



CARLOS 91

La revista para los que se toman la bici "con calma"

SIN PRISAS es la revista de CON BICI
(Coordinadora de Defensa de la Bici)

- *C.C.Pedalibre
C/Campomanes, 13, 2º Izq.
28013 MADRID
- *Amics de la Bici
Apdo. 10.012. 08080 BARCELONA
- *C.C.Amigos de la Bici
Apdo. 2.116. 37080 SALAMANCA
- *Grupo Cicloturista La Farinera
C/Ter, 10. 08026 BARCELONA
- *Colectivo Pedalea
Edificio Interfacultades
Pza. San Francisco s/n
50009 ZARAGOZA
- *E.T.E.S.(Sección Cicloturismo)
Apdo. 7.131. 41080 SEVILLA
- *Sociedad Cicloturista Rebonza
C/Marcos Grialvo, 1.
48910 SESTAO (BIZKAIA)
- *Kalapie
C/Moraza, 11, 6º Izq.
20006 DONOSTIA (GUIPUZKOA)
- *G.O.B. (Pedal Verd)
C/Verí, 1, 3º
07001 PALMA DE MALLORCA
- *A Contramano. Asamblea Ciclista.
C/Moratín, 7. 41001 SEVILLA
- *Valencia en Bici
C/Portal de Valldigna, 15-baix
46003 VALENCIA
- *Aedenat-Córdoba en Bici
Apdo. 416. 14080 CORDOBA
- *La Tortuga Perezosa
Navarrería Kalea, 6, 1º
31001 IRUÑA
- *Xevale
Apdo. 22. 27400 MONFORTE DE LEMOS
- *Txirrin Taldea
Apdo. 132. 48970 BASAURI (BIZKAIA)
- *ANVA
Apdo. 4092. 47080 VALLADOLID
- *Piñón Fijo
Apdo. 1012. 21080 HUELVA
- *Pedapié
39586 ARGÜEBANES (CANTABRIA)
- *Sense Presses
C/Antoni Torrella 146, bx.1
08224 TERRASSA

HAN ELABORADO ESTA REVISTA

Alejandro Vivar y Alfonso Sanz (Coordinadores), Angel Yagüe (Composición), Carlos Gamo y Miguel Fortea (Dibujos), Fernando Barrios.

EDITA:

PEDALIBRE
C/Campomanes, 13 2º Izq.
28013 MADRID. Tf (91) 541 10 71

IMPRIME:

Gráficas ANYA
C/Las Matas, 14
28039 MADRID. Tf (91) 442 74 81

Depósito Legal:M-39179-1986
Periodicidad cuatrimestral
Queda autorizada la reproducción total o parcial de los textos de esta publicación citando la fuente.

OBJETORES EN BICI

El municipio madrileño de Aranjuez es uno de los destinos más solicitados por los objetores de conciencia que quieren realizar el servicio civil sustitutorio. Desde hace algo más de un año funciona un programa dedicado a la vigilancia y conservación de zonas rurales de valor ecológico. Los nueve objetores que prestan este servicio (se ha pedido ampliar el número) recorren unos 35 km diarios con sus bicis todo terreno tomando fotografías y muestras para realizar informes medio ambientales en caso de anomalías, para presentar a los técnicos municipales.

"Hay quién cree que somos unos vagos, comenta Carlos Rodríguez, uno de los objetores, pero lo cierto es que hay muchos cuarteles donde hacen bastante menos que nosotros aquí". El Estado, sin embargo pretende considerarlos ciudadanos de segunda; no contento con imponerles un servicio civil más duradero, en su nueva ley de la Administración Pública les niega los puntos que concede a los que hacen la "mili". Los insomisos ni de tercera regional.

PUENTE RESTRINGIDO

Muchos millones han hecho falta para que se inaugure el puente sobre el Guadiana que une la ciudad



Se rumorea que en su intento por controlar medios claves de comunicación de masas, la ONCE quiere comprar SIN PRISAS

onubense de Ayamonte con la portuguesa V^a Real de S. Antonio. Se eliminan así las largas colas que se formaban para cruzar en barco la línea fronteriza. Pero una desagradable sorpresa: al comenzar el puente una señal de prohibido el paso para bicicletas. Así se fomenta el uso de la bici.

ACERTIJO

Aproximadamente cada automóvil genera 2,4 kg de dióxido de carbono (CO₂) por cada litro de gasolina que consume. En una ciudad de un millón de habitantes en la que por término medio cada automóvil recorre 12 km por litro de gasolina, ¿cuántos kg de CO₂ se producen al año si uno de cada cuatro habitantes es conductor y recorre 30 km diarios?

Un ciclista a 15 Km/h consume por minuto alrededor de 18 litros de aire, del que el 20% es oxígeno. Por cada litro de oxígeno que utiliza produce 0,168 litros de CO₂. Teniendo en cuenta que el litro de CO₂ pesa 1,97 gr; en una ciudad de un millón de habitantes, ¿cuántos kg de CO₂ se producen al año si una de cada cuatro personas pedalea 30 km al día a 15 km/h?

Con modelos similares a los anteriores, ¿cuál sería el tamaño de una ciudad de ciclistas para que ésta produjera la misma cantidad de CO₂ que una ciudad de automovilistas de un millón de habitantes?

Nota: Como sabéis el CO₂ es el principal responsable del denominado efecto invernadero, que está

GRACIAS CONDUCTOR

- ★ Por reducir tu marcha cuando nos ves.
- ★ Por tocar tu claxon cuando nos adelantas.
- ★ Por adelantarnos con precaución.
- ★ Por alejarte de nosotros en tu adelantamiento.
- ★ Por no ceñirte a la curva en el arcén por el que circulamos cuando lo hay.
- ★ Por entender que somos frágiles en la carretera.
- ★ Por comprendernos, ya que tú también seguramente habrás andado en bicicleta.
- ★ Por la paciencia que alguna vez has tenido con nosotros.
- ★ Por atendernos cuando nos has visto accidentados.
- ★ Gracias también a los que a partir de hoy van a comprendernos y tratarnos como la mayoría de los conductores nos comprenden y nos tratan.

LOS CICLISTAS Y CICLO-TURISTAS DE EUSKADI



EUSKADIKO TXIRRINDULARITZA FEDERAZIOA

FEDERACION VASCA DE CICLISMO

Este anuncio aparece con cierta frecuencia en los diarios de Euskadi, pagado por la Federación Vasca de Ciclismo

generando uno de los problemas ambientales más complejos: el cambio climático.

LIBROS BTT

Siguen apareciendo libros dedicados a la bicicleta de montaña a ritmo frenético. En el número anterior de la revista os comentábamos tres que abordaban temas generales sobre las BTT (mecánica y mantenimiento, técnicas de conducción, etc.).

* Bicicleta de Montaña: Manual Práctico. J. García Ávila y M.A. Delgado. Editorial Penthalón. Madrid 1991. 1480 pts.

* Escuela de Mountain Bike (BTT). Valli y Bon. Editorial Tutor. Madrid 1991. 800 pts.

* Mountain Bike, Técnica y Mantenimiento. M. Rey y G. Schmitz. Editorial Tutor. Madrid 1991. 1500 pts.

Otros títulos recientemente aparecidos de características parecidas son:

- * Mountain Bike. Recreación, Aventura y Competición. M. Glaskin y J. Torr. Editorial Hispano-Europea. 1590 pts.
- * Aventuras deportivas en Mountain Bike. J. Olsen. Editorial Tutor. Madrid 1991. 1750 pts.

Y por último, algunos libros de rutas. Son libros de pequeño formato para llevar en la bici, relativamente económicos y cuyos autores han realizado previamente los itinerarios sobre sus bicicletas. En cada ruta se adjunta mapa detallado, perfil, descripción del itinerario y otras informaciones útiles:

* Bicicleta de Montaña: 25 itinerarios en la Comunidad de Madrid. M.A. Delgado y J. García Ávila. Editorial Penthalón. Madrid 1991. 1500 pts. (en otras páginas de esta revista recordamos una de las rutas de este libro).

* Rutas BH de Mountain Bike. J. Antón Blanco. Editorial Tutor. Dos volúmenes aparecidos: Zona Centro 1 (25 rutas por Guadarrama, Gredos, Soria, Somosierra y Sierra Pobre) y Zona Centro 2 (otras 25 rutas por Castilla-León, Castilla La Mancha y Madrid). Madrid 1991. 950 pts. cada volumen.

* Itinerarios Básicos para Bicicletas de Montaña. D. Pliego y P. Bueno. Editorial Desnivel. Publicados dos tomos. 950 pts. cada tomo.

* La Pedriza en Bicicleta. P. Bueno. Editorial La Librería. Madrid 1991. 530 pts.

MAS CIUDADES POR LA BICI

Ya anunciamos en el nº 10 de SIN PRISAS la creación de una asociación o Club de Ciudades Pro-bici que englobaba ciudades francesas como

¡QUE VIENE EL 92!

¡El tan renombrado 92 por fin, e irremediablemente, se nos viene encima con todas sus celebraciones. Convertido en escaparate mundial, en él se nos pretende mostrar, tras los recientes avatares mundiales, la única vía para el progreso de la humanidad, que tarde o temprano nos deparará, dicen, un futuro libre, próspero y equilibrado. Pero la realidad, día a día, muestra una tendencia contraria que acelera las desigualdades y destruye el entorno ambiental y social.

Un modelo insostenible que sólo puede asegurar el bienestar de unos pocos y que hipoteca el futuro de las próximas generaciones con un excesivo consumo de energía no renovable, legándoles unos problemas ambientales que ponen en precario el propio equilibrio ecológico del planeta. Un modelo con un sistema irracional de transporte, despilfarrador de petróleo, que prima el automóvil privado creando ciudades inhabitables, invadidas por la contaminación y el ruido, en las que los espacios de convivencia han desaparecido.

La bicicleta, nuestro sencillo, autónomo y no contaminante vehículo nos sugiere otros caminos en los que la energía no se despilfarre y se distribuya equitativamente, en los que se preserve la diversidad de nuestro planeta y se promuevan sistemas económicos más solidarios. Se mejore, en definitiva, la verdadera calidad de vida recuperando unas satisfactorias relaciones con nuestro entorno, nuestros semejantes y nuestro propio cuerpo.

A finales del pasado siglo, la bicicleta era el símbolo del progreso, mien-



tras cocheros airados pretendían impedir su propagación pues espantaba sus caballerías. Luego motos y coches tomaron el relevo y ahora nos presentan el T.A.V. como punta de lanza del cambio "progresista" del mundo. Pero, como dice Levi-Strauss, "el progreso no es ni necesario ni continuo; procede por saltos. Estos saltos no consisten en llegar cada vez más lejos en la misma dirección; van acompañados de cambios de orientación...". Nos venden el progreso como un avance continuo de la humanidad hacia su perfeccionamiento, un avance casi espontáneo guiado por los logros de una ciencia neutral. Pero la ciencia no es neutral y la dirección en que avanzamos es, en realidad, escogida por unos pocos para

su propio provecho. La solidaridad y el respeto por las personas, las culturas y la diversidad del planeta deben guiar el verdadero progreso que ha de encaminarse hacia el beneficio común de toda la población; 5.000 millones de personas, la mayoría en el "Tercer Mundo", que deben participar en la elección de la senda a seguir. Si un "nuevo orden" que condena a una gran mayoría a la miseria y destruye la Tierra es progresista habrá que luchar contra el progreso así entendido. ¿De verdad es éste el mejor de los mundos posibles?. ¿Es ésta nuestra "altura moral"? Y lo peor es que quizás ya sea irremediablemente tarde para el cambio.

¿No os sugiere nuestra pequeña bicicleta una nueva dirección para un mundo mejor?

Burdeos, Estrasburgo o Tolosa, con el fin de promocionar conjuntamente nuestro medio de transporte.

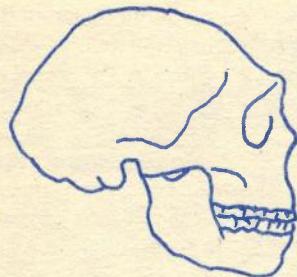
Casi simultáneamente se ha consolidado otro proyecto ciudadano en favor de las bicis: "Ciudades en favor de los ciclistas" (CFC, "Cities for Cyclist"), iniciativa de la Federación Europea de Ciclistas, cuyo manifiesto fundacional fue rubricado en 1991 por cinco ciudades europeas: Groningen (Holanda), Erlangen (Alemania), Nakskov (Dina-

marca), Nottingham (Reino Unido) y Winterthur (Suiza).

En el próximo número de SIN PRISAS incluiremos los datos más significativos de estas cinco ciudades. CFC está abierta a todas las ciudades que deseen mejorar las condiciones de la circulación de ciclistas, así como a empresas, asociaciones e individuos. Su dirección postal es: ECF-Cities for Cyclists. c/o ADFC, Postfach 10 77 47. D-W 2800 BREMEN 1.

FRANCIA EN BICI

Un viaje por el PERIGORD (Dordogne y asentamientos Paleolíticos del valle del Vézère) y el MACIZO CENTRAL o AUVERGNE.



O bien...



Reconócate en los cráneos y utensilios Neanderthales y Cro-Magnones, en los fantásticos castillos del XVI (por ejemplo), en los recientes volcanes ¡de solo tres millones de años! y en unas cuantas cosas más.

Es una delicia pedalear por Francia. Al menos en el momento y los lugares que recorrimos. No solamente porque la temperatura del Verano sea un poco más benigna que en nuestra península, y el verde te rodee por casi todos los lados sino también, porque el Cro-Magnon actual de esas tierras suele mantener un nivel de cultura encomiable, aún cuando tenga un volante entre sus manos.

Sorprende ver cómo los coches te respetan y ceden el paso absteniéndose de tocar el claxon, aunque muchas veces vayas por medio de la calzada. Esperan simplemente que tú, notando su presencia, te ciñas un poco para dejarles pasar....¿increíble, no?

Aquí tienes algunos pormenores del viaje que realizamos el Verano pasado. Podemos dividir el trayecto en tres tramos:

1º. Valle del Vézère, afluente del (la) Dordogne (entre Thenon y St. Cyprien).

2º. Valle de la Dordogne (entre St.Cyprien y Castelnou).

3º. Ruta de los volcanes del Auvergne o Macizo Central (entre Aurillac y Clermont-Ferrand).

1. Valle del Vézère.

Realizamos el "descenso" de este río en dos días. No obstante, recomendamos un poco más de tiempo si estás mínimamente interesados en visitar las "catedrales del Paleolítico". Hay alguna, como las grutas de Lascaux de acceso absolutamente restringido; te dan la alternativa de ver una reproducción parcial por 40 francos (!). Pero hay otros muchos lugares, abrigos, museos y yacimientos, que se pueden visitar por precios módicos e incluso gratis.

