemente los flujos actuales de automóviles, aunque sí cupo racionalizar infinitud de sus movimientos. Hay que pensar, que desde la bicicleta solo se puede incidir en una parte del problema del uso indiscriminado del vehículo privado, siendo necesaria una política global de transportes en la que se incluya además el fomento de la circulación peatonal y del transporte colectivo.

En este sentido, en unos pocos de los lugares más críticos para el tráfico, como las Rondas, no se pudo separar al ciclista del tráfico motorizado, aunque sí se pudo incrementar su seguridad y la comodidad con la que hoy circulan las bicicletas mediante todo tipo de medidas: semáforos especiales, sobre ancho de carriles-bus, vías a contracorriente, etc. (fig. 1 y 2).

De la misma manera, la propuesta de vías para bicis no podía chocar de frente sino reformar puntualmente los criterios de ordenación de la circulación y del aparcamiento planteados por el Ayuntamiento.

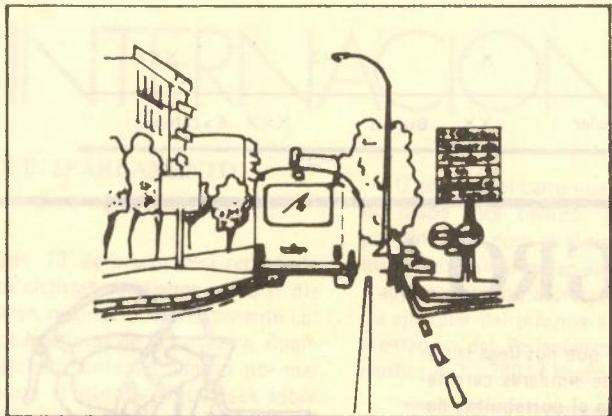


Fig. 1 Guiador a contracorriente en La Florida. Propuesta.

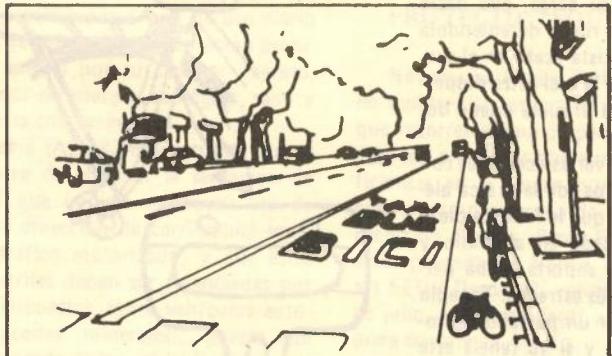


Fig. 2 Carril-bus con sobreancho para los ciclistas.

A esas exigencias del tráfico existente se añadió otra que complementaba la acción transformadora de la ciudad que conllevan las vías para bicicletas: los peatones tenían que salir bien parados de las actuaciones, por lo que el diseño hubo de contar con ellos prioritariamente, mejorándose sus movimientos; su seguridad, su rapidez y comodidad. Ejemplifica este criterio la actuación propuesta en el puente de San Telmo, en el que se ampliará el tablero para desagobiar la masiva circulación de viandantes y crear una vía para bicicletas (fig. 3).

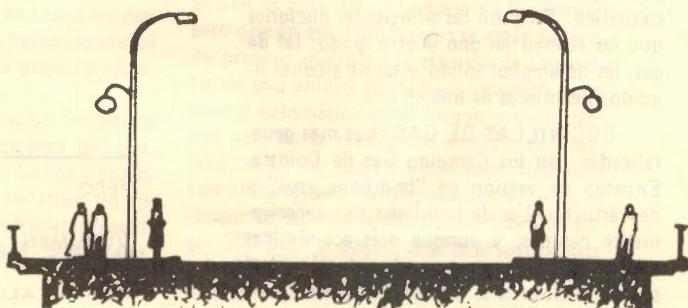


Fig. 3 Ampliación de puente para peatones y ciclistas.

