CICLOPEDIA

ABRIL
JUNIO
2014

87

info@pedalibre.org www.pedalibre.org

- Editorial
- Plan Andaluz de la bicicleta
- Comportamientos de los conductores
- Encuesta : Resultados
- Poemas
- Fotos
- Actividades y Excursiones

Publicación trimestral de la Asociación Pedalibre

CONTENIDOS

03 :: Editorial

05 :: Encuesta sobre el futuro del Ciclopedia

12 :: Los niños consentidos del consumismo

18 :: Plan Andaluz de la bicicleta

20 :: Centauros del asfalto

21 :: Las fotos de los lectores

26 :: Poemas

28 :: Born in the USA

32 :: Excursiones y actividades

COORDINACIÓN: Francisco Peral
PORTADA Y CONTRAPORTADA: Carlos Gamo
MAQUETACIÓN: Luis-on García

Este boletín lo prepara un grupo permanente de trabajo en el que todos los socios y simpatizantes de Pedalibre estáis invitados a participar. Si quieres formar parte de esta redacción virtual, envía un correo a **ciclopedia-subscribe@yahoogroups.com**

Asociación Pedalibre: Calle Campomanes, 13, 2º izqda – 28013 Madrid
Teléfono de contacto: 617 523 271

info@pedalibre.org
Para contactar con Pedalibre y solicitar cualquier tipo de información

administrador@pedalibre.org
Para tratar los temas de gestión de la asociación, tema de tesorería

socios@pedalibre.org
Para comunicar altas, bajas de socios, cambios en tus datos

seguro@pedalibre.org
Para contratar el seguro a terceros de ConBici

actividades@pedalibre.org
Para comunicar si quieres organizar alguna excursión, pase de fotografías

contenidos@pedalibre.org
Para colaborar con textos, fotos, dibujos en el Ciclopedia

EDITORIAL

Pedalibre... was here?

por Walter Post

Cuando ingresé en la asociación, me consta, por los comentarios que hacían alrededor de la tabla semirredonda de Campomanes aquellos caballeros y damas ciclistas, que Pedalibre ya no era lo que había sido. Los antiguos se quejaban de que las asambleas eran pesadas, aburridas, muy "reivindicativas" y que habían perdido el calor de tiempos pasados, cuando un montón de gente -con marcada vertiente ecologista pero también, y sobre todo, cicloturista- abalanzada sobre los mapas, embebida de curvas de nivel y caminos señalados o imaginados, programaba rutas al amparo de las cañas que siempre rubricaban cada asamblea. Humanidad. Encuentro. Participación. Realidad.

Yo aterricé en una época en la que ya interné había barrido con lo asistencial y se estilaba lo virtual. Cuando las rutas no se programaban con tiempo sino que, al uso de la moda y tecnología imperante, más o menos se improvisaban, confirmaban y/o anulaban con suma celeridad. Correos electrónicos sustituían voces, rostros, manos, cervezas... y ficheros adjuntos hacían las veces de planos cartográficos. No voy a caer en melancolías románticas acuñando esa singular frase -optimista donde las haya- que dice "Todo tiempo pasado fue mejor". Sería demasiado fácil. Yo no sé si el Pedalibre de antes era mejor o peor que el actual. Imagino que dependerá de las percepciones, sensibilidades y experiencias personales En mi humilde opinión, yo creo que a Pedalibre le falta fuelle. Pienso que los socios que la conforman apenas se conocen o comparten tiempos y espacios, y que, atendiendo a la doble vertiente (reivindicativa-cicloturista), la primera línea es llevada a cabo por un número indefinido y abstracto de personas que plasman y desarrollan sus ideas a través de la red, sin tener muy claro qué apoyo o repercusión tiene en el resto de socios, y que la segunda, aún siendo más real (dado que aún tenemos la fortuna de pedalear presencialmente), tampoco es que tenga mucha fuerza o, al menos, así lo siento yo, aunque he de reconocer que en la actualidad mi trabajo y situación personal no favorecen el acudir a las excursiones que se organizan y puede que esté confundido.

EDITORIAL

¿Estamos vivos, activos? Parece ser que atrás quedó el intento de cambio de local, nos ha costado Dios y ayuda llevar a cabo el sondeo de si Ciclopedia Sí o Ciclopedia No (aún no tenemos claro si va a haber personas que se encarguen de su confección), a las asambleas de la Bicicleta Café –reducidas a una al mes, en lugar de las cuatro o cinco del pasado- no es que vayan tantas gentes (en la del mes pasado estuvimos cuatro, al más puro estilo campomanero) y Pedalibre, tal y como lo veo yo, se ve incapaz de atender, ajustarse, dar respuesta, a la realidad ciclista urbana actual. Otros colectivos (por fin) lo hacen. Ya no estamos solos en la lucha (qué bien). Solemos decir que, en cualquier caso, seguimos manteniendo el caché en el terreno cicloturista (probablemente sea cierto). Y parece ser que, en el campo internetero, nuestras numerosas ventanas (facebook, twitter, etecé, etecé) son visitadas, consultadas, clickeadas por muchas gentes de espacios cercanos y lejanos. A veces me da la sensación de que Pedalibre es, sobre todo, eso: una suerte de asesoria biciclética virtual gratuita. Pero también podría estar equivocado en esto. Huyo del ordenador, una vez he acabado de utilizarlo como herramienta de trabajo, como de la peste, así que no soy de los que navegan plácidamente por esas aguas insondables durante tiempos incontables.

La reflexión que encabeza este editorial, y que me gustaría compartir con vosotros, es una pregunta que, inevitablemente, trae en cascada otras, para que cada cual las reflexione como estime: Pedalibre was here?

¿Son nuestras rodadas como las huellas de los dinosaurios que ya no existen?, ¿una asociación que brilló y que vive de la gloria del pasado?

¿O podemos decir Pedalibre is here?

¿Nos estamos adaptando a nuevos tiempos, nuevos modos, nuevas modas o, como a la familia de la Casa Usher, nuestros días están contados?

¿Se producirá, alguna vez, la necesaria y ansiada renovación generacional o seguiremos integrándola un grupo de socios de mediana, y avanzada, edad?

El tiempo, siempre cortés, contestará todas estas preguntas...

Encuesta a los socios sobre el futuro del ciclopedia

por el Grupo de Trabajo del Ciclopedia

A continuación os presentamos los resultados y conclusiones que sacamos de la encuesta realizada entre los socios sobre el futuro de nuestro querido Ciclopedia.