El Vézère, suavemente encajado

sobre las calizas Cretácicas es cómodo y grato de recorrer, aunque de vez en cuando haya algún pequeño remonte. Al coronar uno de estos nos sorprendió la magnífica vista de la "Roca de St. Christophe", unos pocos kilómetros antes de llegar a Les Eyzies. En esta roca vivieron nuestros ancestros de hace 50.000 años en 15 pisos!. Claro que son cinco niveles de excavación natural o abrigos en el cantil calcáreo, pero no por eso es menos impresionante. Además se ven perfectamente las huellas dejadas por los "okupas" del siglo XI en la parte inferior.

En Les Eyzies tienen el zoco montado los descendientes directos de estos pobladores. Así, en sus tiendas te pueden vender un hacha tallada del Abrevillense que han terminado de hacer cinco minutos antes, o el anillo "Carpe Diem" que en la Edad Media idearon los Benedictinos como reloj solar, y da la hora con un error del 80% (según sus detractores, pues hay quien afirma que "la organización" consiguió ajustar mucho los horarios del viaje gracias a un ejemplar que se mercó).

Pero aparte de esta mercadería hay exposiciones, museos o abrigos como el de "Patou" donde entre otras cosas vimos una "venus" en miniatura y alborrelije sobre una piedra que nos dejó de férmen.

Ante la premura de tiempo (había varios en el grupo que no leían habitualmente SIN PRISAS), escogimos entre las múltiples ofertas de la zona con el fin de realizar una última visita, en ese día un poco lluvioso de finales de Julio. Así que según se fue abriendo el cielo nos dirigimos al "Abri du Cap Blanc", unos 10 km. al Este de Les Eyzies. El recorrido es muy apacible y de una discreta belleza pero cuando allí llegamos, nos sentimos defraudados:

un "garito" de piedra pegado a la roca para proteger el abrigo, unos arbolillos y la ruina de un castillo a poco más de 1km. Damos un paseo para hacer tiempo y que salieran del abrigo los afortunados que llegaron antes de la hora de cierre y comprobamos que, para nuestro deleite, lo que parecía ser un paraje insulso, se convertía en algo espléndido. Además no solo había un castillo, el de "Commarque", sino también otro enfrente como a un tiro de ballesta, el castillo de "Laussel" (este nombre no lo garantizo), y el aspecto del conjunto, quizás influído por la luz del atardecer, era de lo más bucólico y romántico-decadente. Todos hicimos de princesas, de caballeros o señores del castillo posando para decenas de fotos y un público muy selecto (¡apuntarlos el sitio!).

Además, los que consiguieron entrar en el abrigo salían "encantados" de las esculturas de caballos que vieron en su interior, realizadas hace 14.000 años (¡comenzaba el deshielo!).

Desde aquí y por carreteritas de tercero o cuarto orden que os recomendamos encarecidamente, cruzamos al Valle de la Dordogne a la altura de St.Cyprien.

2. Valle de la Dordogne.

El/La Dordogne (disculpad nuestra sistemática duda sobre el "sexo" de este río, aunque parece que atiende más por "La Dordogne") es algo así -én cuanto a caudal- como el Duero por Aranda. Luego, mirando en detalle, se observa alguna diferencia.

El río va formando meandros bastante amplios y generalmente con una de las márgenes más o menos abrupta, en las que se asientan muchos pueblos con sus magníficos castillos. Estos castillos tienen un origen medie-

val la mayor parte, y ya fueron más o menos amortizados en la "guerra de los 100 años" contra los ingleses. Tienen casi todos importantes retoques o han sido prácticamente reconstruidos del siglo XVII al XIX, aunque hay bastante que son originarios ya de esta última época posterior a la Revolución.

En La Dordogne existen entre 1200 y 1400 castillos (Nathalie dixit), con lo que fácilmente sea el lugar del mundo donde la relación castillos/m² sea mayor. La verdad es que no dábamos abasto. Nos salían castillos por todos los lados, Castelnau, Les Milandes, Beynac, La Roque-Gagnac, Domme, etc, etc.

Una sugerencia: observad Beynac-et-Gazénac al atardecer desde la orilla opuesta del río ¡es como un cuento de hadas..!

...Y Souillac con una sorprendente abadía de tres soberbias cúpulas que te transportaba al menos 2000 km hacia Oriente... Era el día del mercado en el pueblo y tenía un ambiente muy festivo. Un grupo interpretaba, entre los puestos de venta, música andina ¡en francés! y no sonaba nada mal.

Seguimos remontando el río ¡que no tenía desperdicio!. Cada paraje nos parecía más bonito que el anterior: el puente de Mayronne, el río con las canoas descendiendo, más y más castillos, pueblitos pintorescos como Gluges y uno en especial que no os debéis perder, Carennac. Como dicen los folletos es "posiblemente" el pueblo más bonito del departamento de Lot, que así se llama esta zona ya lindando con el Auvergne. En este pueblo os

podéis sentir realmente en la Edad Media; sus calles, su iglesia románica, sus pequeñas torres y otras construcciones que son en conjunto un verdadero placer para la vista y para disfrutarlos con un buen paseo.

Bueno, nos dejamos el sabroso plato de los volcanes del Auvergne para un próximo número dada su densa consistencia (!); pero antes de despedirnos vayan ahí unas pequeñas notas a vuelapluma por si os son de utilidad.

AVISOS A OS NAVEGANTES

-En Burdeos tuvimos que esperar dos días por las bicis al no facturarlas con antelación, ya que no las admiten en el "Puerta del Sol".

-Ojo a los ferrocarriles franceses (SNCF), son carísimos!. Aproximadamente sale a 1Fr./km.

-Por esta zona no hubo problemas para llevar las bicis con nosotros en los trayectos de tren. Nos cuenta quien lo intentaba hacer saliendo de París que lo tuvo bastante crudo.

-Campings: son buenos y baratos. Las más de las veces no llegaba ni a 200 pts/persona (agua caliente incluida). Hay muchos y en caso de duda recomendamos el "municipal" o cualquiera que haya "a la ferme" (esto no es otra cosa que la pradera que un granjero habilita con unos servicios mínimos. Suelen estar muy bien aunque adolecen entre otras cosas de máquinas tragaperras, minigolf, etc).

-No os confiéis porque alguien diga que lleva el viaje organizado o que los objetivos, el itinerario, etc. están claramente definidos. Es -las más de las veces- una falacia y un intento encubierto de manipulación del grupo. ¿Viaje organizado en Pedalibre?. ¡jamás!. Para eso están las agencias, ¿qué pasa?

-Si paráis en Burdeos y no andáis muy sobrados de pelas, al lado de la Torre de St.Michel, a unos 80m por la calle que va hacia el río está el restaurante "Extremadura". Son portugueses y te echan de comer muy abundante por solo 32 Fr.

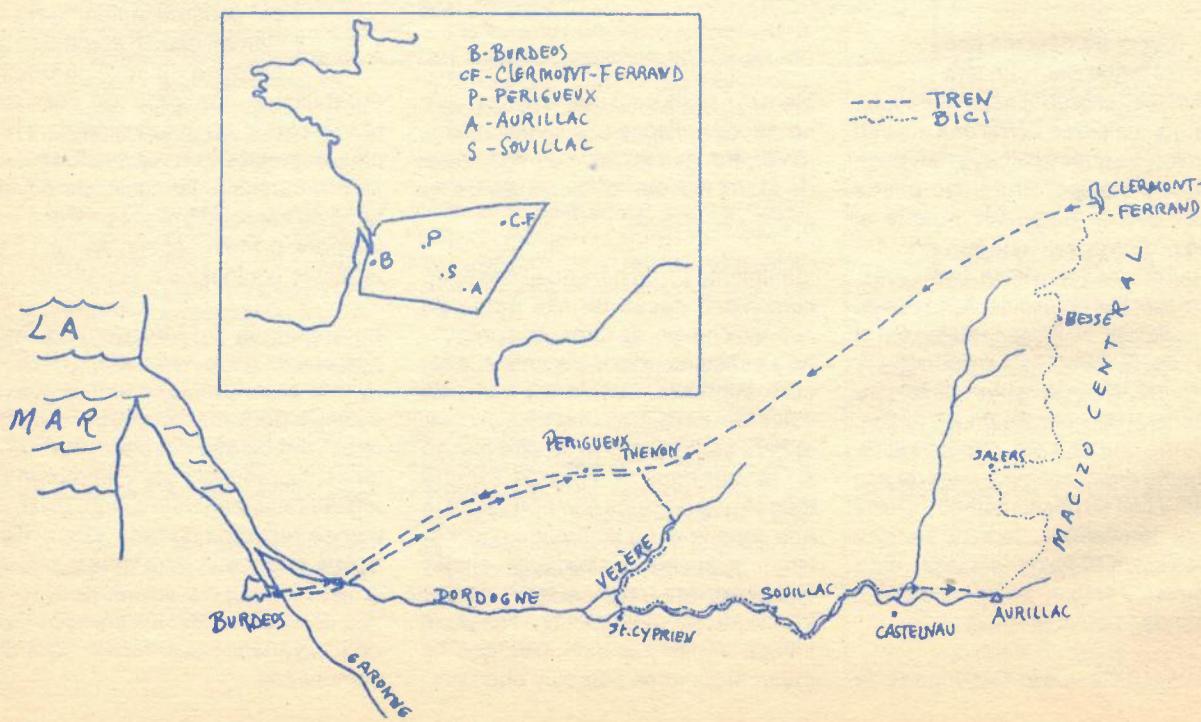
-Lecturas recomendadas para el valle del Vézère: "Guía de Cambridge del Hombre Prehistórico" de David L'Ambert (Ed.Edaf). También "El Clan del Oso Cavernario" de Jean M. Auel (Ed. Maeva-Lasser) que aunque no es ni buena novelista ni buena historiadora (o prehistoriadora) consigue una mezcla interesante y te acaba enganchando.

-No os fiéis de los tópicos, pero el queso de Chantal, el vino y los patés estaban buenísimos.

-Los franceses suelen ser amables, ¡de verdad! (no hay de qué, Nathalie).

-Y por último os avisamos que aparte de las impresiones del Macizo Central se prepara un artículo más... ¿cómo lo diría yo?... bueno, el título será: "El viaje interno de un grupo organizado hasta cierto punto". Atentos a los próximos boletines.

SILVERIO RAMAPI TECUS.



OTRO CAMINO PARA EL TRANSPORTE (y II)

Continuamos ofreciendo estas interesantes reflexiones sobre el problema del transporte considerado globalmente. Escritas por nuestro colaborador Alfonso Sanz, pertenecen al fascículo nº 45, "Otro camino para el transporte", de la publicación "Ecología y Vida", editada por Salvat.

COSTE ECONOMICO FRENTE A COSTE ECOLOGICO

El transporte desvela la insuficiencia de la economía convencional para comprender los flujos no monetarios que se producen en el planeta y, con ellos, los costes del deterioro ambiental y del consumo de recursos no renovables. La economía convencional no entiende de accesibilidad y solo puede medir parte de la movilidad, la que se realiza en medios de transporte motorizados.

Las variables económicas esenciales, con el Producto Nacional Bruto (PNB) a la cabeza, crecen con el número de desplazamientos motorizados. Cuantas más idas y venidas de vehículos a motor se produzcan, mayor será el PNB. Cuanto más lejos se desplacen las personas y mercancías en medios motorizados, más "riqueza" económica habrá. Pero esta es una riqueza sesgada en su concepción. Los costes ambientales, la reducción de los recursos renovables y no renovables o la equidad no se incluyen en la factura económica.

Patrick Rivers ha descrito con ironía este fenómeno: "En una sociedad consagrada al crecimiento, una persona a pie es como una nulidad económica, ya que contribuye muy poco al Producto Nacional Bruto. No puede competir con el automóvil porque el automóvil crea puestos de trabajo, consume combustible, origina carreteras, absorbe fuerzas de policía, llena hospitales, estimula la investigación en el campo de la cirugía y psiquiatría y requiere medidas de control de la contaminación y de prevención de ruidos. La persona que va a pie, por contraste, meramente desgasta las suelas de sus zapatos, y con su peso, medido en kilos y no por toneladas, resulta ineficaz para destrozar el pavimento, que dura demasiado, y esto no es bueno para la industria de la pavimentación".

Una ciudad en la que la mayor parte de

los desplazamientos se efectúan andando o en bicicleta aporta menos PNB que otra en la que el vehículo mayoritario es el automóvil, aunque ambas sean similares en el resto de las variables económicas. La calidad de vida será más elevada en la primera, pero el consumo de recursos resultará superior en la segunda. Además, el aumento del transporte motorizado suele ser simultáneo a la disminución de la accesibilidad y, en especial, la de las clases sociales más bajas y la de algunos grupos particulares de la sociedad, como los niños, los ancianos o las personas con pro-

cias a la facilidad con la que se producen los intercambios.

El coste de un recurso básico para el transporte como es la energía, absurdamente bajo en relación con su finitud y sus consecuencias ambientales, ha primado los desequilibrios territoriales y la especialización mundial del trabajo, ya que muchas veces resulta más barato, en términos de la economía convencional, transportar que producir in situ. Se dan así fenómenos racionales en términos de economía monetaria, pero irracionales desde cualquier otro punto de vista. Eso ocurre, por ejemplo, con la infinitud de productos del campo que se enlutan a cientos de kilómetros del lugar de origen, al que vuelven para ser consumidos.

La rama de la economía que se ocupa del transporte analiza cada medio de locomoción según variables tales como precio, frecuencia y rapidez.

Frente a esa economía del transporte, la ecología del transporte debería incluir criterios tales como emisión de contaminantes, generación de ruidos, seguridad del entorno y del usuario, durabilidad, consumo de recursos renovables o no, ocupación de espacio, reciclabilidad y facilidad de autorreparación. La eficiencia del sistema de transporte resulta así completamente distinta, según se mida en términos ecológicos o económicos.

En economía del transporte lo único que cuestiona la necesidad del movimiento es el precio, mientras que la ecología del transporte hace intervenir otras variables no directamente monetarias, como son las contrapartidas ambientales y el coste a largo plazo del uso de recursos no renovables. Pero habría que ir aún más lejos y analizar la necesidad de movimiento desde criterios de tipo social tales como la equidad, la variedad cultural o la cohesión comunitaria.



blemas físicos para desplazarse, que no pueden disponer de vehículos a motor. Por esa razón la equidad puede disminuir con el aumento de la motorización y del PNB.

Igualmente en un país en el que cada comunidad posea un alto grado de autosuficiencia, de forma que produce y consume principalmente sus recursos autóctonos, sin recurrir a un extensivo intercambio de mercancías, el PNB será inferior al de otra nación en la que cada comunidad exporte todo lo que produce e importe todo lo que consume. La economía convencional no atiende a las consecuencias que puede tener para el territorio ese ir y venir de mercancías. Tampoco indaga en las dependencias que se crean entre unos países y otros gra-

En último extremo la necesidad de movimiento debe ser discutida en términos de la necesidad de disponer de bienes y, para ello, no hay más remedio que recurrir a escalas de valores. Lo que ocurre es que entonces hay que salirse del debate económico, o incluso de una mera "ecologización" del debate económico, para adentrarse en los terrenos más difíciles de la sociología, la filosofía y la ética: ¿qué es lo necesario y cuáles son las prioridades dentro de lo necesario?