En las zonas más centrales de la ciudad, se buscó la mejora de la calidad ambiental y la supresión del tráfico de paso en las calles por las que discurren las vías propuestas, con lo que las ventajas para los residentes impulsarán la realización de las actuaciones (fig. 4).

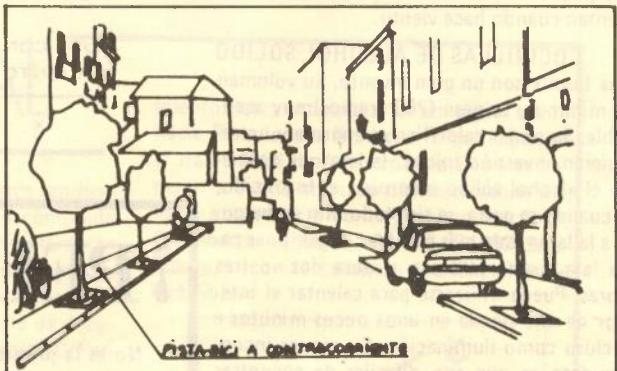


Fig. 4 Creación de plaza con arbolado y ordenación del aparcamiento gracias la pista-bici.

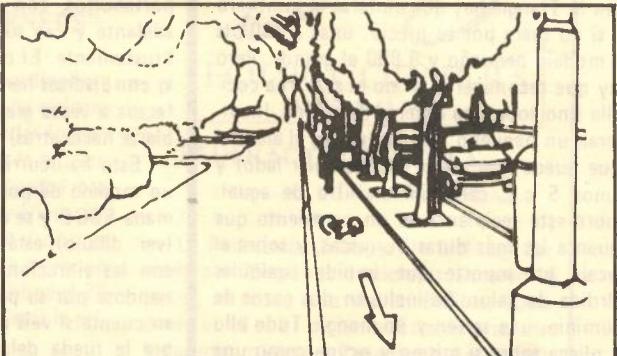


Fig. 5 Acera-bici en La Palmera, primer itinerario para ciclistas que se va a construir en Sevilla.

De los cuatro anteproyectos diseñados, el Ayuntamiento ha escogido el de La Palmera para iniciar la red, con 2'7 km. de longitud en cada sentido de circulación, para lo cual está redactando el proyecto de obras definitivo y tiene presupuestada una partida de 40 millones de pts. (fig. 5).

NO SOLO CARRILES BICI

Pero no basta con crear una red más o menos extensa de vías para bicicletas para que ese medio de transporte se desarrolle en toda su potencialidad. Hace falta también una política global que favorezca a los ciclistas en todos los ámbitos en que estos topan con dificultades. Por eso el Plan para las bicicletas de Sevilla va a marcar las directrices municipales en lo que se refiere a:

1. Normas para el tratamiento de las vías y de sus elementos complementarios.
Anchuras, radios de giro, rampas.
Tratamiento de cruces y giros.
Dispositivos de paradas de autobús.
Pavimentación.
Señalización.
Aparcamientos.
2. Educación vial de los distintos usuarios de la calle.
Con el fin de que la bicicleta se convierta en un vehículo respetado y menos proclive a los accidentes.
3. Campañas de promoción de la bicicleta.
Ligadas a las actuaciones que se vayan plasmando física-

mente en la ciudad, para que de ese modo tengan credibilidad pública.

4. Cambios en la reglamentación municipal.

Para que las normas que rigen la actividad administrativa del Ayuntamiento favorezcan el propio desarrollo del Plan. El elemento clave serán las ordenanzas del Plan General de Ordenación Urbana, pero habrá que añadir también la revisión de otras normas que rigen el uso y la construcción de la ciudad como las ordenanzas de circulación, parques y jardines, normas de los elementos constructivos o los pliegos de condiciones técnicas para los proyectos de urbanización.

5. Seguros.

De accidentes y robo.