PARTICIPACIÓN

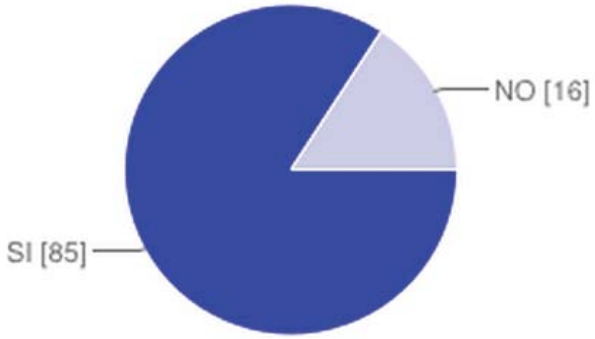
Como se puede ver el **50%** de los socios contactados han contestado a la encuesta.

	Nº	Porcentajes	
Nº socios activos	224	45,09%	Porcentaje de participación: encuestas obtenidas sobre el total de socios
Nº socios no contactados	29	12,95%	Porcentaje de socios no contactados sobre el total de socios
Nº socios contactados	195	51,79%	Porcentaje de participación: encuestas obtenidas sobre los socios contactados
Nº encuestas realizadas	**101**		

RESULTADOS

Al haber contestado **101 personas**, los números de respuestas a la primera pregunta corresponde al porcentaje. Para las siguientes preguntas hay que tener en cuenta que sólo las contestaron los que eligieron el sí en la primera pregunta.

1. ¿Piensas que el Ciclopedia tendría que seguir existiendo?

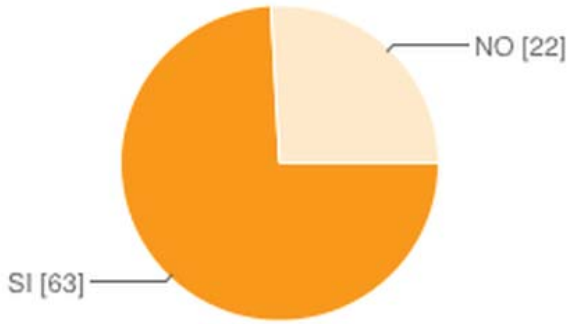


SI	**85**	84%
NO	**16**	16%

El análisis de los resultados de esta pregunta no ofrece muchas interpretaciones y resulta que el **84%** de los socios que han contestado, quieren que el Ciclopedia siga publicándose. Está claro que la gente que respondió a la encuesta quiere que siga habiendo un boletín de la Asociación y, dentro de la gente que ha elegido dicha opción, no les importa que se dedique cierto dinero para que alguien realice la maquetación si no hubiese voluntarios entre los socios.

Preguntas para aquellos que han respondido SÍ en la pregunta 1.

2. En tu condición de socio/a, ¿aceptarías que se pagase por la labor de maquetar los siguientes números?

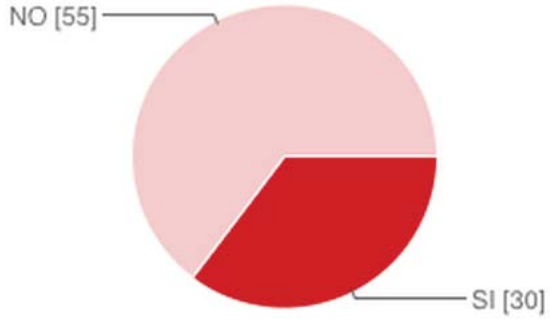


SI	**63**	74%
NO	**22**	26%

A esta pregunta solo se respondía si en el primera se había respondido de manera afirmativa, por lo que de los 85 socios que dijeron sí al Ciclopedia, tenemos que 63 socios responden afirmativamente a esta pregunta, lo que supone que un **74 %** de los socios que han participado en la encuesta apoyan esta posibilidad.

Si bien hemos obtenido en la pregunta 3.a, donde se preguntaba a los socios en que podrían aportar al Ciclopedia, varias personas que se han ofrecido a hacer esta labor, por lo que se contactará con ellos y si nos evitamos este coste, seguiremos con esta labor altruista por parte de un socio.

3. ¿Estarías dispuesto/a a colaborar en la elaboración de éste (redacción de artículos, coordinación o maquetación del boletín)?



SI	**30**	35%
NO	**55**	65%

Con esta pregunta se cambia la tendencia, y es minoría el número de socios que se animarían a aportar algún contenido al Ciclopedia, siendo el **35%** de los socios que contestan los que lo harían.

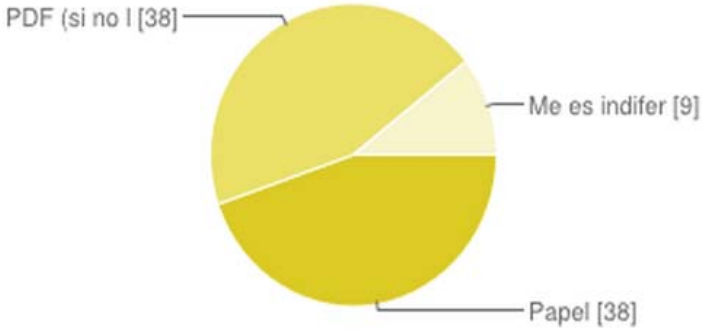
El resumen de la pregunta 3.a., donde cada participante de la encuesta nos informaba de cómo podría o le gustaría participar, el resumen es el siguiente:

- Artículos: **21 socios**
- Maquetación: **3 socios**
- Coordinación: **2 socios**
- Otros (fotos, ayuda en labor de distribución): **4 socios**

De las 30 personas que se ofrecieron para colaborar con la revista; algunas ya lo hacen a través de la redacción de artículos, otras son nuevas.

En este sentido, desde el grupo de trabajo de la revista, queremos decir dos cosas. Una, que el correo de contenidos@pedalibre.org está siempre abierto a recibir cualquier aportación y os invitamos a ello, a perder el miedo de hacerlo pues entre todos construimos la revista y entre todos la damos contenidos y todas las aportaciones son de excepcional calidad y son válidas por supuesto, para ser publicadas y nuevas colaboraciones aportarían diversidad a la publicación. Y dos, que en esta encuesta ha habido varios socios que nos han dicho que aportarían algo, pero no han dejado forma de ponernos en contacto con ellos, por lo que rogamos a estas personas que volváis a indicarnos vuestra voluntad, para tomar nota en nuestra base de datos del grupo de personas que en un momento podríamos contar para este trabajo.

4. ¿Como te gustaría seguir recibiendo el Ciclopedia, en pdf o en papel?



38	45%
38	45%
9	11%

Papel

PDF (si no lo recibes aún en este formato, comunícalo en esta dirección de correo: socios-pedalibre.org)

Me es indiferente

El resultado a esta pregunta nos iba a marcar el futuro soporte de la revista, y podemos decir que lo que hay es un empate técnico, pues hay **38** socios que prefieren el papel, otros **38** que la prefieren en pdf, y un grupo, que bien podría ser el que desequilibrara la balanza para un lado o para otro de 9 socios que les es indiferente el formato en el que reciban la revista.