OTRO CAMINO

Si se admite que el transporte no es un bien en sí mismo, que su objeto no es el movimiento sino el acceso, y que no se puede identificar transporte con motorización; si se acepta también que la economía convencional es un conocimiento insuficiente para aprehender los conflictos del transporte y, en particular, los de tipo social y ambiental; y si, además, se considera que el transporte no es un reto primordialmente tecnológico, sino de organización social y política; si se tienen en cuenta todos esos factores, habrá que buscar un camino diferente al que las actuales políticas de transporte, pues éstas se apoyan en las premisas opuestas a las indicadas.

Un camino como el que se sugiere cuestionaría, en primer lugar, la organización espacial en la que se fundamentan las necesidades del transporte, tanto a escala local como regional y mundial. Se podría optar entonces por políticas espaciales favorecedoras del equilibrio territorial, frente a aquellas otras que aumentan el alejamiento entre los bienes y recursos, y la población que los va a emplear. Políticas, en suma, que primen la accesibilidad frente a la movilidad.

Un camino así sólo se podrá recorrer si se desmitifica la economía del transporte fusionandola con la ecología del transporte. La inclusión de los costes ambientales en la factura económica del transporte contribuiría a fortalecer a los medios más eficientes en términos ecológicos y reduciría la expansión indiscriminada de los medios actualmente triunfantes. Primaría a algu-

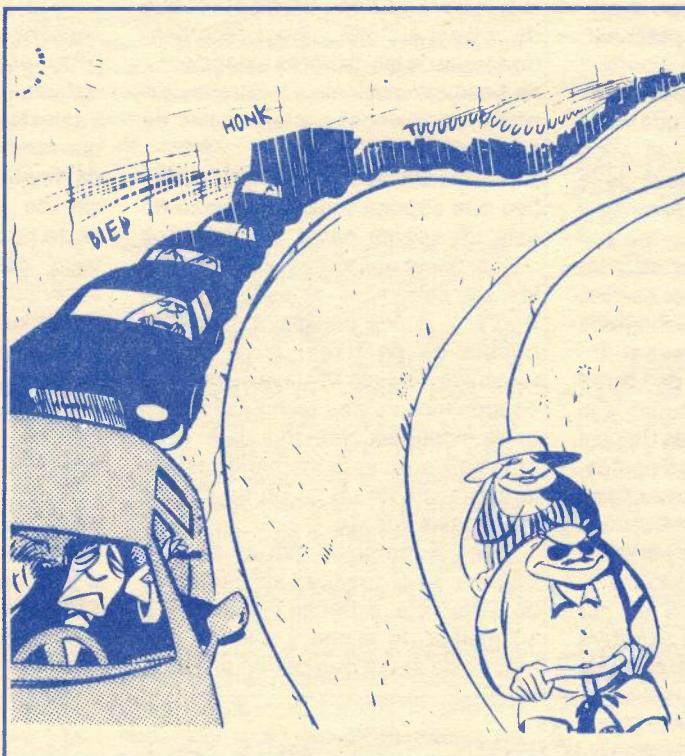
nos vehículos colectivos frente a sus versiones individuales, así como la posesión pública o colectiva frente a la privada.

Igualmente, tal alternativa reorientaría la innovación tecnológica, actualmente obsesionada por la velocidad y la potencia, hacia la restricción de los impactos ambientales de los vehículos y al incremento de su duración, de las posibilidades de reciclarlos y de la seguridad de quienes los utilizan o simplemente conviven con ellos.

desenvuelve la marcha a pie o en bicicleta supondría importantes ventajas para la vida cotidiana de millones de personas; permitiría recuperar parte de los desplazamientos posibles a pie o en bicicleta que se han perdido bajo las ruedas viciosas del transporte motorizado.

Las bicicletas robustas, en conjunción con infraestructuras ligeras, tienen inusitadas posibilidades para extender la autonomía individual en áreas del planeta a las que todavía no han llegado. Su viabilidad como industria local las hace aún más atractivas para evitar la dependencia respecto a países industrializados.

La tracción animal, por su parte, es también un campo prioritario para los países en vías de desarrollo. Se puede introducir en nuevos lugares, aumentar la variedad de los usos, perfeccionar las infraestructuras donde ya se utilizan y mejorar las razas. La innovación tecnológica tiene aquí todavía la posibilidad de ofrecer enormes rendimientos desde un punto de vista social. Se pueden modernizar substancialmente los vehículos y adaptar su diseño a las circunstancias para aumentar la capacidad de carga, reducir el deterioro



de los caminos e incluso evitar el daño a los animales, que podrían vivir más tiempo y sufrir menos.

En un camino así habría que preguntarse si es lícito fabricar vehículos que superan ampliamente los umbrales de velocidad a partir de los cuales pierden su eficiencia energética y ecológica. O que se construyan infraestructuras capaces de hacer posible que se desarrollen esas velocidades.

Un camino así debería actuar sobre los círculos viciosos que cercan las relaciones entre los medios, las infraestructuras y los vehículos, de modo que resultasen favorecidos los más eficientes desde el punto de vista ecológico, e incluso se restringiesen las infraestructuras y los factores que impulsan la expansión de los menos eficientes.

Un camino así evitaría el prejuicio frente al transporte no motorizado. La mejora de las condiciones en que se

En definitiva, frente a los meros problemas técnico-económicos en que desemboca el modo tradicional de contemplar el transporte, el camino que aquí se sugiere bordea permanentemente dilemas éticos y filosóficos, que ponen en el primer plano de la discusión asuntos relacionados con cuestiones tales como el papel de la especie humana en el planeta y su capacidad de destrucción, el concepto de necesidad y su traducción en la percepción del bienestar, la equidad intergeneracional, la distribución de la riqueza o el reparto de poder dentro de cada sociedad.

Alfonso Sanz

PUERTOS DE SOUDET Y MARIE-BLANQUE

Continuando con la sección de Puertos de Montaña, que nos envían los Amigos de La Bici de Salamanca, nos trasladaremos en esta ocasión hasta Pirineos, exactamente a la Aquitania Francesa para describir el Col de Soudet, situado en el Alto Soule, y el Col de Marie-Blanque, que unidos por la Forêt d' Issaux, podemos considerar forman en conjunto una extensa mancha verde a expensas basicamente de hayas y abetos. Se encuentra esta zona situada entre St Jean Pied de Port y el bosque de Iraty por el Oeste, y Laruns y la carretera a Pau por el Este.

COL DE SOUDET

Ficha técnica: altitud: 1540 m., kilometraje: 11 kms de ascensión, desnivel total del ascenso: 950 m, porcentaje medio de subida: 8,6 %.

Localización: entre Ste Engrâce, a la que se accede desde la D-26 que va de Larrau a Tardets-Sorholus, y el cruce de la carretera D-132, que lleva de la Piedra St Martin a Arette, Aramits y Oloron-Ste Marie.

Acceso: en caso de desear abordar este puerto desde España, el camino más corto es el que, desde Ochagavía por el Puerto de Larrau, nos lleva al otro lado de la frontera; a 8 kms de Larrau se llega al cruce que tomaremos a la derecha para recorrer el valle de Uhaïtxa a lo largo de 11 kms hasta Ste Engrâce, donde comienza el puerto, cuyo alto se sitúa en la vertiente Norte del Col de la Pierre St Martin, siendo éste por tanto el único sentido posible de hacerlo.

El acceso desde Francia es por Tardets-Sorholus que por la carretera D-26 nos lleva directamente al cruce de

Larrau a Ste Engrâce.

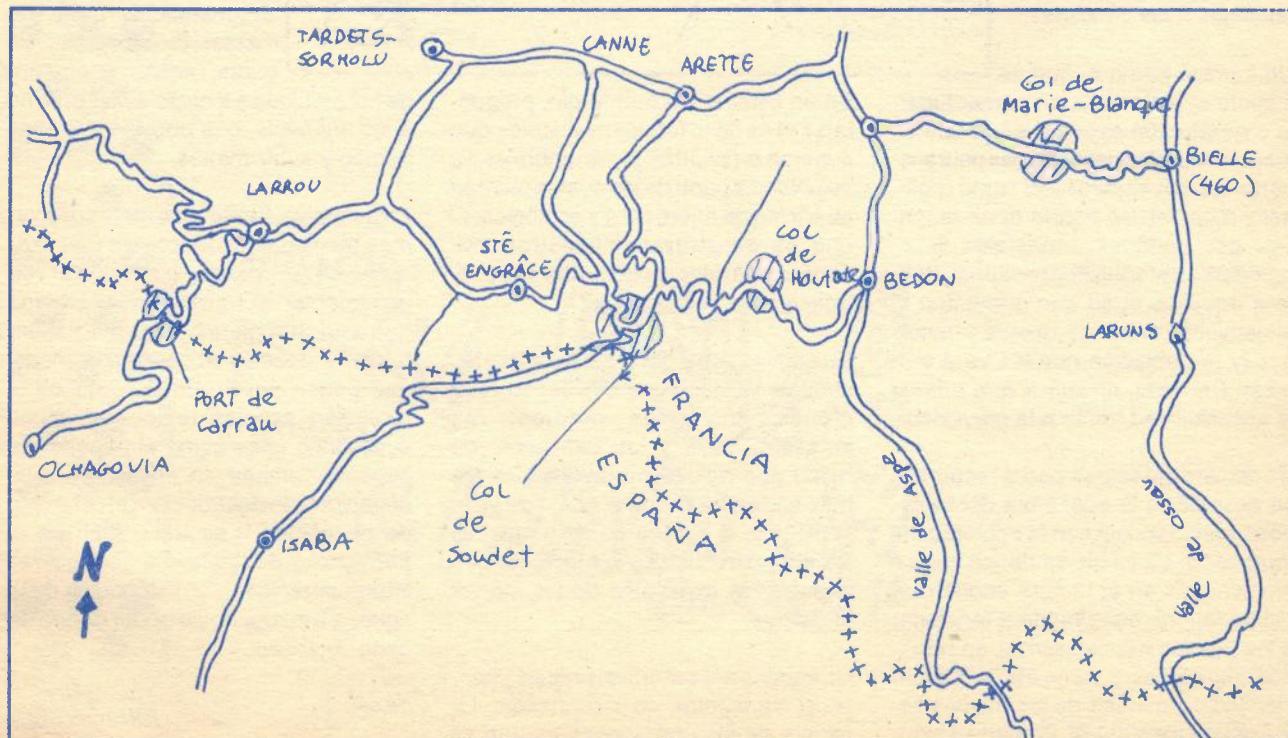
Otra posibilidad y tal vez la turísticamente más recomendable es la que lleva a Larrau desde el bosque de Iraty por el Col Bagargui, recorriendo así una de las mayores extensiones de bosques existente en Europa, formada basicamente a expensas de hayedos.

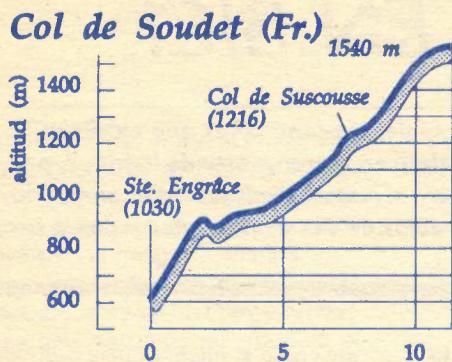
Descripción: además del gran atractivo que supone rodar por medio de este imponente hayal, no debemos olvidar hacer dos visitas obligadas antes de comenzar el ascenso. Ste Engrâce, donde comienza el puerto; pueblo de pastores, cuya iglesia románica del siglo XI eleva su poderosa arquitectura y su techo asimétrico entre montañas cubiertas de espeso arbolado, en cuyo cementerio destaca la existencia de un grupo de estelas discoidales vascas.

Dos kilómetros antes de Ste Engrâce se encuentran las gargantas de Kakouette, estrecho cañón de 3 a 10 metros de ancho y más de 200 metros de altura que por un angosto,

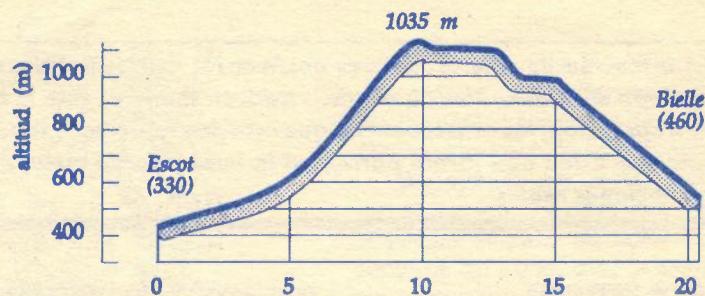
sendero junto al arroyo, conduce hasta una cascada y una gruta, un poco más allá, que marca el final del recorrido.

Ste Engrâce (590 m.) marca el comienzo del puerto, siendo los dos primeros kilómetros una auténtica pared con un desnivel medio del 14,5%; tras estos dos kilómetros que parece que nunca se van a acabar se descende hasta el arroyo de St Engrâce, situado a 880 m. de altitud, que se cruza para pasar al lado izquierdo del valle, comenzando nuevamente un ascenso repentino que no dura más de medio kilómetro, tras el cual se llega a un llano que faldea a media montaña a lo largo de un kilómetro permitiendo descansar, tomar aliento y disfrutar del bello panorama que se abre ante nuestros ojos; pronto esta estrecha carretera, siempre entre hayas, se vuelve a dirigir hacia arriba, lo que parece ser su curso natural, llevándonos a lo largo de 3 kms con un desnivel medio de un 11% hasta el Col de Suscoussé (1216 m.) de donde se desvía hacia el Norte una carretera que lleva directamente a





Col de Marie-Blanque (Fr.)



Lanne. Cuatro kms restan todavía hasta el alto que siguen la misma tónica, con una pendiente media constante siempre rodeada de espeso arbolado que únicamente desaparece en el último kilómetro dando paso a una gran extensión de prado pirenaico coincidiendo a su vez con un terreno mucho más llevadero hasta el final del puerto situado en el cruce con la carretera del Col de la Pierre St Martín, saliendo exactamente a 4 kms del alto de dicho puerto.

Tomando esta carretera en sentido descendente, a 3 kms encontramos un desvío hacia el Oeste que nos introduce en la Forêt d'Iffaix, una maravilla de bosque que presenta tal cantidad de vegetación que al recorrerlo a veces da la sensación de que te vas a perder en él sin poder encontrar la salida.

COL DE MARIE-BLANQUE

Ficha técnica: altitud: 1035 m., kilometraje total: 20,5 kms (10 kms de subida y 10,5 kms de bajada), desnivel total de ascención: 705 m., desnivel

total de descenso: 575 m., porcentaje medio de subida: 7%, porcentaje medio en bajada: 5,4%.

Localización: entre Escot (330 m.) situado en el Valle de Aspe, y Bielle (460 m.) en el valle de Ossau que lleva de Laruns a Pau.