6. Administración del Plan.

Hace falta un departamento dentro del Ayuntamiento que lleve a cabo o supervise los proyectos de itinerarios para bicicletas, realice un seguimiento de los resultados, coordine las actuaciones en favor de la bici y cuide que el planeamiento se desarrolle atendiendo a las necesidades de los ciclistas.

Con todos estos elementos, la política de fomento de la bicicleta en Sevilla será la más rigurosa y completa de las planteadas hasta ahora en España, con lo que el éxito en la multiplicación del número de ciclistas actuales y en la mejora de la calidad urbana de Sevilla se hará notar claramente en el famoso 1992, fecha horizonte del Plan para las bicicletas.

Alfonso Sanz.



VIAJES PARA EL VERANO
Hemos recibido información acerca de diversos viajes de carácter cicloturista que han tenido o tendrán lugar en este verano.

Incluimos una breve reseña.



Ruta cicloturista por la Serranía, organizada por la Junta de Comunidades de Castilla La Mancha. Del 17 al 30 de julio. Cuenca, Ciudad Encantada, Tragacete, Albaracín, Checa, Cañamero y de vuelta en Cuenca. Media de 30 km./día. Inscripción hasta el 10-7 en Delegaciones Provinciales de Educación y Cultura de Castilla La Mancha.



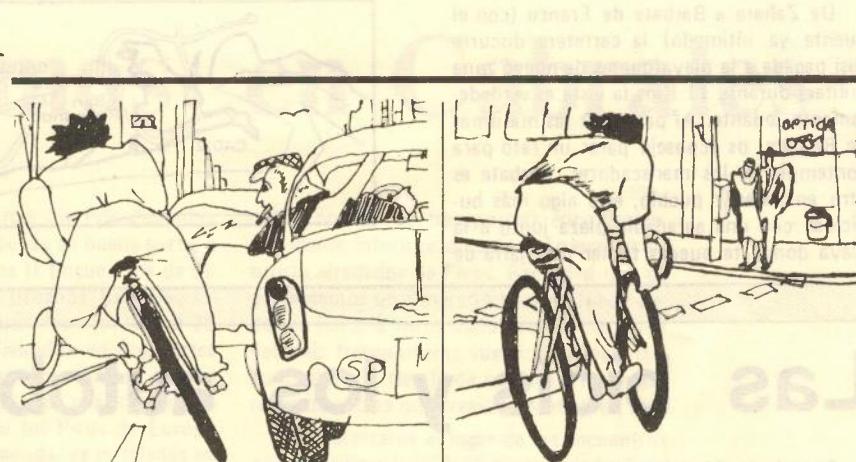
Vuelta Cicloturista a la Provincia de Huelva. Organizada por la Consejería de Cultura de la Junta de Andalucía. Las salidas han sido de un solo día durante el mes de mayo y junio por diversos lugares de la provincia (la última por la sierra de Aracena). Según nuestras noticias han contado con importante participación (200 ciclistas en la primera y 500 en la segunda).



Trotamundos organiza de nuevo este año viajes en bici por Ibiza, los castillos del Loira y Holanda. Desde Julio hasta septiembre. (Montera 32 2 9, 28013 Madrid)



Para antes de los encuentros:
Del 6 al 20 de julio, Desde El Ferrol del Coddillo hasta Cabrales recorriendo la costa (Rias Altas) y entrando en Los Ancares asturianos y Muniellos por Cangas de Narcea a Avilés. Negociable el camino. Contactos: Luisinho da Conha.(91) 273 70 85.



NUEVO LIBRO

Penthalon Ediciones acaba de publicar, en su colección el Buho Viajero, con el número 16, el libro "Cicloturismo de alforjas" de Luis Gilperez Fraile, habitual colaborador de esta revista. Es un libro breve, que se lee de un tirón y que puede ser un paso importante en la difusión de este cicloturismo autosuficiente "de alforjas" que venimos propagando desde Sin Prisas, si cuenta con una buena difusión y distribución.