Añadir a este análisis, que los 38 socios que han manifestado su preferencia de recibir el Ciclopedia en pdf, coinciden en número con los que actualmente lo tienen solicitado de esta manera. Desconociendo que personas son éstas, sí llama la atención la coincidencia en el número y entendemos que es un grupo de socios que apuestan por la difusión de la revista en este formato. Conclusión: O todos los que reciben el pdf en papel han contestado a la encuesta o hay más gente dispuesta a recibir el boletín por ese medio.

A todo ello, añadir que quien quiera notificar algún cambio en este sentido, no tiene más que hacerlo mandando un correo a la dirección de socios@pedalibre.org.

EXTRACTOS DE RESPUESTAS

A continuación se muestra un extracto de algunas personas que acompañaron su respuesta de algún correo electrónico que se consideran significativas por mostrar la variedad de opiniones, de situaciones de cada uno y cómo se ve/valora el Ciclopedia y también dos ejemplos de ofrecimiento con su sinceridad, es decir querer colaborar pero dentro de lo que el resto de la vida privada de uno le permite o en utilizando la experiencia laboral o en otras asociaciones de uno mismo.

"Veo que como en toda asociación ha llegado el momento de plantear la disyuntiva entre profesionalizarla o seguir gestionándola con el trabajo voluntario de los socios.

Es una encrucijada de difícil solución. Solemos pensar que los trabajadores voluntarios son una fuerza imparable que suple a base de su esfuerzo y de su tiempo la carencia de los conocimientos necesarios para gestionar en todos sus aspectos una asociación. Y además el resto de los socios frecuentemente piensan que si lo hacen es porque les divierte. El contratar servicios profesionales de comunicación es visto normalmente entre los socios como una mercantilización de una asociación que poco a poco la irá alejando de los fines para los que fue fundada y lejos de las ideas de los socios fundadores. Por otra parte acarrea unos gastos adicionales que no sabemos si podrán hacerse frente y que seguramente generarán suspicacias en más de uno.

La situación del ''mundo de la bici'' en España y concretamente en Madrid es de un crecimiento acelerado con cifras de venta de bicicletas que muy poca gente podría imaginarse hace unos pocos años. Como diría Perogrullo esto trae consigo el aumento de usuarios de una forma espectacular. La pregunta que debemos hacernos es si nuestra asociación está creciendo al mismo ritmo que el num. de usuarios o estamos perdiendo espacio o cuota de participación y en consecuencia capacidad de influencia, tanto sobre la población como sobre las instituciones. Si como creo nos estamos manteniendo más o menos estables en cuanto a num. de socios, eso significa que nuestra presencia cada vez es menor y si no hacemos algo distinto cada vez será menor.

Esta son las razones por las que pienso que la asociación debe contratar a algún profesional que se encargue no solo de la maquetación de una revista, que puede ser en PDF y en ocasiones especiales en papel, sino también de todos los aspectos relacionados con la comunicación, presencia e incremento de socios.

Con mi reconocimiento a todos los que estáis trabajando en pro de la asociación recibid un cordial saludo."

"Soy socio fundador de Pedalibre y desde principios de los años 80 llevo pagando todas mis cuotas anuales. Fui además el encargado de elaborar el primer número de Ciclopedia. Desde hace muchos años no participó en casi nada de Pedalibre y sigo pagando la cuota por apoyar a la asociación. El único vínculo que he mantenido durante estos años con la asociación es a través del Ciclopedia. Creo que una versión electrónica podría ser más interesante aunque no recibo ninguna información vía mail ni otro medio informático. Por estos motivos si no existiera Ciclopedia quizás me habría dado de baja. Por esta razón creo que debería seguir existiendo..."

..."soy socio de Pedalibre desde hace unos 10 años. Sin embargo, mi participación en la vida de la Asociación es testimonial. Quiero decir, que me limito a pagar la cuota y leer con entusiasmo CICLOPEDIA. Nunca he asistido a ninguna Asamblea ni participado en ninguna de las actividades propuestas. En cierta ocasión mandé un par de fotos para la revista, pero nada más.

No me jacto de ello, pero creo que las asociaciones también deben de ser conscientes de que este tipo de socios existe. Personas que respaldan la filosofía y las actuaciones de la asociación, y que la quieren respaldar constando como socios; pero que por muy diversos motivos, no participan en más actividades.

En mi caso particular no dispongo de mucho tiempo. Tengo dos hijos y mi mujer trabaja por las tardes. Los fines de semana procuramos pasarlos en familia. Mi "vinculación" con la bici se fundamenta en ser mi medio de transporte habitual, especialmente para ir a trabajar. Pero apenas monto para hacer deporte y, aunque ya me gustaría, hacer rutas.

Cuando leí el SOS que mandasteis sobre Ciclopedia, me cuestioné mi compromiso con Pedalibre. Por un lado, quisiera que Ciclopedia siguiese siendo un aliento en el, en ocasiones, complicado mundo del ciclista urbano. Pero por otra, no puedo decir que sí a algo que no tengo claro si puedo cumplir.

Como no me veo ni escribiendo artículos ni buscando fotografías, en todo caso, veo alguna posibilidad de colaboración en la maquetación, pero no tengo ni idea de cómo se hace. Si fuese un programa sencillo de manejar, que no requiriera desplazamientos, sino que la comunicación pudiese ser on-line, tal vez podría planteármelo.

Ya veis que no os estoy diciendo un "aquí me tenéis", simplemente un "quisiera, pero no sé si puedo".

Admiro y valoro a los pocos que lleváis adelante la Asociación y el boletín. Todo mi reconocimiento y agradecimiento por la labor de todos estos años. Si finalmente Ciclopedia muere, será una pena, pero vosotros no pudisteis hacer más y el resto no supimos o no quisimos hacer algo."

"soy profesor de planificación del transporte, estoy especializado en movilidad ciclista que es en la línea que oriento mi investigación. Por mi trabajo leo muchos artículos científicos. Creo que podría preparar una reseña periódica sobre estudios interesantes para el ciclopedia. Es una idea no muy pensada pero si se pudiera hacer algo interesante para la difusión y eso aporta... pues ahí la dejo"

..."estoy interesado en entrar a formar parte del equipo de redacción. Soy socio desde este mismo año y tengo interés en colaborar con esta iniciativa. En principio me gustaría colaborar con el equipo de trabajo en las tareas en las que necesitéis más asistencia. Personalmente dirijo una revista que nada tiene que ver con la bicicleta donde comencé del mismo modo haciendo labores de redacción, y espero que está actividad me pueda ayudar a colaborar con vosotros del mismo modo."

CONCLUSIONES

A la vista de los resultados recibidos parece claro que los socios que han expresado su opinión quieren claramente que siga habiendo un boletín de la Asociación incluso pagando a alguien si fuese necesario para hacer la maquetación de dicho boletín.