Acceso: a Escot se puede llegar desde Jaca y la frontera española por el col de Somport, o si el acceso se hace desde la zona norte francesa por Oloron-Ste Marie.

Sentido recomendado: la parte Oeste de este puerto es claramente la más dura, también la que tiene una vegetación más tupida que llega hasta el mismo alto. La vertiente Este, sin embargo, únicamente presenta abetos en los dos primeros kilómetros de descenso, siendo el resto prado pirenaico que al ser abierto hasta Bielle permite disfrutar en la bajada del valle de Ossau y maravillosas vistas del Pic de Males Ores (1728 m.) y del Pic de Moulle de Jaout (2050 m.). Por todo ello el sentido que recomendamos es de Oeste a Este.

Descripción: lo más interesante de

este puerto sigue siendo, cómo no, la vegetación, a base de hayedos presentes en toda la subida, apareciendo los abetos únicamente en el alto puerto y comienzo de la bajada.

Asciende este col de forma natural el valle del Barescou, presentando los primeros 5 kms, hasta la mitad del puerto, un desnivel medio suave de un 4,9%, discurriendo la carretera siempre a orillas del río y junto al bosque de La Pène d'Escot, lo que permite disfrutar plenamente de la naturaleza. Completamente distinta es sin embargo la segunda mitad con un desnivel medio de un 10% y tramos superiores al 15%. Una vez coronado el alto comienza la bajada que tras 500 m. de descenso se introduce en el bosque de Bergoueits recorriéndolo a lo largo de un llano de 2 kms para, tras otra ligera bajada, salir a la zona de prados desde la que se aprecian las primeras vistas del valle, llegando a los últimos 5 kms que con una pendiente media del 7-8% son la auténtica bajada del col.

Generoso Gómez.

LA TIENDA VERDE

PLANOS · GUIAS DE MONTAÑA Y ESPELEOLOGIA

c/ Maudes, 23 y 38 - Teléf. (91) 533 07 91 - 533 64 54 - 28003-MADRID

Gran surtido en:

- Revistas de montaña
- Libros
- Planos
- Guías
- Brújulas
- Postales

de todos los macizos de España, Alpes franceses y suizos, Pirineo francés y Atlas.

SOLICITE CATALOGO A:

LA TIENDA VERDE

c/ Maudes, 23 y 38 - 28003-MADRID

Mapas 1-50.000 de toda España del Instituto Geográfico Nacional.

Libros turísticos de arte, costumbres y tradiciones. Guías turísticas de diversos países, mapas carreteras de todo el mundo.



CUBA MARCHA EN BICI

La intención de este artículo es analizar las causas políticas, sociales y económicas que explican la decisión del Gobierno Cubano de introducir masivamente la bicicleta en el transporte de la isla. Y, por extrapolación, las consecuencias que esta decisión puede tener para el resto de países del tercer mundo (del que Cuba aún forma parte), en la búsqueda de nuevos modelos de desarrollo, adecuados a sus condiciones reales.

ALGO DE HISTORIA

Desde el comienzo, hace 32 años, del proceso revolucionario, el pueblo y el gobierno cubano se han visto sometidos a un fuerte BLOQUEO ECONÓMICO por parte de los Estados Unidos y de la mayoría de países capitalistas.

Esta situación obligó a una estre-



cha relación exterior de CUBA con la URSS y demás países denominados entonces socialistas; lo que permitió el establecimiento de un intercambio sólidario, más allá del establecido por las leyes del libre mercado, que conducen a fenómenos como los del intercambio desigual, la deuda externa y la dependencia entre el NORTE desarrollado y el SUR subdesarrollado.

Esta relación entre CUBA y la URSS, condujo a la adopción por parte de CUBA de un MODELO DE DESARROLLO AUTOCTONO, con fuertes componentes de dependencia respecto al MODELO NO MENOS DESARROLLISTA de la URSS, de ALTO CONSUMO ENERGETICO y dependiente del abastecimiento de materias primas básicas. En sectores básicos de la economía (como las industrias pesadas, la energía nuclear, la construcción con prefabricados, etc.), también se eligió ese modelo frente a otros posibles basados en las tecnologías apropiadas o alternativas.

Durante el proceso revolucionario cubano, hay que destacar la gran importancia de la reforma agraria, llevada a cabo en los primeros años de la revolución, que permitió fijar la población al territorio. A través de la ejecución de infraestructuras, servicios, in-

dustrias y viviendas, allí donde se localizaba la población mayoritariamente rural, así como en las ciudades intermedias, cabeceras de provincias, se ha evitado uno de los mayores problemas de los países subdesarrollados, es decir la fuerte inmigración campo-ciudad y, por consiguiente, la creación de las grandes ciudades-miseria.

La Habana, con sus 2.400.000 habitantes (aproximadamente el 22% de la población del país), se encuentra lejos de la gran problemática social de las grandes concentraciones urbanas de los países vecinos del continente.

Respecto al Transporte, hay que destacar el gran esfuerzo realizado en la creación de una amplia red de infraestructuras (carreteras, aeropuertos, terminales de Bus, etc.) portada la isla, así como su gestión pública, lo que ha permitido su utilización masiva con precios subvencionados al alcance de la mayoría de la población. A destacar el mal funcionamiento del ferrocarril, que hoy constituye todavía una asignatura pendiente, y el escaso nivel de motorización.

En el transporte urbano, la famosa GUA-GUA y el andar, forman parte del modelo autóctono de desplazamiento,

así como el hacer botella (auto-stop). La aparición de las motos es más reciente; y los coches privados, aunque han ido en aumento, están sometidos al racionamiento por su alto coste en divisas y a las dificultades de su mantenimiento, en especial de piezas de repuesto.

En el caso concreto de La Habana, la ejecución reciente de una amplia red de Autopistas de Circunvalación, así como del debatido METRO, forman parte de la política de los últimos años. El elevado coste del Metro hizo que fuera desecharlo y en su lugar se implantaran los TRANVIAS en superficie.

Al igual que el resto del país, La Habana dispone de una trama urbana poco congestionada, con amplias calles y avenidas, donde la posibilidad de convivencia de diferentes medios de transporte, se encuentra aún por explotar.

La base energética para abastecer este modelo era el petróleo y sus derivados, cuyo consumo a nivel del transporte urbano se sitúa en torno al 20% del total nacional.

La contaminación se empezaba a notar, así como los excesos de velocidad y los accidentes a causa de los malos hábitos de conducción y del bajo mantenimiento de los vehículos e infraestructuras.

La bicicleta en estos años brillaba

LOS DATOS DE LOS "CHIVOS" (BICICLETAS) CUBANOS

En Julio de 1991 el número aproximado de bicicletas en circulación era de 500.000; el número previsto a finales de año en todo el país es de un millón, la mitad de ellas en La Habana. Dentro de 3 o 4 años se espera alcanzar la cifra de 2 millones.

La ciudad con mayor proporción de bicicletas es Cárdenas: una por cada dos personas.

Para esta rápida difusión de la bici en Cuba se importaron unas 700.000 bicis de China y unas 100.000 de la URSS, cuyo ensamblaje fue realizado en la propia isla. En cuanto a la producción propia se espera poder alcanzar el medio millón anual.

El precio oscila entre los 60 pesos, para estudiantes, y los 130, para los trabajadores.

A causa de accidentes perecieron en La Habana durante el primer semestre de 1991, 40 ciclistas.

por su ausencia, aunque en ciertas zonas rurales del país era bastante utilizada, como por ejemplo en la ciudad de Cárdenas y su entorno.

LA SITUACION ACTUAL

En el denominado proceso de rectificación de errores, con ya cerca de cinco años de vida, se ha realizado una severa autocritica al modelo de desarrollo dependiente de la URSS, y se han buscado soluciones autóctonas. La crisis sufrida por los países europeos del socialismo real, y la caída reciente de sus regímenes políticos, han incidido directamente en la aceleración de este proceso.

En estos momentos de Periodo Especial, como así se llama en Cuba, la salida a esta nueva situación se quiere realizar a través de las siguientes líneas estratégicas: a) Ahorro energético, b) Autoabastecimiento Alimentario y c) Priorización del Turismo como entrada de divisas convertibles.

En el caso concreto del ahorro energético y en especial del petróleo, se ha adoptado una política de racionalización de su consumo en el transporte público y de implantación masiva de bicicletas. Los acuerdos alcanzados con el gobierno de China, así como con algún país del Este europeo, han permitido la llegada inmediata de un gran número de bicicletas, así como de los medios de producción para fabricarlas directamente en la isla. En apenas un año, ciudades como La Habana han sido materialmente ocupadas por las bicicletas.

Lo que hace apenas unos años se discutía como una posible solución, hoy en día se ha convertido en una necesidad.

Aunque aún sea pronto para hacer

un balance de lo ocurrido, lo que si es cierto es que la revolución de las bicicletas está dando que hablar.

Por un lado sus indudables ventajas (ya no sólo en lo relativo al gran ahorro energético), tales como autonomía, ejercicio físico, utilización inmediata sin apenas inversión en nuevas infraestructuras, reparaciones y mantenimiento sencillo, etc., es decir un modelo alternativo con grandes posibilidades de desarrollo en Cuba y sin apenas dependencia tecnológica y energética.

Por otro lado están los inconvenientes derivados de su rápida implantación, sin haber planificado exhaustivamente los problemas que conlleva. Entre ellos destaca especialmente el número elevado de accidentes, incluso mortales, que se están produciendo, debido al inadecuado vial para bicicletas, y su interrelación con el escaso, pero peligroso, nivel de motorización. La infraestructura de bajo coste (prácticamente pintar carriles bici, regular direcciones de circulación, y poco más) puesta en práctica para tal cantidad de bicicletas, está en el origen de estos problemas.

Esperemos que poco a poco, paso a paso, pedaleo a pedaleo, el intercambio de experiencias con otros países, así como las decisiones adoptadas por los propios cubanos a través de los organismos públicos y organizaciones populares que ya van surgiendo, permitan resolver estos inconvenientes.

UNA EXPERIENCIA CON FUTURO

Creo sinceramente que la movida de las bicicletas no es sino un granito de arena más, que la revolución cubana está aportando para mantenerse con dignidad ante la grave situación histórica que atraviesa.

Con su actitud están dejando claro que tanto para ellos como para el 80% de la población de este planeta, que vive en países subdesarrollados, la nueva alternativa energética debe alejarse de la dependencia del petróleo. Cuba mantiene su ejemplo, al defender los derechos humanos inalienables reconocidos por los PRINCIPIOS de su revolución, procurando resolver los verdaderos problemas de su población, como la comida, la educación, la sanidad o la vivienda; y utilizando ahora, con imaginación, la bicicleta para esos fines.

Por eso CUBA MARCHA EN BICICLETA, a pesar de todos los obstáculos.

Luis Delgado

BOLLITOS ENERGÉTICOS DE ARROZ

Se acabaron las "pájaras", ¡os vamos a dar la receta de unos bollitos de arroz cosa fina! Servidor, se ha hecho salidas de 50-60 km con una docena de bollitos y fruta.

Receta cuantitativa (las cantidades son proporcionales)

- a) cocer 100 gr de arroz con una cucharada de miel, en su defecto de azúcar, y poner sal marina (1).
- b) una vez cocido el arroz, dejar reposar y mezclar con:
- 40-50 gr de harina
- 25 gr de almendras partidas o similar, avellanas, panchitos, pipas, etc...
- una cucharada de cacao
- canela a gusto de cada uno
- una cucharada de levadura de cerveza (si tenemos)
- añadir el agua necesaria hasta formar una masa homogénea no demasiado blanda (2)
- c) hacemos pequeños bollitos (salen unos 15) y los freímos con aceite.

Composición

Están compuestos básicamente por hidratos de carbono, principal sustancia energética utilizada por el organismo. También contienen en menor proporción: lípidos y proteínas, así como sodio, potasio, magnesio...

Conservación

Conviene hacerlos lo más próximo a la hora de la marcha ciclista, a lo sumo la noche anterior a la salida. No es aconsejable una conservación superior a 2 días.

Notas

- (1) Es conveniente que la sal sea marina por su aporte de magnesio e iodo, ausentes en la sal normal de cocina.
- (2) En vez de agua puede utilizarse leche.
- (3) Salvo la harina que sirve de aglutinante, los demás componentes pueden variarse según gustos personales.

Pepe Delgado de la Hoz

REFLECTORES Y SEGURIDAD

El propósito de los reflectores en las bicicletas es una mejor percepción de los ciclistas por otros usuarios de las vías de circulación, pues con frecuencia los ciclistas son ignorados por los conductores de vehículos motorizados. En este artículo, basado en un informe de la Federación de Ciclistas Europeos (ECF), se discute la eficiencia de los reflectores laterales para este fin.

ALGUNAS IDEAS SOBRE EL PROCESO DE PERCEPCIÓN.

Para poder percibir un objeto, éste debe ser:

-Visible: El objeto a ser percibido tiene que ser visible. Esto requiere un cierto contraste con el fondo del objeto, y un cierto nivel de luminosidad.

-Llamativo: El objeto a ser percibido tiene que atraer la atención entre otras señales visuales. Requiere ser algo llamativo.

-Reconocible: El objeto debe ser reconocible para permitir al perceptor juzgar si la percepción del mismo requiere una reacción.

-Detectable: Tiene que ser posible detectar "dónde" está el objeto, si se mueve, y en este caso en qué dirección.

Una percepción adecuada es importante en situaciones de conflicto. Muy a menudo se trata de mejorar el proceso de percepción haciendo el objeto más llamativo. De acuerdo con las investigaciones modernas este es un tratamiento limitado del problema. Todo no puede ser llamativo al mismo tiempo. Cualquier percepción es un proceso de selección de señales. Esta selección está influenciada por la actividad del perceptor. Sólo las señales relevantes para esta actividad serán seleccionadas. Esto subraya la importancia de que las señales sean "reconocibles" y "detectables". Hacer más fuerte una señal irreconocible no mejoraría la percepción sino que aumentará el "ruido visual" y afectaría una correcta percepción. Por lo tanto, una "competición por ser llamativo" será contraproducente

Otra razón para evitar la competición por ser llamativo es el hecho de que los ciclistas están llamados a perder esta competición. Las luces de una bicicleta o sus retro-reflectores tienen una luminosidad siempre por debajo de las de los coches. Un esfuerzo por mejorar la percepción de los ciclistas debe centrarse en hacerlas más reconocibles y detectables. Ser visibles y llamativas no son más que condiciones limitadas. (Argumentos de este tipo han inclinado a organizaciones de ciclistas y peatones alemanes a posicionarse contra la utilización de las luces de los coches durante el día).

RETRO-REFLECTORES.

Para conseguir un buen juicio sobre si los retro-reflectores contribuyen a una percepción adecuada es bueno

observación. Los reflectores traseros, obligatorios en Holanda, han demostrado ser muy útiles. Esto es lógico, puesto que el ángulo de observación es muy pequeño en este caso.