A los que pretendan iniciarse en el cicloturismo, el libro les será útil, evitándoles caer, como el propio autor indica, en algunos errores comunes (podrán encontrar consejos para aumentar la seguridad, planear las rutas, o escoger el equipaje a transportar, por ejemplo). A los ya iniciados puede resultarles excesivamente escueto, pero a buen seguro que encontrarán en él algunas ideas atractivas (consejos para interpretar mapas topográficos, una propuesta para implantar

una "escala de dificultades" común en la información sobre viajes, etc.).

Bienvenido sea pues este nuevo libro que contribuye a engrosar la aún escasa bibliografía sobre cicloturismo existente en España.

NUEVOS GRUPOS

Seguimos recibiendo correspondencia de grupos de defensa de la bici de reciente formación. El Col.lectiu d'usuari's de la bicicleta de Figueres se presentó en su ciudad el pasado 24 de abril. Por su parte el Grup El Pedal (calle C/Pau Abad, 3 atico 2 08207 Sabadell) lleva año y medio de actividad con excursiones por la comarca y acciones reivindicativas; habiendo creado junto a otras entidades de la ciudad una Coordinadora Pro-Bici para la potenciación de su uso cotidiano.

La costa suroeste de Cádiz

Si alguno se anima a repetir el viaje por la Sierra de Cádiz que nos relataba en el pasado número el amigo Ángel, yo le sugeriría una pequeña variante o alternativa, que dará ocasión de conocer una de las costas más bellas y adecuadas para el cicloturismo (si el Levante no lo impide) que nos ofrece nuestra Península: se trata del tramo de costa comprendido entre Bolonia y Cádiz.

En realidad, nuestra pequeña excursión comenzó en la Venta del Retín (Km 54 de la carretera de Vejer a Tarifa) donde nos dejó el autobús un sábado veraniego cualquiera. En principio pensábamos llegar hasta Bolonia, pero una zona militar impide el paso desde allí a Zahara por la costa, y optamos por bajarnos en la mencionada venta, parada opcional de la línea de autobuses. De la Venta del Retín a Zahara de los Atunes hay 11 kms. de carretera estrecha y poco frecuentada, con un firme pasable y pocas cuestas. Zahara es un pueblecito precioso. De pescadores en invierno se convierte en un pequeño centro de veraneantes tranquilos durante el verano. Podeis recorrer sus escasas calles blanqueadas, tomar una jarra de cerveza en su cuidada plaza y asomaros a la playa, infinita y solitaria.

De Zahara a Barbate de Franco (con el puente ya ultimado) la carretera discurre casi pegada a la playa (que es de nuevo zona militar) durante 11 Kms la vista es verdaderamente sedante. Al pasar por las marismas de Barbate, os aconsejo parar un rato para contemplar a los mariscadores. Barbate es otro encantador pueblo, este algo más bullicioso con una agradable plaza junto a la playa donde te puedes tomar otra jarra de

cerveza mientras contemplas las nalgas rumbosas de los bañistas - o los musculosos biceps de los bañistas - y tapeas algún pescadito frito. No temas calmar el apetito, porque de Barbate a Caños encontrarás la única pequeña cuesta del recorrido, si bien la vista desde allí arriba merece la pena.

Recorridos los 12 Kms. que separan ambas poblaciones, puedes encargar unos huevos fritos con patas y pimientos picantes en cualquiera de los chiringuitos que se encuentran en las oquedades de los acantilados, y mientras te los preparan, darte un baño en la Mar. Los Caños de Meca es una playa de acantilados cercanos a la orilla que vierten en algunos puntos pequeñas cascadas de agua dulce. Es lugar de reunión de gentes poco comunes.

Después de una siestecita, acercate al faro de Trafalgar, y de nuevo en la carretera toma un camino junto a la playa no señalizado en los mapas, y pedalea tranquila mente hacia Conil. Son unos 13 Kms. de pista arenosa que no da mayores problemas aunque al final, por el Torreón de Castilcorbo, tendrás que desviarte hacia el interior

para evitar un trozo impracticable. En Conil optamos por dormir en el camping municipal, donde ni un atronador concierto de rock que aquella noche actuaba, logró desvelarnos.