Como también se ha ofrecido gente tanto para la maquetación como la coordinación, se contactará primero con esa gente para ver si pueden hacerse cargo de esas dos vacantes. Si fuese así, el Ciclopedia podría seguir con el impulso de esta nueva gente... y de toda la gente que se ofreció para colaborar en la aportación de contenidos o fotos.

Si se viese que no se llega a cubrir la vacante de maquetador (que es la más técnica, se entiende que la vacante de coordinador se conseguirá cubrir) entonces, desde el grupo de trabajo del Ciclopedia, se intentará ver alternativas de pago para proponerlas a la Asociación (Junta y/o Asamblea)

FUTURO

Esperemos que la realidad confirme los resultados de la encuesta. Animamos a la gente interesada a colaborar con el boletín de cualquier forma que sea y con el tiempo que quieran dedicar.

Para que todo este esfuerzo no haya sido en vano ,se anima a la gente dispuesta a colaborar a ponerlo en práctica con aportaciones para los próximos números y a darse de alta en el grupo de trabajo del Ciclopedia (existe una lista de correo en yahoo) o ponerse en contacto con nosotros en las direcciones de correo socios@pedalibre.org o contenidos@pedalibre.org (para los que no nos han dejado su correo de contacto).

En particular, se ruega a las personas que se han ofrecido para la maquetación y la coordinación de la revista y que no han dejado dirección de contacto (la encuesta es anónima y no sabemos quién ha contestado) que nos contacte en las direcciones de correo anteriormente indicadas para que su ofrecimiento no se pierda.

Los niños consentidos del consumismo

Por José Manuel

El diccionario de la Real Academia define la mercadotecnia como el conjunto de principios y prácticas que buscan el aumento del comercio, especialmente de la demanda. La mercadotecnia consigue que consumamos cosas que no necesitamos, pero también ha conseguido condicionar nuestra forma de comportarnos y de juzgar a los demás: una persona con ropa antigua o defectuosa es un cutre, pero una persona decente es el que compra y tira por temporada. Y también condiciona las normas de educación: grosero es el que se estira o bosteza sin taparse la boca en presencia de otros, y guarro es el que no se ducha después de montar en bici, pero el que fuma es un tipo educado (aunque le eche su humo y peste a los demás) y limpio (aunque se trague ese veneno).

Parece que los fumadores han tenido un trato preferente a pesar de ser enemigos de la salud, de la limpieza (tiran colillas por doquier) y del medio ambiente (han provocado muchos incendios). Pero claro, pagan mucho por su vicio, y los beneficios

de unos pocos e impuestos lo compensan todo. Incluso en los carteles que hay subiendo al Puerto de Cotos pone “prohibido tirar colillas encendidas”, luego tirarlas apagadas sí estaría permitido ¿no?

Estas incongruencias son tan cotidianas que ya ni las cuestionamos. Y con el tráfico ocurre lo mismo. Los conductores somos como unos niños malcriados a los que se nos consiente casi todo. Y digo somos, porque los cicleros también disfrutamos de cierta impunidad, aunque hay una diferencia sustancial que actúa como selector natural: nuestras imprudencias principalmente las pagamos nosotros mismos, ya que es difícil -pero posible- causar un daño sin irnos al suelo. Parecido a los moteros, aunque su máquina por ser más potente y pesada que una bici, también es más peligrosa. Sin embargo tengo la sensación de que las imprudencias de un conductor de coche con mucha frecuencia las pagan otros.

He querido hacer un recopilatorio de las conductas habituales, cuya única justificación se encuentra en sentirse –o considerarlo- superior a los demás por el mero hecho de llevar un coche. He bautizado como ‘Volantín’ a nuestro conductor modélico:

> Volantín es listo y mucho. Para empezar con lo que da acceso a conducir un coche: un carné a perpetuidad. Aprobar una vez es evidencia más que suficiente de que se encuentra capacitado y conoce el código como para conducir toda su vida, aunque Volantín se pase 20 años sin volver a montarse en un coche. Y eso confiando en que superar ese examen demostrase la capacidad y conocimientos necesarios. Por supuesto no hay que aprobar otro examen para renovar el carné, ni siquiera hay que hacerlo si se han perdido todos los puntos, en cuyo caso basta con pagar (que a veces lo paga el seguro) por un curso que es un mero trámite. Una prueba de aptitud periódica eliminaría de la circulación a muchos que se encuentran manifiestamente incapacitados para pilotar una máquina móvil, potente y pesada. Quizá no se hace para no atentar contra la susodicha mercadotecnia automovilística, en perjuicio de la seguridad de todos.
>
> Volantín es importante. Su derecho a desplazarse es prioritario, por eso las autoridades destinan al coche la mayoría del espacio público. Más carreteras, más carriles, más aparcamientos. ¡Quiero más velocidad! exige Volantín. Las aceras pueden mantenerse demasiado estrechas como para que pase una silla de ruedas o un carrito de la compra, pero el espacio de Volantín es sagrado. Él no solo tiene que ir y venir, también tiene que aparcar. No me digáis que no es justo que una buena parte del espacio público se destine a que Volantín tenga un sitio para dejar su coche privado. Y si un ayuntamiento insensible no atiende su derecho, entonces podrá tomárselo por su cuenta. Y si se pretende peatonalizar una calle y eliminar de ella los aparcamientos, o bien poner parquímetros, entonces se organizará una oposición feroz para evitar que se quite ese derecho al espacio para el coche público y gratuito. Ese derecho es un derecho básico como la educación o la salud.

“El espacio público no se vende, se defiende”... para los coches.

Volantín tiene cosas urgentes que hacer, los demás no. El que se sube a un coche tiene el derecho a la prisa. Y el deber. No se puede concebir una conducción 5 ó 10 km/h por debajo del límite máximo permitido. Eso va contra las buenas maneras y es consecuentemente reprochado con el oportuno pitido. Y en muchas vías, incluso yendo al máximo, “porque aquí se puede ir a más”. La regulación del tráfico debe dar prioridad a Volantín frente a los peatones, que son gente ociosa que van de paseo y en los cruces regulados por semáforos tienen que esperar mucho más y atravesar apresuradamente, ya que están invadiendo el espacio legítimo de los coches.

Volantín tiene el derecho a estacionar temporalmente donde le plazca, aunque por respeto hacia los demás no lo hace. Por eso nunca verás un coche en doble fila, ni en un paso de peatones, ni una esquina dificultando el giro, ni subido a la acera, ni en un vado...