En el caso de los reflectores laterales es mucho menos obvio que la reflexión funcione. Los ángulos de observación entre un conductor de coche y un ciclista en una situación conflictiva son mucho más grandes y menos favorables para la percepción de los reflectores laterales. En estas situaciones una luz delantera es, al menos tan importante, como los reflectores laterales.

En conclusión, los reflectores en las ruedas y otras clases de reflectores no son una buena alternativa a las luces en las bicicletas.

Ahora bien, hay argumentos a favor de los reflectores en las ruedas:

- Las luces de bicicleta, aparte de ser muy importantes, son muy poco fiables, y en esos casos es mejor tener algo que te haga más visible a no tener nada.

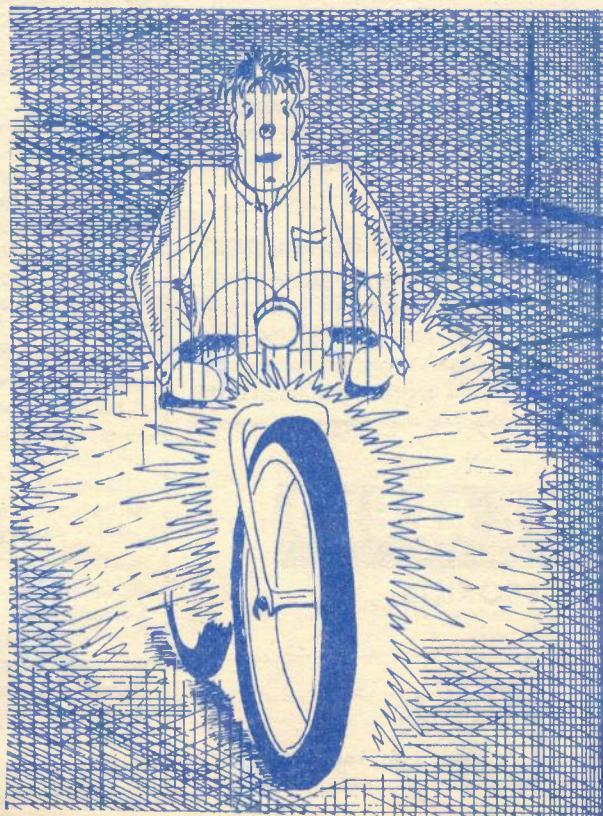
- Las luces de bici son muy poco visibles desde los lados, precisamente cuando los reflectores laterales se hacen más visibles. Esta complementariedad contribuye también a una mejor detectabilidad.

- Las luces alimentadas con dinamo no trabajan cuando se permanece parado.

- La luces frontales son menos reconocibles cuando hay muchos otros puntos de luz.

Por consiguiente, es probable, que para tener un efecto óptimo lo mejor sea una combinación entre luces y reflectores. Es muy probable que los reflectores laterales hagan a los conductores de coches más conscientes de la presencia de ciclistas.

De acuerdo con un artículo publicado en SWOV (Fundación Holandesa para la Investigación Científica sobre Seguridad Vial), la instalación de reflectores laterales ha tenido un efecto positivo (4% menos víctimas entre ciclistas durante la noche) en los primeros dos años desde su adopción.



saber que el material de que están hechos tiene la característica de reflejar la luz en la misma dirección en que le llega dentro de un ángulo limitado de

Aunque los números pueden ser discutidos, esto da al menos alguna indicación sobre la efectividad de los reflectores laterales.

FORMA DE LOS REFLECTORES LATERALES.

En Europa los reflectores laterales tiene dos formas posibles:

- En muchos países las bicicletas tienen unos pequeños reflectores montados en los radios. Generalmente dos reflectores en una rueda.

- Los holandeses han elegido el círculo de luz, una tira reflectora sobre la cubierta, la llanta, o montada sobre los radios.

Atento de lo que hemos dicho anteriormente, está claro que los reflectores circulares tienen algunas ventajas:

- La forma circular hace a los ciclistas muy reconocibles. Los puntos de luz dan muy poca información acerca de la clase y la posición del vehículo. Los círculos son, por otro lado, formas muy "redundantes" lo que significa que son muy "reconocibles" en prácticamente todas las situaciones.

- El círculo de luz hace al ciclista muy detectable. Esto es más cierto si la tira reflectante está en la cubierta (entonces el círculo es mayor).

- El círculo de luz da más información acerca de la dirección del movimiento del ciclista.

- Los pequeños reflectores entre los radios se ven como puntos móviles de luz. Esto puede contribuir a hacer la bicicleta llamativa pero también contribuye al "ruido visual".

- Puesto que los círculos de luz son más grandes, la luminosidad reflectada es menos importante.

- El material reflectante utilizado sobre las cubiertas puede percibirse desde ángulos de observación mas amplios que el material utilizado en los reflectores de radios. Esto es especialmente importante para reflectores laterales.

CONCLUSIONES.

Los reflectores laterales deben ser combinados con las luces y otros sistemas visuales (chalecos y bandas reflectantes, ...). Su utilización depende de la forma elegida. Hay bastantes razones para elegir los reflectores circulares. Además su difusión se podría llevar a cabo sin implicar a los ciclistas de forma individual. Para ello, y en esto las posiciones son encontradas y habría que discutir pausadamente, bastaría con exigir la exclusiva fabricación de cubiertas con material reflectante. El material reflectante se renovaría regularmente con el cambio de cubiertas pues se deteriora aproximadamente en el mismo tiempo que la propia cubierta. Después de algunos años todas las bicicletas ofrecerían la misma configuración visual.

En España los pequeños reflectores sobre los radios son los más habituales, pero ya empiezan a encontrarse los circulares para montar sobre los radios e incluso cubiertas con tira reflectante.



ACEPTAMOS TU BICICLETA USADA
COMO ENTRADA

ALQUILER DE BICICLETAS

(PRECIOS ESPECIALES A GRUPOS)

TIENDAS DE CAMPAÑA, PIRAGUAS

PROGRAMAS DE SALIDAS, ACTIVIDADES
Y EXCURSIONES

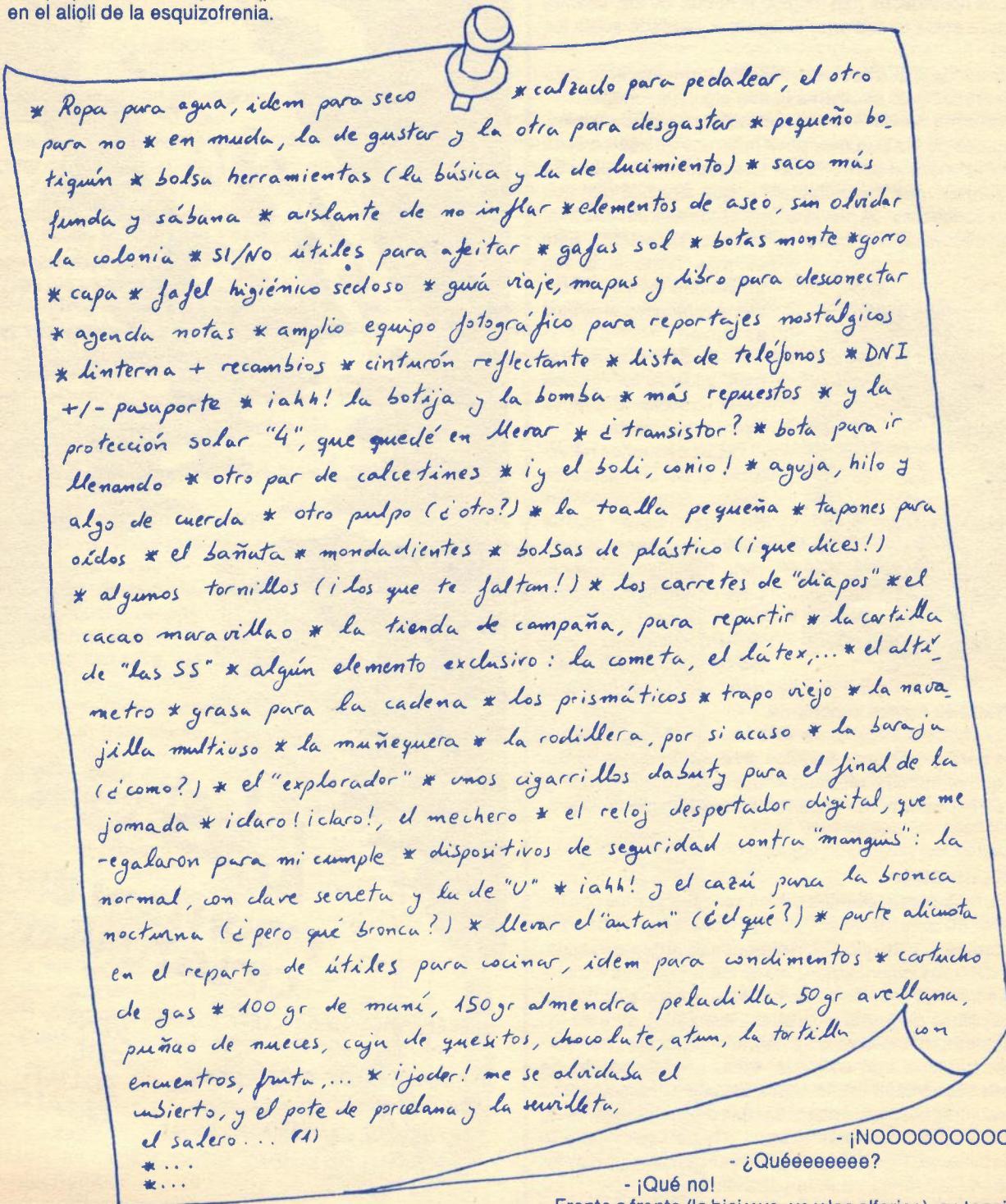
VENTA POR
CORREO
SOLICITA
CATÁLOGO

• MONTERA, 32, BAJO • 28013 MADRID • (91) 532 90 73

DE LA EXAGERACION DE PEDALEAR

A la salud de los cicloturistas "triperos" ... por entonces tan incomprendidos

Andaba harto preocupado por los preparativos de aquel primer viaje. A la lógica inexperiencia se añadía una palpable desconfianza, que convertía cada toma de decisiones en un revolcón en el alioíl de la esquizofrenia.



Frente a frente (la bici y yo, yo y las alforjas), en tensión de preataque, me cuestionaba los principios de tamaño simulacro de mudanza -lo que a unos cuantos minutos antes de tomar el tren no añade precisamente tranquilidad. Había que optar entre la parálisis o la penitencia, y a la postre mis razones no eran otras que las alumbradas por un sano ludismo. El dilema tampoco estaba centrado en optar por un ciclonudismo de todo punto innovador o una pose de ciclista apto para la supervivencia

Y LA GANA POR DEVORAR

a todo trance. Por último la pauta tampoco la habría de marcar un bolsillo depauperado o una VISA ineficaz en todos y cada uno de esos pueblos perdidos de la geografía ibérica.

En aquel viaje, empero, comí de lo lindo. Cargué como un buey y el paso por parajes serranos no me dejó el paladar impregnado de sabor a cecina, patatas guisadas o sopa de menudillos. Me empaché, por contra, de frutos secos comprados en la calle Atocha, huevos fritos o ensaladas con la marca de aceite de siempre y yogures blancos que me inducían a la añoranza por las comodidades del hogar. La mesa se improvisaba, casi siempre, en un rincón vergonzante de algún triste parque del camino. Y las diferencias entre los ciclistas -convertidos ahora en comensales- se acrecentaban cuando en el arroz salteado algún desaprensivo quería añadir trozos de panceta (¡No joas!). El orden lógico -casi científico- de una alimentación basada en el ejercicio físico, desatendía la más lógicas de las lógicas por meter en la boca del viajero lo que de nuevo y gustoso aparecía al paso en fondas, ventas o tascas del recorrido.

Porentonces ¡eramos tan jóvenes! -según el Duo Dinámico- y entre los habituales puntos de referencia se encontraba el de recorrer grandes distancias kilométricas cada jornada. Al-



guno había descubierto en las farmacias las pastillas de glucosa y las esgrimió en los momentos críticos de hipoglucemia. El paladar, de esta manera, nos sabía a azúcar refinada, pasándonos desapercibido la presencia en las laderas de algo que llaman colmenas.

Hoy, limitamos los recorridos a justito la mitad. Empleamos bastante tiempo a desayunos pantagruélicos, en los que tienen cabida el aceite de gran pureza e incluso la manteca "pa untá" o la longaniza si se cruza en la mesa (2). Yo mismo, de constitución leptosomática (una birria oiga), no le hago ningún feo a un guisote a mitad de jornada, dedicando a su digestión cuanto tiempo el estómago precise y en las cenas, me apunto a las sugerencias gastronómicas de la comarca, incluyendo vinos y aguardientes, mal que le pese a mis tejidos deshilados.

Lo comprobé el otro día en casa, cuando la emprendí a lametones con

aquella foto primera. No me sabía absolutamente a nada, bueno sí, a avenllanas, maní y habas fritas de la calle de Atocha, que también tiene gracia.

¡Aupa troncos/as, ciclistos/as! Perded el cuidado. ¡No os privéis!. Moved la lengua al paso de unas buenas sopas de ajo o unas gachas y deglutiad sin compasión un succulento arroz a banda en el Delta. Y, si fuera preciso, renunciad a una noche de sueños en el corazón de una nube, para bajar al valle a oliscar una sugerente butifarra con judías. Relajaos y dejad a un lado los resabios dietéticos. Culminad la faena con un buen eructo de bisonte y planteaos la hazaña de una alimentación en ruta como lo hace Luna -2 añitos- que en presencia de un plato recién vacío de comida e inundado su fondo de dibujos de colores -abandonada a su suerte- no hesita lo más mínimo cuando proclama a los cuatro vientos que se ha "comiro, toro, toro".

Bon appetit..

Servando Calderilla

(1) El autor se vería más que satisfecho de haber contribuido a realizar una buena obra al presentar esta lista, que tan en falta se echa al preparar las alforjas (los espacios en blanco a su disposición).

(2) Con la venia de los hermanos Durández.

CALMERA S/L

PEUGEOT CYCLES

SHOGUN BICYCLES

SHIMANO

TIOGA

HUTCHINSON

Teléf: 527 75 74

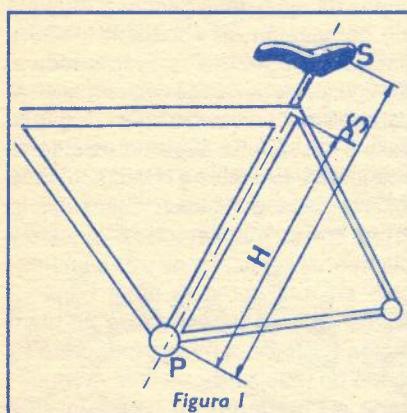
Todo tipo de bicicletas de Montaña,
Híbridas y Cicloturismo.
Accesorios y Repuestos

ATOCHA, 98

AJUSTES DEL SILLIN

REGLAJE DE LA ALTURA DEL SILLIN

La altura del sillín es la distancia entre el centro de la caja pedalier y la parte



superior del sillín (Fig. 1 PS). Se trata de una medida de posición esencial, un ajuste correcto del sillín permite aunar POTENCIA y AGILIDAD en el pedaleo, así como evitar posibles lesiones musculares y/o articulares.