Del camping sale un camino que atravesando pinares te deja, después de 7 Kms. en la carretera de Chiclana, distante otros 11 kms.; pero si no vas con prisa, puedes optar por desviarte a Cabo Roche y la Barrosa antes de llegar a Chiclana. En esas playas ten cuidado porque al Sr. Juez no le gustan las chicas con las domingas al aire y probablemente tampoco los chicos que aireen sus partes nobles.

De Chiclana a San Fernando son 8 kms. de carretera con mucho tráfico y llegarás a buena hora para la cerveza de media mañana. De San Fernando a Cádiz hay otros 17 kms. de autovía, pero es bastante entretenida, pues tienes mar a la derecha e izquierda.

En Cádiz hay muchas cosas que ver, un agradable Paseo Marítimo y la playa de la Victoria con todo tipo de servicios.

Luis Gilperez Fraile.



Las bicis y los autobuses

El artículo 84 del Reglamento de Ordenación del Transporte por Carretera dice textualmente: "Cada viajero tendrá derecho al transporte gratuito de 30 Kg. de equipaje,". Y poco más adelante: "Las bicicletas y vehículos análogos se consideraran, así mismo, como equipaje.". A pesar de ello son numerosas las dificultades (a veces insalvables) que suelen ponernos cuando pretendemos viajar en autobús transportando como equipaje nuestra bicicleta. El pasado 5 de febrero, el B.O.E. publicaba una Orden del Ministerio de Transporte Turismo y Comunicaciones sobre el libro de reclamaciones en los servicios de transporte público por carretera, que puede contribuir a facilitarnos las reclamaciones y protestas ante dichas dificultades.

A partir del uno de julio, será obligatorio tener el libro de reclamaciones a disposición del público entre otros, en los siguientes puntos:

* En las instalaciones fijas autorizadas para expedir billetes de toda concesión de servicio público regular de transporte por carretera.

* En los vehículos que realicen servicios regulares por carreteras salvo los adscritos a líneas o expediciones de cercanías que, previa autorización de la administración, podrían estar exentos de dicha obligación.

* Cuando el servicio se presta con arreglo a itinerarios prefijados, en todos los vehículos que realicen el servicio, así como en el local o administración autorizada para comienzo y final del servicio.

Deberá existir un mismo modelo de libro de reclamaciones para todas las comunidades autónomas. Este constará de varios ejemplares de hojas de reclamaciones correlativamente numeradas. Cada hoja estará por cuadriplicado, destinándose:

* El primer ejemplar para su remisión obligatoria por el titular del servicio al Organismo que expidió el libro de reclamaciones.

* El segundo y el tercero para su entrega obligatoria por el titular del servicio al reclamante, quien podrá remitir este último a la unidad de transporte que en cada caso corresponda (Consejería de Transporte de la Comunidad Autónoma o Ayuntamiento).

* El cuarto para el titular del servicio, y

quedará unido al libro de reclamaciones para su constancia.

En la reclamación se relatarán de forma clara y sucinta los hechos objeto de la reclamación así como el nombre, apellidos, DNI, domicilio y firma del declarante, además de la fecha y lugar de la reclamación. Formula da esta por el interesado, el titular del servicio entregará los dos ejemplares destinados al reclamante y remitirá, en el plazo de 20 días, al Organismo que expidió el libro, el ejemplar a él destinado, emitiendo las alegaciones que estime convenientes e indicando si acepta o reduce la reclamación.

Por último, en todos los locales y vehículos donde sea obligatorio disponer del libro de reclamaciones, un rótulo indicará su existencia.

Esperamos que esto sirva para poder protestar de manera más efectiva a los ciclistas a los que no se les admite la bicicleta como equipaje.

Recordad también que en muchas comunidades autónomas existen Oficinas de Defensa del Consumidor (o similares) que os admitirán reclamaciones y os facilitarán los trámites.