Volantín es un tipo que valora la constancia. Debe mantener la punta de velocidad. Es un valor que otros hemos perdido, por eso puede sobrepasar un semáforo hasta 3 segundos después de puesto en rojo, o eludir ceder el paso a un peatón que tenga preferencia. “Yo no aflojo, miro pa’otro lao y si tiene agallas que cruce” es la táctica de Volantín. Luego se recuerda a sí mismo que él es el que tiene el derecho y el deber de la prisa. Por eso también adelanta a las bicis para girar a la derecha in extremis en la siguiente bocacalle o se molesta

si va una bici delante que le hace reducir a 10 ó 15 km/h. “Si todavía fuera otro conductor aparcando y por lo tanto poseedor de derechos como yo -piensa Volantín- no me importaría pararme del todo, pero disminuir la velocidad por un mindundi que va en bici, eso es una ofensa a la autoridad. Que se vaya a dar paseítos al parque”. Recuérdese que alguien en bici no se está desplazando por necesidad, sino por fastidiar a los sufridos conductores.

Volantín es un tipo comedido. De ahí que evite alzar la voz, gesto propio de gente soez, frente a la posibilidad de pegar un fino claxonazo. Esta elegante

forma de proceder tiene muchas aplicaciones. Volantín lo usa para saludar a sus amigos, para protestar cuando algún insensato le hace perder la punta de velocidad o para prevenir esa fatídica situación antes de llegar a un cruce con preferencia. Y también para resolver conflictos entre iguales. Así, si otro ha ejercido su derecho a aparcar donde le place y ha dejado bloqueado el coche de Volantín, entonces Volantín puede liarse a desgañitar su bocina, sea la hora que sea, ya que su derecho a mover el coche está muy por encima del derecho de los peatones o vecinos de casas contiguas a dormir o a no ser aturdidos. Total, “es culpa del otro” barrunta acertadamente Volantín.

Volantín es como James Bond, tiene licencia para matar. El carné de conducir, la normativa, su aplicación y el seguro del coche le confieren tal impunidad que Volantín puede jugársela. Mejor dicho, puede poner en riesgo a los demás con brusquedades, adelantamientos temerarios, aproximaciones peligrosas, etc. Normalmente no pasa nada, y si pasa, pues es difícil que tenga consecuencias negativas para él. Con muy mala suerte, quizá pierda una mañana en un juzgado.

Volantín fomenta la solidaridad. Qué mejor actitud que compartir con tus prójimos la imposiblidad de avanzar. Por eso es frecuente ocupar la intersección de los cruces, aunque no se pueda salir de ella. Si Volantín no puede pasar ¿qué hay de malo en que bloquee el paso a los demás? Así un mal compartido se resuelve mejor y fomenta la colaboración solidaria. La alegría que genera debe ser festejada como se merece entre automovilistas, con un concierto de pitadas. No resuelve nada, pero así se comparte y reparte el infortunio aturdiendo a implicados y ajenos.

Volantín es presumido. Por eso le gusta que se vea su coche. Los acomplejados paran detrás de la raya de un semáforo, pero Volantín siempre la pisa. Incluso ocupa el paso de peatones cuando no podía avanzar más, así los viandantes, como seres inferiores que son, tienen que esquivarlo para rendirle pleitesía. Otro buen truco para lucir carrito es ocupar dos plazas de aparcamiento. Si Volantín ajustase para dejar sitio para otro coche, el suyo pasaría desapercibido.

Volantín es delicado y atento. Cualquier peatón o ciclero puede estar en verano paseando o pedaleando por la calle o sentado en un banco, pero Volantín necesita el aire acondicionado para que no se altere su metabolismo (y en invierno la calefacción). Por eso, si tiene que esperar con el coche parado, aparte de poder dejarlo donde le plazca, no es necesario que salga del coche a buscar una sombra. Al contrario, podrá mantener el coche encendido para aplicarse una dosis de fresquito artificial. Los demás invasores de la vía pública -que como hemos dicho pertenece legítimamente a los automovilistas- deberían agradecer que se les lance ese calorcito extra que tan bien sienta en verano, condimentado con humo y ruido. Bueno, ruido no, musiquilla relajante, porque...

...Volantín es melómano. Ay, qué mejor melodía que el run-run del corazón de un coche, con lo que luego cuesta arrancarlo. Lo mejor es disfrutarlo y compartirlo. Por eso hay tantos reacios a apagar el motor en momentos de espera. El silencio priva de placer. Hay que incentivar el ruido del motor, por eso el acelerón tan practicado por Volantín, es como el trino de un jilguero. Cualquier buen automovilista que se precie, debe dar acelerones, aunque esté en punto muerto. No solo es música, ya es parte de nuestro folclore. La Unesco debería concederle el título de patrimonio cultural inmaterial de la humanidad. ¿Qué no? Es que os falta visión de futuro. Con lo que protestaron los ecologistas del imperio romano por arrasar montañas y bosques para sacar oro, y 20 siglos después las Médulas de León son patrimonio de la humanidad.

Volantín es célebre. Todo el mundo le conoce y está pendiente de él. Todos debemos saber de dónde viene y a dónde va, por eso no le funcionan los intermitentes. No los necesita. El coche automáticamente le confiere el título de chulo del barrio y ya no necesita dar explicaciones de si va a girar o no.

Seguro que la mayoría de los automovilistas no reúnen todas las virtudes de Volantín, pero cumplir alguna es casi inevitable. Y también es seguro que el que decide seguir el ejemplo de Volantín no obtiene el reproche social, ni administrativo, ni penal que merecería en una sociedad sensata. La impunidad de los violentos viales ha quedado demasiadas veces patente.

Supongo que con estas costumbres tan arraigadas, pedirle a los automovilistas que renuncien a sus aparentes privilegios y se comporten de forma educada en la calzada, suena tan absurdo como lo que decía una canguro de dibujos animados a su cría: “la selva no es lugar para hacer el animal salvaje”

Paseo de las Delicias, 65 bis. Teléfono: 91.530.77.87
ciclosdelicias@ciclosdelicias.com
http://www.ciclosdelicias.com/

L-V 10:00-14:00 y 17:00-20:30
Sábados 10:00-14:00 y 17:00-20:00

Plan Andaluz de la Bicicleta 2014-2020

por Josefa Masa y Manuel Jurado

Andalucía ha aprobado recientemente el Plan Andaluz de La Bicicleta, PAB 2014-2020, con el objetivo de que la bicicleta se use en las ciudades y áreas metropolitanas como un medio más de transporte, sin olvidar el uso de la bicicleta para la práctica del deporte, el ocio y el turismo. El plan quiere contribuir a la generación de un modelo de movilidad orientado hacia la sostenibilidad ambiental, social y económica.

El plan se fundamenta en que:

La bicicleta es un medio de transporte eficiente no necesita combustible, consume poco espacio público, reduce la congestión del tráfico y es más rápido en la mayoría de los desplazamientos urbanos.