* un sillín demasiado alto puede producir dolor de piernas, dolores lumbares, irritación del perineo, tendinitis...

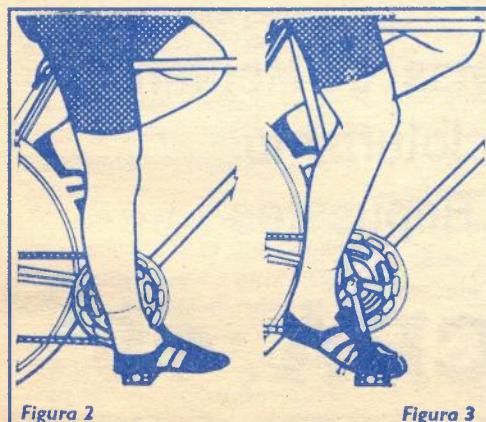
* un sillín excesivamente bajo puede ser causa de calambres musculares, dolor de piernas, así como de un bajo rendimiento.

La distancia PS está relacionada exclusivamente con las extremidades inferiores (muslo y pierna y en menor medida los pies)

FORMA DE AJUSTAR PS.

* El talón sobre el pedal:

- con el calzado de montar en bicicleta y sentados en el sillín (podemos hacer-



lo con la ayuda de otra persona o apoyados en la pared) apoyar el talón sobre el pedal sin desplazar la cadera (fig 2). Ajustar el sillín hasta la extensión completa de la pierna sin forzarla.

- pedalear hacia atrás; si la altura es correcta, no debe de haber contorno perceptible de las caderas.

* Con los pies en los rastiales y a pedal bajo, la pierna estará ligeramente flexionada sobre el muslo (fig 3).

ALTURA PS CONOCIENDO LA MEDIDA DE LA ENTREPIERNA E.

(ver número anterior para medida de la entrepierna)

* Método de C. Geulinz

Con zapatillas de suela gruesa, PS viene dada por la fórmula siguiente: $PS = 0'88 \times E$. La altura así calculada representa el máximo para una bicicleta de carretera.

Ejemplo: Si $E = 78$ cm, entonces $PS = 78 \times 0'88 = 68,64$ cm.

Si usamos zapatillas con suela fina disminuimos 0'5 o 1 cm la altura calculada.

NOTAS:

* si partimos de una posición mucho más baja, conviene ir subiendo el sillín poco a poco a lo largo de varios meses, con el fin de que músculos y tendones se habitúen progresivamente a la nueva posición.

* si hace tiempo que no se ha montado en bicicleta, es aconsejable pedalear ligeramente más bajo las primeras subidas. Situar el sillín 2 cm más bajo e ir subiendo paulatinamente (unos 0'5 cm después de varias subidas, unos 300 ó 400 km).

* en invierno, también es aconsejable bajar el sillín levemente: unos 0'5 ó 1 cm.

* en bicicletas de ciclocross y todoterreno, utilizadas en caminos accidentados, conviene bajar

ligeramente el sillín con el fin de facilitar la maniobrabilidad y las posibles subidas y bajadas a la bicicleta.

* si se tienen los pies pequeños respecto a la estatura, se deberá reducir la altura del sillín unos 3 mm. En cambio, si se tienen los pies grandes, se elevará el sillín en la misma proporción.

RETROCESO DEL SILLIN

La distancia que nos mide el retroceso del sillín (R) es aquella que separa la punta del sillín de la vertical del eje pedalier (fig 5).

El retroceso o adelanto del sillín responde en gran medida al tipo de pedalada preferido: más potente y lenta o más ágil y rápida. Esto depende de las características de cada cual o del relieve del terreno.

* Sillín más bien retrasado: más potencia en la pedalada, se tiende a eliminar los "puntos muertos" del pedaleo; también se ganará en estabilidad en las bajadas y curvas al quedar

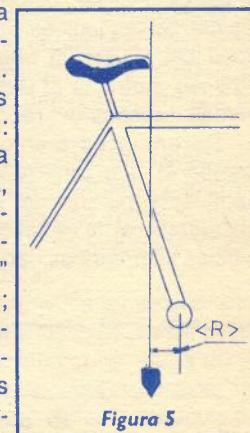
el centro de gravedad retrasado, por contra se pierde algo de agilidad en el pedaleo.

* Sillín más bien adelantado: se gana agilidad en la pedalada, permite un pedaleo más rápido. Ventaja en las subidas al adelantar el centro de gravedad, menor estabilidad en los descensos.

REGLAJE DE R

* Método punta del sillín-eje pedalier:

- en un suelo a nivel e inclinando lo necesario la bicicleta, pasamos el hilo de la plomada por la punta del sillín (fig

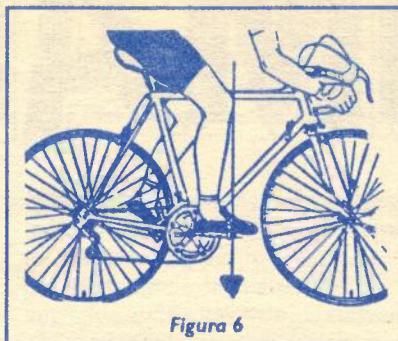


E(cm)	R(cm)
75-78	3-5
79-82	4-6
83-86	5-7
87-90	6-8

5). Medimos la distancia del hilo de la plomada al centro del eje pedalier. Ajustamos R en función de E, según el cuadro adjunto.

* Método rodilla-eje del pedal:

- Con la bicicleta sobre una superficie nivelada, sentados en posición normal y con los pies en los rastrales, dispone las bielas en horizontal (fig 6). Pasad el hilo de la plomada por el borde de la rodilla. Ajustaremos el sillín



hasta que el hilo pase por el centro del eje del pedal (para este ajuste necesitaremos la ayuda de otra persona).

BIBLIOGRAFIA:

* "El ciclismo" B.Hineault

* "Técnica de la bicicleta" C.Hernandez

* Revista Bicisport.

Pepe Delgado de la Hoz

A VUELTAS CON RENFE

Ante los cada vez más numerosos problemas que están surgiendo al intentar subir las bicis al tren, la coordinadora CON BICI acordó intensificar tanto los contactos con Renfe como las protestas ante los medios de comunicación o ante la propia empresa. Os invitamos a todos los grupos a enviar cartas a los medios de comunicación de vuestras localidades sobre este tema. El siguiente texto, elaborado por un miembro del colectivo Valencia en Bici, puede serviros de modelo. También os animamos a los ciclistas a nivel individual a enviar cartas, relatando los problemas concretos que sufráis.

COMUNICADO DE PRENSA DE CON BICI, COORDINADORA ESTATAL DE CICLISTAS URBANOS Y CICLOTURISTAS

Al Ferrocarril: Nosotros, en nombre de todos aquellos españoles que vocacionalmente amamos y necesitamos el tren, como muchos de nuestros compañeros europeos (holandeses, daneses, alemanes, suizos, milaneses...), estamos contigo; pues el progreso no sólo es tecnología (tren de alta velocidad), sino que es mental, es saber vivir (a lo latino), es inventiva e imaginación y en definitiva es naturaleza. Y precisamente por esa naturaleza, nuestra imaginación nos lleva a la bici y, profundizando más, llegamos a una unión natural: el tren y la bici.

A los ciudadanos: Unión natural olvidada, al igual que la naturaleza, por las mentes desarrollistas, que no desarrolladas, de nuestros políticos; de manera que una vez más los millones se van en proyectos faraónicos, en potenciar el transporte por carretera y en campañas de imágenes engañosas. Porque, ¿acaso no es "la perestroika de Renfe" un sustantivo vacío de contenido puesto que los servicios que ofrece no son nada revolucionarios, ni nuevos, sino todo lo contrario, se van mermando cada vez más, obligando al viajero vocacional, al ciclista, a utilizar en múltiples ocasiones los servicios del transporte de pasajeros por carretera, que ya ha restado al tren un gran número de sus antiguos clientes?. ¿No será que Renfe quiere precisamente quitarse pasaje-

ros para ir cerrando líneas y mantener (fuera de toda lógica de lo que debe ser un transporte público) únicamente aquellas que le son rentables?. ¿No implica ésto que en el futuro, por la mayor parte del país, sólo se podrá viajar en automóvil?. ¿No implica ésto, también, que el ahorro energético que propugna el gobierno no tendrá ningún sentido?. ¿No implicará ésto un atraso de nuestro país respecto a la calidad de vida de nuestros vecinos del continente europeo?. ¿no implicará ésto que nuestras bicis recién estrenadas (se están vendiendo como churros) quedarán únicamente como meros instrumentos del deporte dominical y no como un medio de transporte, como lo es y ha sido siempre?

A Renfe, y en último término al ministro de transportes: Por todo ello la coordinadora CON BICI, convencida de que el tren es el mejor medio para unir ciudades (grandes y pequeñas) y la bicicleta para circular por ellas (se acabaría con una gran parte del tráfico), y de que es el mejor medio (el tren) para posibilitar el cicloturismo, pedimos que la bicicleta sea considerada como un equipaje más en cualquiera tipo de tren, especialmente cercanías y regionales que unen muchas veces las áreas metropolitanas, contribuyendo así a solucionar en parte los problemas de tráfico de estas congestionadas áreas.

A todos: La tierra se muere y nosotros también, hablamos mucho y no hacemos nada ¿y ustedes?

ULTIMA HORA

Como resultado de las conversaciones mantenidas por el colectivo Valencia en Bici con la Gerencia de Cercanías de Renfe en Valencia, y gracias al clima que se ha ido creando en la capital levantina respecto al tren y la bici; Renfe, desde el 1 de Noviembre, y sólo en sábados y domingos, autoriza a los viajeros a transportar consigo la bicicleta, en algunos trenes de cercanías. En total once trenes que parten de Valencia a primera hora de la mañana, en los días señalados, hacia Gandía, Xátiva, Buñol, Utiel, Riba Roja y Castellón; y otros tantos que regresan por la tarde.

Una muy buena noticia para los usuarios de la bici que esperamos pueda extenderse a otros puntos del país.

Líneas y trenes que admiten bicicletas:

C-1 VALENCIA-GANDIA-VALENCIA

24203 Valencia(7,20 h)-Gandía(8,19 h)

24205 Valencia(8,20 h)-Gandía(9,19 h)

24224 Gandía(14,35 h)-Valencia(15,33 h)

24228 Gandía(15,35 h)-Valencia(16,37 h)

C-2 VALENCIA-XATIVA-VALENCIA

24009 Valencia(8,05 h)-Xátiva(8,58 h)

24015 Valencia(9,05 h)-Xátiva(9,58 h)

24080 Xátiva(19,20 h)-Valencia(20,13 h)

24088 Xátiva(21,20 h)-Valencia(22,12 h)

C-3 VALENCIA-BUÑOL-UTIEL-VALENCIA

24401 Valencia(6,10 h)-Utiel(8,07 h)

24403 Valencia(7,10 h)-Buñol(7,56 h)

24405 Valencia(8,10 h)-Buñol(9,00 h)

24426 Buñol(18,10 h)-Valencia(18,49 h)

24430 Buñol(20,10 h)-Valencia(20,47 h)

24432 Utiel(20,15 h)-Valencia(21,49 h)

C-4 VALENCIA-RIBA ROJA-VALENCIA

24505 Valencia(9,00 h)-Riba Roja(9,36 h)

24507 Valencia(10,00 h)-Riba Roja(10,36 h)

24528 Riba Roja(21,00 h)-Valencia(21,34 h)

24530 Riba Roja(22,00 h)-Valencia(22,34 h)

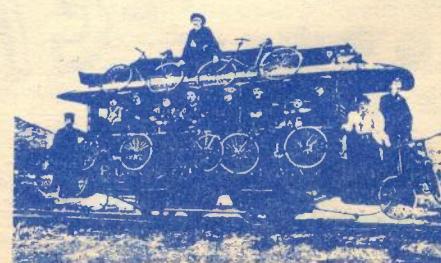
C-6 VALENCIA-CASTELLÓN-VALENCIA

24302 Valencia(7,20 h)-Castellón(8,31 h)

24306 Valencia(8,20 h)-Castellón(9,31 h)

24333 Castellón(17,20 h)-Valencia(18,32 h)

24345 Castellón(21,20 h)-Valencia(22,32 h)



¡¡BICIMANÍA !!

BICICLETA DE
MONTAÑA

- BICIS
- Accesorios
- Vestuario
- Reparación
- Alquiler
- Mercado de Ocasión

TIENDA:

C/ Jaén, 8

TALLER:

533 11 89

C/ Jaén, 14

533 90 10

(MD ALVARADO)

Madrid

PLANOS Y PERFILES (y 2)

Se denomina pendiente a la relación existente entre la distancia horizontal que separa a dos puntos y la diferencia de alturas de los mismos. La pendiente es positiva cuando el punto de partida está inferior altura que el de llegada, y negativa cuando el punto de partida está a mayor altura que el de llegada. La pendiente suele expresarse en tantos por ciento. Para aclarar conceptos, veamos un ejemplo simple: pensemos en dos puntos A y B, separados 200 metros en horizontal, con una diferencia de altura de 50 metros superior en B. La proporción se plantea de esta forma:

Si en 200 metros la diferencia de nivel es de 50 metros, en 100 metros la diferencia de nivel sería X. Por lo tanto $X=25\%$.

La pendiente, positiva en este caso, sería del 25 por 100. El error más general en estos cálculos, es considerar la distancia real que separa a los dos puntos, en vez de su proyección, que siempre es menor (si existe desnivel).

Evidentemente, si para ir desde A hasta B se sigue un camino zigzagueante, la pendiente se reduce considerablemente, ya que la proyección del recorrido aumenta, también considerablemente. Otra forma de expresar la pendiente, es en grados. En este caso, la fórmula a aplicar sería: $Tg X = \text{distancia ascendida} / \text{distancia recorrida en horizontal}$, y posteriormente buscaríamos en unas tablas trigonométricas la correspondencia en grados de la tangente obtenida.

Sin embargo, para nuestros usos, es quizás más práctico utilizar un método gráfico, aún cuando sacrificaremos algo de exactitud. El procedimiento es sencillo: en un eje de coordenadas "X" se señala la distancia entre ambos puntos, y en el eje de ordenadas "Y" su diferencia de altura. Se unen dichos puntos con una línea, y con un transportador se mide el ángulo correspondiente.

¿Qué utilidad práctica tienen estos conocimientos para el cicloturista? La primera es muy evidente: nos permite planear la ruta desde casa conociendo con anticipación las pendientes que habremos de superar y por ende una de las principales dificultades, lo cual nos aconsejará etapas más o menos largas.

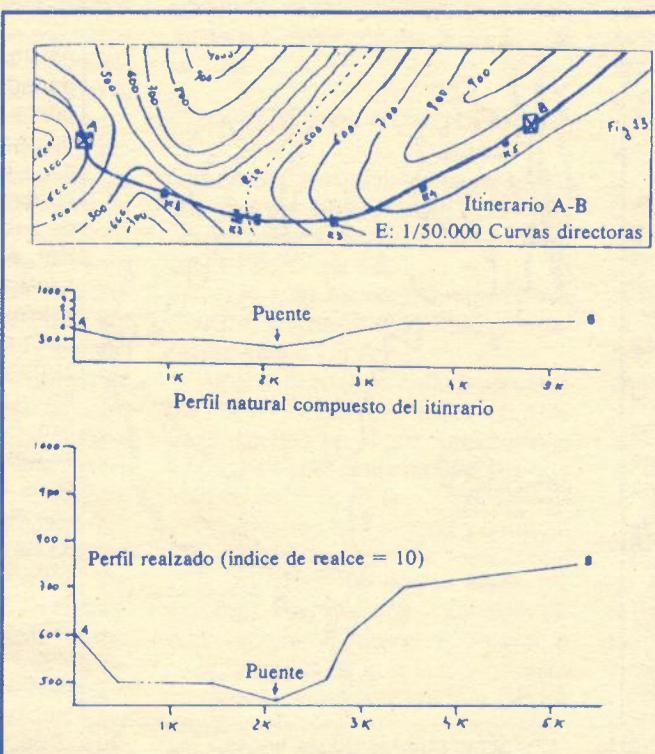
En segundo lugar nos permite preparar un perfil de la ruta y todos sabemos de la utilidad de este tipo de gráficos, cuya realización abordamos inmediatamente.

El perfil podemos denominarlo como la

representación gráfica de las pendientes de una ruta y su realización es básicamente la explicada anteriormente para obtener pendientes en grados. Ya que el perfil es en definitiva un corte lateral del terreno según la línea de nuestro recorrido, y dicha línea suele

ser considerablemente. En este caso, basta con tomar una tirilla de papel e ir marcando en su filo con señales a lápiz los diferentes tramos del recorrido y su altura según las curvas de nivel. luego llevamos la tirilla a nuestro eje de distancias y señalamos con un punto cada marca, a la altura correspondiente según nuestra escala vertical. Después unimos los puntos con un trazo y finalmente señalaremos los detalles que creamos de interés (cruces de ríos, poblaciones, etc.). Si la escala del plano y del perfil son diferentes, previamente tendremos que convertir las medidas obtenidas en el primero a escala del segundo.

Cuando para realizar un perfil se utiliza un plano de escala grande, como por ejemplo 1:50.000, y el itinerario discurre por una zona muy accidentada, no es necesario tener en cuenta todas las curvas de nivel. Por el contrario, suele resultar más claro tener en cuenta únicamente las curvas directoras.



ser sinuosa, en el perfil queda rectificada (eso se llama un perfil compuesto) y, normalmente, realizada.

Explicaremos este último concepto: si en el eje horizontal representamos las distancias horizontales a una escala conveniente (pongamos que cada cm. representa 1 km.) y en el eje vertical representamos las alturas respetando la misma escala, es decir, 1000 m. por cada cm., obtendremos lo que se da por llamar un perfil natural. En este tipo de perfiles, la línea que se obtiene es muy plana y no consigue el efecto deseado de mostrar a un primer golpe de vista lo accidentado o no del terreno.

Para conseguirlo, lo que se hace es multiplicar la escala vertical por un índice de realce (los más frecuentes son 2,5 y 10) de modo que si queremos realizar el perfil anterior 10 veces, en el eje horizontal 1 cm. seguirá siendo un km. ($E = 1:100.000$), pero la vertical será de $1:100.000 * 10 = 1:10.000$, es decir, cada cm. representará 100 m. En la figura puede verse un ejemplo concreto.

Es necesario por tanto acostumbrarse a interpretar correctamente los perfiles y a relacionar el realce empleado con la realidad.

En cuanto a su realización, un procedi-

Del libro
Cicloturismo de alforjas. Ed. Penthalon

Luis Gilpérez Fraile



TU LIBRERIA

TIEMPO LIBRE, VIAJES, PLANOS, GUIAS, TIENDA DE COMICS, CIENCIA-FICCION, ILUSTRACION, JUEGOS DE ROL.

LIBRERIA GENERAL

TRES PLANTAS

Calle Toledo, 15 (Plaza Mayor)
Tel: 266 44 57. 28005 Madrid

SOMOSIERRA EN BTT

MONTEJO DE LA SIERRA – PUERTO DE SOMOSIERRA –
HORCAJUELO DE LA SIERRA – MONTEJO DE LA SIERRA

Reproducimos, con permiso de los autores, una de las rutas del libro "Bicicleta de Montaña: 25 Itinerarios en la Comunidad de Madrid", de Miguel Angel Delgado y Jesús García Avila; editado recientemente por Penthalon.

LONGITUD: 47.71 Kms.

CICLABILIDAD: 100%

DESNIVEL ACUMULADO: 814 mts.

HORARIO: 3:30 hrs.

DIFICULTAD TECNICA: Fácil, existe un tramo entre Horcajuelo y Montejo en el que la habilidad es imprescindible ya que se trata de un "atajo" peatonal entre los dos pueblos, se puede hacer por carretera pero es menos bonito.

DIFICULTAD FISICA: Media, es el recorrido ideal para los "corredores de fondo". El comienzo conviene tomarlo con calma ya que consiste en una subida de más de 15 kms.

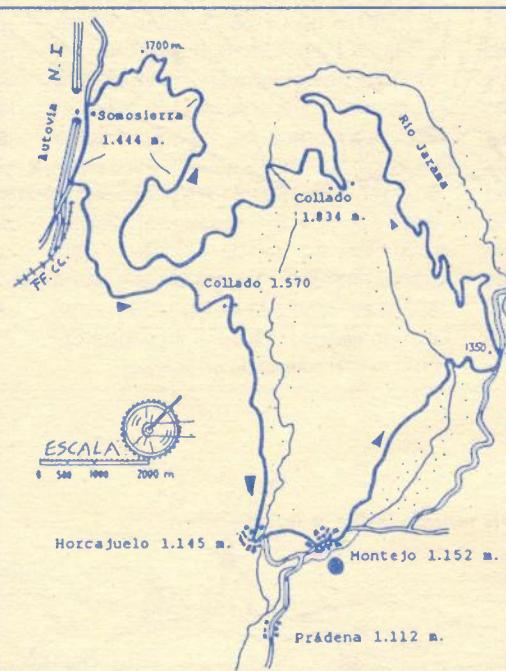
CARTOGRAFIA: Hoja 458 (Prádena) Hoja 459 (Tamajón)

OBSERVACIONES: Este recorrido sirve de introducción a una zona del Sistema Central injustamente conocida con el topónimo socioeconómico de "Sierra Pobre", nosotros preferimos denominarla "Somosierra" y aunque económicamente pobre, es una zona rica por sus paisajes y gentes.

El origen de la ruta está en Montejo de la Sierra, conocida localidad serrana en cuyo término municipal está el Hayedo de Montejo, ya en el límite con Guadalajara. Para llegar a Montejo, la mejor alternativa es a través de la N-1 (Madrid-Burgos). Pasado Buitrago, se toma el desvío a Gandullas (a la derecha dirección Burgos). Pasado Gandullas y Prádena, llegamos a Montejo.

Existe un camping en la carretera de Montejo al Cardoso, camino del Hayedo, a unos pocos metros de nuestra ruta. Puede servir de alternativa para dejar los coches. Se encuentra en un magnífico robledal y además alquilan bicicletas de montaña.

Por último, una recomendación, el recorrido se adentra en zonas con especies vegetales protegidas por la ley: acebo, haya etc. respéntalas. No ahuyentes el ganado que de un modo frecuente aparecer en el recorrido.



Cierra las puertas de las fincas.

DESCRIPCION DEL ITINERARIO.

Km. 0.0 Montejo de la Sierra. (1.152 mts.) Salimos en dirección al Puerto de la Hiruela (dirección este). A la salida del pueblo está el centro de acogida de la Agencia de Medio Ambiente aquí deberéis de acudir si queréis visitar el Hayedo de Montejo ya que las visitas son concertadas.

Km. 1.2 Ya estamos en la carretera, pero por poco tiempo, tras una bajada y al entrar en una curva a la derecha, abandonamos el asfalto y a mano izquierda tomamos una pista de tierra que sube recto (dirección norte).

Km. 1.65 Llegamos a una puerta finlandesa recién hecha, la cruzamos y seguimos recto. Según pone en un cartel, estamos en el camino rural de Montejo al Cardoso de la Sierra (Guadalajara). Atravesamos el paraje conocido como "La Dehesa".

Km. 3.44 Seguimos siempre recto y a la derecha. La pista principal se empina progresivamente.

Km. 3.52 Cruzamos una valla a través

de una puerta. La presencia de ganado se hace patente hasta el punto de acordarnos de los guardabarros, que se han quedado en casa. El lateral del camino aparece bordeado por una acequia, de donde beben las reses.

Km. 5.32 El camino desciende hacia un estrecho vallecillo y da la impresión de que va a desaparecer, no es así, cruza el Arroyo de la Mata y sube por un escarpado rocoso en la orilla contraria.

Km. 5.76 La subida se suaviza estamos de nuevo en un gran prado, a la derecha se ve una fuente con abrevadero y una puerta, esa es nuestra próxima referencia.

Km. 6.55 Tras cruzar la valla, estamos en la fuente, ahora deberemos de tomar la carretera a la izquierda para culminar el Puerto del Cardoso. Son pocos metros de asfalto.

Km. 7.00 Puerto del Cardoso. (1.360 mts.) Tomamos la pista que sale a la izquierda, cruzamos una valla y seguimos en dirección a una casa.

Km. 7.43 A la altura de la casa tomamos la pista a la derecha, atención no seguir recto, se trata de un atajo de bajada no ciclable. Estamos en el "Chaparral".

Km. 10.40 Puerta Finlandesa. Señal de prohibido el paso, seguimos recto.

Km. 13.70 Merece la pena disfrutar del paisaje que se extiende a la derecha. En primer plano aparece el valle del Jarama, próximo a su nacimiento. Más al fondo la sierra de Ayllón con la cima de Peña Cebollera (2.129 mts) como culminación. En este tramo podemos admirar ejemplares de acebo, fresno, pino silvestre y por supuesto: robles y hayas.

Km. 17.50 Collado, pasamos una puerta finlandesa. Esta es la máxima cota del día (1.840 mts.). Desde aquí comenzamos un bonito y largo descenso. El río Jarama, nace unos pocos metros al norte del collado.

Km. 18.79 Tomamos la opción de la

derecha, en los próximos cruces haremos lo mismo, dejando las alternativas de la izquierda y siguiendo recto. La pista primero es llana y luego ligeramente ascendente. A la izquierda aparecerá la vertiente madrileña del Puerto de Somosierra, surcada por la nueva autovía, la antigua carretera y la vía del tren.

Km. 30.60 ATENCIÓN. Estamos a la altura del Puerto de Somosierra, aquí abandonamos la pista principal que nos llevaba en dirección norte y tomamos una pista a la izquierda descendente y tapizada en su comienzo de hierba (dirección oeste). Km. 31.80 Barrera en plena bajada. Km. 33.30 Puerto de Somosierra (1.444 mts.). Seguimos en dirección Madrid para lo cual tomamos a la izquierda y en descenso la antigua N-I. PRECAUCIÓN con el tráfico.

Km. 35.30 En este punto abandonamos a la izquierda la carretera, cuidado al cruzar la calzada. Como orientación, la autovía cruza también a la izquierda unos metros delante. Estamos en un prado con varios caminos, el nuestro es el de la derecha, franqueado por un cartel de "pista sin firme" además, para nuestra desgra-



cia, se distingue por ser de subida. Según ascendemos, distinguimos valle abajo la boca sur del túnel ferroviario de Somosierra y el apeadero de Robregordo-Somosierra. Más al sur, el valle del Lozoya y la inconfundible silueta del Pico de la Miel en la Cabrera.

Km. 39.60 Seguimos recto hacia un collado que está próximo, el camino de la izquierda nos subiría de nuevo a la pista que nos llevó al puerto.

Km. 40.00 Collado y puerta (1570 mts). Cambiamos de valle y pasamos de nuevo a tener Horcajuelo y Montejo a nuestros pies. Descenso de los que hacen afición.

Km. 44.50 Sin tomar ningún desvío a la izquierda, seguimos de frente por la pista principal. Al otro lado del valle se

levanta un bello roble-dal.
Km. 45.12 Valla.
Km. 46.00 Horcajuelo (1.145 mts.) Ya solo queda ir a Montejo, la manera más divertida, como ya hemos comentado, es a través del atajo, si estás cansados, por la carretera

apenas supondrá 1 km.

Km. 46.60 Salimos dirección a Montejo por la carretera. En la primera curva que ésta hace a la derecha, tomamos una subida de tierra a la izquierda, a los diez metros una subida trialera a la derecha.

Km. 47.00 La subida se suaviza pero el camino se encaja en zarzales, llegamos a una valla que cruzamos, un muro nos acompaña a la izquierda. Unos metros adelante, el camino está cubierto de vegetación, (¿bonito, verdad?). El ganado y la humedad han dejado el firme un tanto pringoso. Al tiempo que vemos prados y huertas, aparecen los tejados de Montejo.

Km. 47.75 Montejo de la Sierra (1152 mts.) 3 horas, 30 minutos de continuo pedaleo.



CICLOS DELICIAS

Paseo de las Delicias, 65 bis, 28045 Madrid
☎ 528 60 59 y 530 77 87



VIAJES PARA ESTE INVIERNO (tan frío)

PARQUE DE DOÑANA: Del **26 al 29 de diciembre**. Te llevamos en autocar. Visitas por el interior del parque con los todo-terrenos de la Cooperativa de Guías. Alojamiento y pensión completa en una casona andaluza. **Pts. 27.000**

SERRANIA DE RONDA EN BICI DE MONTAÑA: Del **2 al 5 de enero**. Seguimos los senderos que utilizaban los bandoleros de la Serranía el siglo pasado. Alojamiento en hoteles y área de acampada. Pensión completa. Vehículo de apoyo, guía, mecánico y seguro. **Pts. 24.000**

INDIA CENTRAL Y RAJASTHAN: Del **22 diciembre al 04 enero**. Ruta por **Delhi, Udaipur, Pushkar, Jaipur, Agra y Benarés**. Vuelos regulares, hoteles 3***, transporte interior en autocar, vuelos y trenes. **Pts. 170.000**

ESQUI EN MARRUECOS: Del **26 diciembre al 06 enero**. Vamos en un minibús hasta **Marrakech**, donde permaneceremos 3 días. Subimos después a una estación de esquí en las faldas del **Toubkal**. Posibilidad de esquí alpino y esquí de travesía. **Pts. 84.000**

ESQUI DE TRAVESIA EN EL VALLE DE SALAZAR, en plenos **Pirineos Navarros**. Del **25 al 29 diciembre**. Pensión completa, monitores, alquiler de esquí, entrada a pistas, 16 horas cursillo. **Pts. 18.000**

...ADEMAS, tenemos salidas a **Siria y Jordania, Egipto, Parques Nacionales del Sur de EE.UU., Marruecos, Argelia, Turquía, Cuba, Túnez y Kenia**. Disponemos de las mejores tarifas aéreas.