Las infraestructuras ciclistas se conectan fácilmente con otros medios de transporte (metro, cercanías, autobús) y se adaptan fácilmente a las exigencias de zonas protegidas (culturales o ambientales). La práctica del ciclismo **mejora la salud y la calidad de vida** de las personas que lo practican. Además la bicicleta es un **medio de transporte no contaminante y libre de ruidos,** que contribuye a la mejora de la salud de la población.

El fomento del uso de la bicileta es una **acción transversal** que forma parte de los objetivos de diferentes departamentos de la administración pública: ambiente, energía, transporte e infraestrutruras,

turismo, habitabilidad de espacios urbanos y metropolitanos, salud, educación y politicas de igualdad.

Se han definido **tres ámbitos territoriales** con diferentes usos potenciales de la bicicleta: el conjunto de Andalucía, las áreas metropolitanas y las ciudades.

A escala autonómica: incrementar la accesibilidad segura en el territorio con la creación de una red de vías ciclistas de carácter autonómico para uso, fundamentalmente, de **ocio, turismo y deporte** apostando por una actividad económica compatible con la conservación del medio.

A escala metropolitana, integrar a la bicicleta como medio de transporte en las estrategias de **sistemas intermodales**, así como para el desarrollo de la **movilidad autónoma** en bicicleta en desplazamientos interurbanos de corto recorrido.

A escala urbana, fomentar la bicicleta como medio de transporte preferente, con la creación de redes urbanas de vías ciclistas y la puesta en marcha de servicios complementarios.

El plan definen **criterios para planificación** y el diseño delas redes ciclistas, (urbanas, metropolitana y autonómica) con **criterios funcionales** (intermodalidad, continuidad conectividad, comodidad, uso universal) y **técnicos** (segregación, señalización, tipología. de pendientes, curvas...), definición de servicios de complemento como los aparcamientos, la bicicleta pública y bicicleta eléctrica.

¡Enhorabuena a los andaluces! Estamos ante un plan ambicioso, integral en el que participan muchos sectores de la población. En los próximos seis años estaremos muy atentos a su implantación....y os lo iremos contando.

http://www.juntadeandalucia.es/fomentoyvivienda/portal-web/web/areas/transportes/plan_bici

Centauros del asfalto

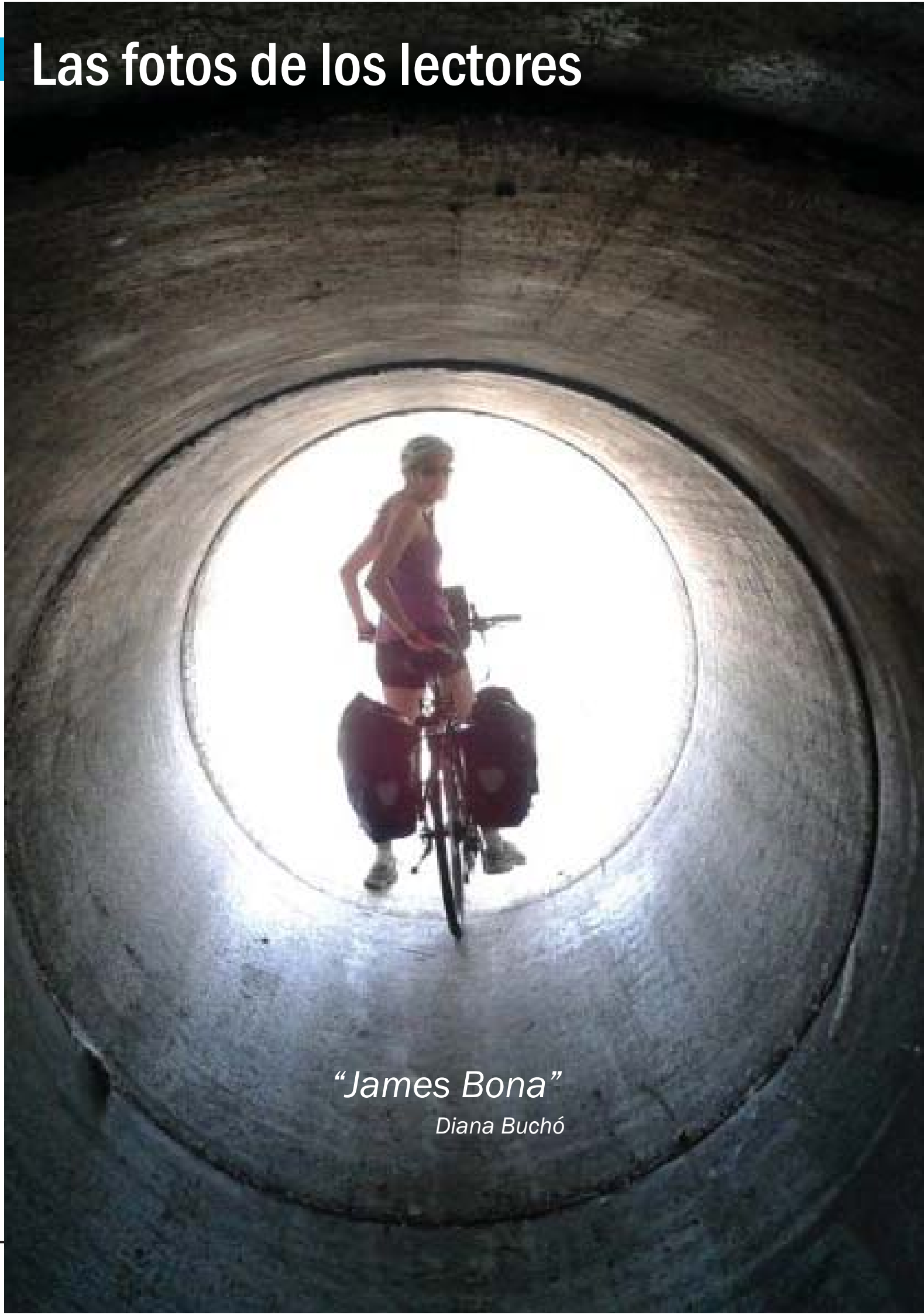
por Walter Post Villacorta

El centauro es, como todos sabemos, un ser mitológico. Mezcla de hombre y caballo, aúna la fuerza animal con la inteligencia y raciocinio humanos. Es condición del ciclista, al pedalear por la ciudad, poner los pies sobre el suelo y ser consciente tanto del peso de su cuerpo en las plantas de los pies como del calor y presión de sus manos sobre el manillar. Es en esos instantes cuando me siento algo centauro yo también. Este ser híbrido entre peatón –que camina- y conductor de vehículo –que se desplaza sobre ruedas- que somos los ciclistas nos confiere un modo de sentir la ciudad peculiar y distintivo. De algún modo, los motoristas se podrían asemejar a nosotros, pero el ruido y vibración del motor que tienen entre sus piernas aniquilan esta sutil percepción. A los ciclistas, como a los peatones, tocar suelo nos confiere un vínculo especial con el espacio en el que vivimos, nos hace tomar conciencia de nuestro cuerpo constantemente, pero lo extraordinario de los ciclistas es que lo hacemos sobre la calzada, un lugar frecuentado mayoritariamente por máquinas que, aun cuando no lo percibamos de manera consciente, suponen una amenaza. Es sutil, pero muy real. Recuerdo que ésta fue una de mis primeras grandes sensaciones cuando comencé a utilizar la bici en la ciudad (además, por supuesto, de las de vulnerabilidad y lentitud): la intensidad del asfalto bajo mis pies y el goce de convertirme, día a día, en un ser mitológico.