AÑOS LUZ
RODRIGUEZ SAN PEDRO, 2, Planta 12
Tfno. 445-1145

VALENCIA, SIGUE EN BICI

El grupo Valencia en Bici, quizás actualmente el más activo de CON BICI, continúa con sus acciones. Consiguieron un aparcamiento para bicicletas en la estación del Norte de Renfe, llevaron a cabo una campaña para que el carril-bici valenciano sea respetado (reproducimos una de las pegatinas que colocaban en los coches aparcados sobre el carril) y organizaron una interesante Mesa Redonda sobre Seguridad Vial con la participación, entre otros de Luis Montoro (Investigador en Seguridad Vial y Decano de la Facultad de Psicología) y Roberto Ramírez (Jefe provincial de Tráfico de Valencia), que elogian nuestro monográfico sobre el tema. Por otra parte finalizan ahora los tres meses de prueba en los que, sábados y domingos, a cualquier hora, se podía viajar con la bici en los Ferrocarriles de la Generalitat (trenes de cercanía que entran hasta el centro de Valencia funcionando como un auténtico "Metro"). Esperamos que consigan hacer definitiva la situación.



NUEVA ALEGACION DE "KALAPIE"

La asociación donostiarra de ciclistas urbanos "Kalapie" ha realizado una tercera alegación a los planes de reorganización del tráfico que presenta el ayuntamiento.

Esta vez el motivo es el "Plan vivir y circular en el Centro", y el objetivo mejorar las condiciones de circulación de las bicicletas, proponiendo una red de vías para bicis conectada con el resto de los barrios de San Sebastián. La cuidada presentación gráfica ayuda a describir las racionales e imaginativas propuestas que se integran en una concepción global del problema del tráfico. Como en el propio documento de dice "Sólo una limitación estricta de la oferta de aparcamientos en el Centro (...) conllevará una limitación en el acceso de los vehículos privados y un mayor uso de modos de transporte menos agresivos para el medio ambiente urbano y la calidad de vida de los ciudadanos", entre los que se encuentra, obviamente, la bicicleta.

Y MAS, Y MAS

Pedalibre organizó junto a organizaciones ecologistas madrileñas una acampada contra el cierre de la M-40 (autopista de circunvalación alrededor de Madrid). Por ahora el cierre por el Monte del Pardo no se realizará. Los Amigos de la Bici de Salamanca, junto a los Verdes y diversas Asociaciones de Vecinos convocaron en su ciudad, el 6 de Noviembre, "El día sin coches".

Por su parte, Amics de la Bici, La Farinera y Biciclot celebraron el 9 y 10 de Noviembre, las ya casi clásicas "24 horas en bicicleta" por Barcelona. Más información en el próximo número.

ASAMBLEA DE CON BICI

El pasado 19 de Octubre tuvo lugar en Madrid la segunda asamblea anual de CON BICI. He aquí alguno de los temas tratados:

- * **Seguro:** Se consideró muy interesante seguir ofreciendo, a través de Amigos de la Bici de Salamanca, el seguro de accidentes y/o responsabilidad civil. En otra página de esta revista tenéis más información sobre el tema.

- * **Día reivindicativo de la Bici:** Se propone a los grupos la celebración de algún acto reivindicativo el próximo 24 de Mayo.

- * **RENFE:** Se intensificarán los contactos con Renfe, y las protestas ante los continuos problemas. Los actos que se realicen el 24 de Mayo pueden servir para amplificar nuestras demandas.

- * **IV Encuentros de Cicloturistas y Ciclistas Urbanos:** Tendrán lugar durante la segunda quincena de Julio de 1992 (fechas aún sin concretar), en Monforte de Lemos (Lugo). Los organizará el grupo Xeale y por supuesto habrá una marcha cicloturista por la zona. ¡Guardad días de vacaciones para entonces!

- * **Parlamento:** Se mantendrán contactos con parlamentarios que estén dispuestos a presentar una proposición no de ley en defensa de la bicicleta. Os seguiremos informando.

Os animamos a todos los que pretendáis promocionar y defender la bicicleta a incorporarlos a CON BICI, tanto a nivel individual (grupos cicloturistas, asociaciones ecologistas, etc.) como a nivel individual. La próxima reunión de CON BICI será el próximo 29 de Marzo en Madrid; estáis invitados.

SEVILLA, ¡CARRIL BICI, YA!

El pasado mes de Mayo, poco antes de las elecciones municipales, la Asamblea Ciclista de Sevilla A Contramano, organizó, como cada primavera, un paseo ciclista reivindicando carriles bici. Entre las cinco mil personas que acudieron a la convocatoria se encontraban Luis Yáñez y Alejandro Rojas Marcos, por entonces candidatos a la alcaldía sevillana por el PSOE y PA, respectivamente. El primero de ellos ya dimitió, incumpliendo sus promesas electorales, del cargo de concejal que obtuvo. En cuanto a Rojas Marcos, ahora máximo edil sevillano, ¿seguirá defendiendo la creación de carriles bici o era un mero acto electoralista? A finales de 1988 el ayuntamiento sevillano aprobó, en acuerdo municipal, un conjunto de medidas encaminadas a proteger y potenciar el uso de la bici (aparcamientos vigilados, acondicionamiento de cruces, red de carriles bici,...), ¿qué fue de aquello? De los miles de millones que se invertirán en el viario de Sevilla con la excusa de la Expo ¿cuántos irán destinados a facilitar el uso de la bici?

XEVALE, NO PARA

Más de un año llevan ya con su campaña "Bicis Si, Bombas No", en la que han recogido más de un millón y medio de pesetas y enviado casi 200 bicicletas a proyectos de cooperación de ONG's en Guatemala, Nicaragua, Perú, Bolivia, etc. Aprovecharon la difusión del manifiesto de CON BICI para desarrollar la campaña "Con bici tamen se liga". Por último, de cara al comienzo del curso escolar, lanzaron la campaña "A volta o cole, ..., con bici" para fomentar el empleo de la bici entre los estudiantes. Envieron cartas a alcaldes, centros educativos, instituciones, ... pidiendo, dentro de las posibilidades de cada uno, unas normas mínimas para potenciar y posibilitar la asistencia en bicicleta al cole, ofreciendo su ayuda desinteresada. Ante la nula respuesta de las instituciones han transformado su campaña en otra con lema: "Non vaias o cole... e vaite en bici a pasear", consistente en excursiones, marchas, acampadas, etc., siempre en bici y, a ser posible, en horas de colegio. Seguro que aprenden más.



LA SENDA DE LAS ESTRELLAS

Damos la bienvenida al Col·lectiu d'Usuaris de la Bici Sense Presses, recientemente incorporado a CON BICI. Desde el pasado mes de Octubre y hasta el próximo Junio han organizado un ciclo de excursiones ciclistas con el título de "La senda dels Estels" que pretende seguir parte de los antiguos Caminos de Santiago a su paso por Cataluña. Realizarán una excursión mensual de unos 30 ó 40 km. procurando discutir por pistas forestales o caminos en buen estado y combinando, siempre que sea posible, la bici y el transporte público. Las excursiones que restan de este primer ciclo "De la Mediterrània al Cinca" son: 19-1-92 Martorell-Igualada por el Camí Ral d'Aragó. 16-2-92 Martorell-Colbató-Igualada. 15-3-92 Igualada-La Panadella. 18-4-92 La Panadella-Bellpuig. 24-5-92 Bellpuig-Lleida. 14-6-92 Lleida-Ontinyent.

Animaros a seguir la senda. La dirección del colectivo es C/Antoni Torrelles, 146, bx.1. 08224 Terrassa. Tf (93)780 81 96.

INFORMACION SOBRE EL SEGURO

Como sabéis CONBICI a través de los Amigos de la Bici de Salamanca ofrece un seguro de accidentes + responsabilidad civil o sólo de responsabilidad civil. Con la experiencia del año transcurrido hemos introducido algunas novedades de las que conviene que estéis informados.

Seguro, ¿para qué?

El seguro de accidentes cubre las lesiones del beneficiario, en este caso ciclista. El seguro de la Seguridad Social que tenemos la mayoría no cubre, en principio, las lesiones derivadas de un accidente. Por tanto es importante tener un seguro de accidentes. Además estos seguros prevén una indemnización en caso de fallecimiento o de invalidez.

En cuanto a la responsabilidad civil, cubre la responsabilidad económica hasta un límite prefijado por los daños que pueda provocar el beneficiario, en este caso ciclista.

Características del seguro contratado y compañía

A fin de abaratar su coste en lo posible, el de accidentes tiene sólo 1.000.000 pts. de indemnización en caso de muerte o invalidez. Por el contrario la asistencia sanitaria es ilimitada y con total libertad para la elección de médico u hospital. Esta es su principal ventaja. Cubre los riesgos de accidentes que ocurren por el uso de la bici, tanto en actividades organizadas en grupo como en el uso particular.

En cuanto al seguro de responsabilidad civil tiene un límite superior de 10.000.000

pts. por siniestro (10.000.000 pts. por daños materiales o 5.000.000 máximo por víctima) con una franquicia de 5.000 pts. (es decir, las primeras cinco mil pesetas las pone siempre el beneficiario, dicho de otra forma, sólo entra en funcionamiento por cantidades superiores a ésta).

Es un seguro contratado por el CLUB DE AMIGOS DE LA BICI DE SALAMANCA (apdo. 2.116, 37080 Salamanca) y CATALANA OCCIDENTE sucursal de Salamanca (Pº de Canalejas 14, 37001 Salamanca). La compañía está perfectamente al corriente de que lo ofrecemos a otros grupos o ciclistas de toda España. En caso de siniestro puede uno acudir a cualquier sucursal de esta compañía, sin embargo, las condiciones señaladas no las ofrecerán las otras sucursales a quién pretenda contratar allí directamente el seguro.

Forma de apuntarse

Para simplificar, ya que por el procedimiento anterior ha habido dificultades y costos de transferencia innecesarios, para la temporada próxima puede uno hacerlo mediante pago de:

*2.800 pts. seguro de accidentes y responsabilidad civil (no es posible contratar sólo el de accidentes).

*400 pts. sólo el de responsabilidad civil

mediante ingreso directo (no es necesaria transferencia) en cualquier oficina del BANCO BILBAO VIZCAYA a la cuenta de AMIGOS DE LA BICI (Salamanca), oficina

5.580 o principal de Salamanca, cuenta nº 01/17397/8. Efectuado el ingreso, con fotocopia del resguardo enviáis a AMIGOS DE LA BICI, apdo. 2.116 el boletín con los datos (nombre, apellidos, D.N.I., domicilio, teléfono).

Una vez recibido el ingreso y el boletín con los datos y efectuada la inscripción en el seguro os mandaremos una carta emitida por la propia compañía aseguradora que garantiza que sois beneficiarios así como las garantías y plazo del seguro (con ello intentamos solucionar el deseo de muchos de contar con la póliza, lo que era irrealizable).

En caso de que los interesados seáis un grupo de unos ocho o más, aunque no estéis constituidos formalmente como tal, tendréis condiciones algo mejores que las expuestas si tratáis directamente con el agente Jesús Encinas 923/257064.

Plazos

Para simplificar el trabajo y en beneficio de todos, hemos dispuesto para esta temporada los siguientes plazos:

*15 de Marzo. Sería muy conveniente que la mayor parte de los interesados nos hubiera hecho el ingreso en esta fecha, ya que ha finales de Marzo caduca la póliza y así os podréis beneficiar durante un año completo.

*30 de Junio, para los despistados. Los que mandéis el dinero o los datos con posterioridad al 15 de Marzo tendréis que esperar hasta esta fecha. Además el seguro caducará el 26 de Marzo del 93 con lo que no os beneficiaréis durante un año completo.

Los que envíen con posterioridad serán inscritos el 15 de Septiembre y se beneficiarán sólo hasta el 26 de Marzo, por lo que no les compensará demasiado.

(Nota: Los que os habéis inscrito este año ya, el 91, como os indicábamos en la carta que justificaba vuestra inscripción, os beneficiaréis de vuestro seguro por un año completo, aunque caduque el 26 de Marzo, ya que excepcionalmente os volveremos a inscribir hasta la fecha de la carta justificante. Esto supone una molestia considerable, por lo que para el año próximo hemos adoptado la forma indicada.)

BOLETIN DE INSCRIPCION

NOMBRE _____	FECHA DE NACIMIENTO _____
APELLIDOS _____	
D.N.I. _____	
CON DOMICILIO EN _____	
CALLE _____	Nº _____
C.P. _____ TEL. _____	
FIRMA	

PARA SEGUIR RECIBIENDO SIN PRISAS

Con este ejemplar de SIN PRISAS finalizamos un nuevo ciclo anual de tres números. Debéis pues, nuevamente, llenar y enviarnos el correspondiente cupón adjunto. Como sabéis, desde el pasado año, SIN PRISAS es la revista de la Coordinadora CON BICI y se envía a los grupos que la forman (¿qué esperáis los grupos cicloturistas, asociaciones ecológicas y otros colectivos para integrarlos en ella?), a las Organizaciones colaboradoras (1000 pts. de cuota anual) y a los Socios individuales (500 pts.

de cuota anual). Así con vuestra aportación económica, además de contribuir a los gastos de la revista, apoyáis el funcionamiento de CON BICI. Como es nuestra costumbre, si el número de ejemplares lo permite, os enviaremos la revista a todos los que nos remitáis el cupón, aunque no podáis pagar la cuota. No queremos que la cuestión económica sea óbice. Eso sí, la lista de direcciones ya es demasiado extensa y nos causa demasiados problemas de gestión, así que dejaremos de enviarla a los que no deis "señales de vida". Esta vez va en serio y el que avisa...

Como sabéis preferimos que las aportaciones económicas las hagáis mediante ingreso o transferencia bancaria a nombre de: Pedalibre, Caja Madrid. Sucursal 1128, c/c nº 60 002689 60. C/Villaviciosa, 34. 28024 Madrid. Los más vagos podéis seguir enviándonos sellos de correos. El giro postal es más engorroso y no se os ocurra enviar talones pues no es cuestión de mantener a los bancos con las comisiones que cobran.

NOMBRE _____	C.P. _____
APELLIDOS _____	
DOMICILIO _____	
LOCALIDAD _____	
PROVINCIA _____	

SOCIO COLABORADOR	(500 pts. cuota 1992)
ORGANIZACION COLABORADORA	<input type="checkbox"/> (1000 pts. cuota 1992)

ENVIAR A PEDALIBRE C/CAMPOMANES, 13, 2º IZQ. 28013 MADRID
En caso de transferencia bancaria, enviad fotocopia del resguardo de ingreso.