Centauros -y centáurides- que pedaleamos mientras nuestra respiración se acelera y nuestra mente estudia velocidades y trayectorias, analiza objetos moviéndose o se deleita con la forma en que las nubes anaranjean el cielo. Seres humanos -mezcla de animales y ángeles- que se encuentran, a través del pedaleo, equilibrados, integrados. Intelecto y músculo convergiendo en un mismo objetivo. Hombres, mujeres y máquinas rodantes no contaminantes ni asustantes unidos.

Centauros y centáurides del asfalto que lo humanizan y descontaminan, que siembran, sobre la calzada, entre humos, ruido y prisas, con labor de granjero paciente, semillas de sudor, silencio y calma.

Las fotos de los lectores



“James Bona”

Diana Buchó

“‘LLuerva’, Semana Santa 2013”

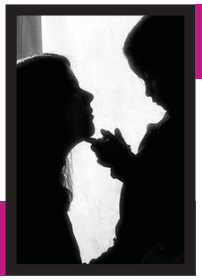
Diana Buchó

“Puentes que llaman coches, puentes que desprecian bicis. Lisboa, verano 2013”

Walter Post

“Caracoleando bicis.
Lisboa, verano 2013”

Walter Post



Del libro "Poetas en bicicleta"

TAGALO:

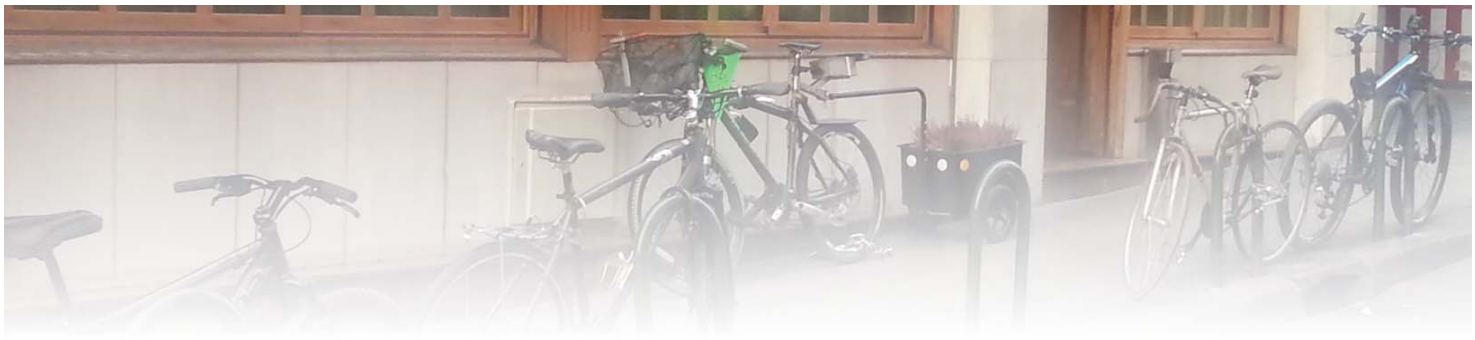
Con las primeras lluvias
Se agitan las dinamos
Manila muestra ahora su condición más húmeda
Cruzan escenas de jóvenes
En mangas de camisa
Un café, una oferta de pasear
Descalzos, tal vez en bicicleta,
Por el módico precio
De un plato de pescado

Carmen Galeto Domínguez

El pueblo tagalo es una etnia indígena de origen austronesio (los pueblos austronesios son un grupo de población presente en Oceanía y Sureste asiático, que hablan, o cuyos antepasados hablaban, alguna de las lenguas austronesias, son originarios de la isla de Taiwán e incluyen a los malayo-polinesios que se expandieron por toda Oceanía, excepto Australia, además de Madagascar) que vive en la isla de Luzón, Filipinas.

Asimismo, el **tagalo** o **tagálog** es una lengua hablada mayoritariamente en las Filipinas. Se encuentra dentro del filo austronesio, más concretamente en la rama occidental de la familia malayo-polinesia. Es autóctono de las partes central y sur de la isla de Luzón donde se encuentra su capital, Manila. Hacia 2007, el tagalog ocupaba el 37º lugar entre las lenguas del mundo y era hablado por 25 millones de personas como lengua nativa;2 si se suman los datos de hablantes de segunda lengua, la cifra se acerca a los 90 millones. La emigración creciente de filipinos a otras partes del mundo ha creado muchas comunidades de hablantes de tagalo, especialmente en los Estados Unidos y Canadá. De hecho, el tagalo es la sexta lengua más hablada en los Estados Unidos.

Pilar Rivero



Hace un par de años por estas fechas tuve un accidente urbano con mi bicicleta. Aunque a veces me distraigo y en ocasiones cometo alguna pequeña imprudencia aquel día no fui yo el culpable, un coche salió de su garaje sin mirar a la calzada y literalmente me lo tragué, fue un gran susto y una experiencia desagradable por las heridas que me produjo el accidente y el destrozo de mi bici, pero sobre todo me molesto mucho los comentarios posteriores muchos bienintencionados pero fuera de la realidad de lo que es mi opción de trasporte diario. Mi poema conecta con la diversión, la originalidad, la personalidad.....y con una frase de Paolo Coelho: "Si crees que la aventura es peligrosa, prueba la rutina. Es mortal"

Pepe

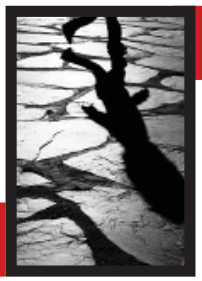
ODA A LA BICICLETA

Cuando vas en bicicleta
a todos has de explicar,
la causa de tu "rareza",
de esa conducta "anormal".
Si tienes la mala suerte,
de sufrir un atropello,
la mayor parte de gente,
ya lo sabia hace tiempo.
Todo el mundo conocía
eso que te iba a pasar,
¿acaso por ser ciclista
menos suerte en el azar?

Pues bien, paso a relatar,
esa historia cotidiana,
en la que pedalear,
no es una lucha espartana.
La bicicleta equilibra,
te mantiene en equilibrio,
la montas sin gasolina,
no requiere de permisos.
Es versátil, divertida,
barata y original.
Sencilla y agradecida
el vehículo genial.

Te ahorrara mucho dinero
y no contamina nada,
es un gimnasio de acero,
hace la vida mas sana.
Humilde y aventurera,
mítica, gran corredora,
por el medio ambiente vela
y humaniza a las personas.
Te devuelve la poesía,
los juegos de la niñez,
la alegría, la sonrisa,
te cura la estupidez.
Pone a todos por igual,
sin distinguir sexo o clase,
no es importante la edad
cuando ciclista te haces.

Conquista la libertad,
descubre la fortaleza,
mientras que tu pedaleas
a través de la ciudad.
Y si caes o te accidentas,
porque el destino lo quiso,
recuerda que en bicicleta,
es donde mas has vivido.



Born in the U.S.A

por Dolores Ruano

No, no, no es un alegato al supuesto Welfare State del estilo de vida americano.

Es la historia de cómo mi bicicleta de diario 'Bruce' revivió del olvido y del último rincón de mi cuarto trastero.

Todo comenzó hace más de 10 años cuando un amigo de mi padre le dio la antigua bicicleta de su hija que no utilizaba: según mi padre era un 'hierro'. Una bicicleta de montaña, sin suspensión, con 7 marchas y 3 platos, frenos Cantilever y ¡dos ruedas!, lo que yo necesitaba. En su cuadro había una pegatina con la bandera americana y el referido eslogan: 'Born in the USA'. El título de la famosa canción pegado en su cuadro, provocó que el nombre de Bruce fuera el ideal, para esta bici robusta y negra.

Yo por aquel entonces no era usuaria habitual de la bici, pero de vez en cuando, algún paseo sí que me daba por el parque o por el famoso carril bici, pero poco más.

Pasado el tiempo se presentó la oportunidad de realizar una primera escapada cicloturista, de sólo tres días y decidí usarla. Era una prueba, para ver qué tal iba yo en bici tanto tiempo.

Y ¡oh, sorpresa! En una rampa, donde creí conveniente poner la marcha más corta, descubrí que algo pasaba con el plato pequeño. Por más que lo intentamos no entraba. Así que durante ese corto viaje, tuve que tirar de la fuerza de mis piernas, que no es poca, o del 'humillante' acto de bajarse de la bici para subir empujándola a pie, ese tramo empinado de carretera que tengo por delante. Fue entonces, con las últimas gotas de sudor resbalándome por la frente y el canalillo, cuando decidí que era el momento de que entrara en mi vida una bicicleta 'de verdad'.

Y así que vino Julieta, una Mérida, muy maja ella, azul y blanca con la que empecé a descubrir las bondades de la bicicleta en la ciudad, en el monte, en los viajes... Y Bruce pasó a 'mejor vida', a una vida de reposo y oscuridad en mi trastero.

Hubo un momento crítico en su estancia en el trastero y fue cuando estuve apunto de mandarla para África. Había una ONG que enviaba bicicletas usadas a este continente para disfrute de niños, jóvenes o mayores de aquellas regiones y altruistamente, pensé en donarla dado que, quien fuera su siguiente dueño le daría más uso que, en esos momentos, yo.

Pero, para este largo viaje, primero tenía que llegar como primer y cercano destino a Móstoles, o Alcorcón, no recuerdo bien. Yo tenía que planificar una tarde y llevar a Bruce en mi coche a uno de estos barrios-pueblos y un día por otro fui posponiendo esa tarea. Ahí que siguió Bruce empolvándose, con las cubiertas cuarteadas y las ruedas desinfladas y con un futuro nada halagüeño.

Y ocurrió que Julieta desapareció. Fue un 15 de Julio, celebrando en un puerto del Mediterráneo el día de la Virgen del Carmen, la patrona de los marineros y se quedó por aquel puerto para el resto de sus días, supongo, seguro que peor cuidada y querida, pero bueno ella no se resistió.

Después de Julieta, Bruce seguía inhabilitado para la conducción y ni se me ocurrió pensar en ella como vehículo de transporte.

Así que vino mi 'Tecnic-Lapierre': una super-mega-master-power-atomic biciclette; francesita ella y de tez blanca. Me dio muchos quebraderos de cabeza como buena franchute que es, es delicada y exigente. Pero cuando ya se había

adaptado a mí y yo disfrutaba de ella, la tarde previa a Nochebuena algún cacociclista-desalmado, armado con destornillador, alicates y llaves Allen pasó un buen rato con ella y la despojaron de 'su tren superior', entiéndase: manillar con todas sus manetas incluidas, horquilla, rueda y frenos.

Ahí es cuando decidí que ya había sido suficiente. Tenía una cutre-bici con dos ruedas que no iba a ser deseada por nadie, decidí reconvertirla en una bici discreta y pesada y que me iba a servir para mis desplazamientos por Madrid.

Es así como pasé al proceso de recuperación y rehabilitación de Bruce. Compré cubiertas nuevas, me arreglaron, gracias al taller de Seco y a las manos de algunos entendidos el plato pequeño y otros componentes oxidados, Josu utilizó su ingenio en el diseño, construcción e instalación de mi trasportín Junsun-Topeak, instalé 'con estas manitas y mucha paciencia' un buje dinamo para tener unas luces seguras sin necesidad de utilizar pilas y le puse unos guardabarros, para llegar impoluta a cualquier cita. Todo esto me llevo tiempo y esfuerzo y la adquisición de conocimientos básicos de lo que es una bici y de sus componentes básicos.

Ya llevo más de un año con Bruce y no me ha dado ningún disgusto. Estoy feliz de tener una bici pesada, pero con dos ruedas y que me permite moverme libremente por toda la ciudad.

CICLOWORK

Reparación, montaje y venta de todo tipo de bicicletas.

Venta de todo tipo de accesorios, repuestos, ropa, calzado y alimentos para ciclismo.

C/ Saavedra Fajardo 21 Teléfono: 91.479.61.05

ciclowork@wanadoo.es

L-V 10:30-14:00 y 17:00-20:30

Segundo trimestre 2014

Mayo

MONASTERIO DE PIEDRA-GALLOCANTA

Fecha: sábado 24 a domingo 25 de mayo (salida de fin de semana)

Organiza: Carlos Gamo (carlosgamo@wanadoo.es)

En esta ruta circular recorreremos algunos parajes donde nos dejaremos llevar por los sonidos del agua y por el melodioso canto de los pájaros, visitaremos el Mº de Piedra siguiendo el curso del río que le da nombre para llegar a la laguna de Gallocanta y volver por las sierras de Santa Cruz y Pardos al lugar de donde partimos.

ULTIMANDO UN ENCUENTRO DE ULTIMATE FRISBEE

Fecha: sábado 31 de mayo (salida de un día)

Organiza: Walter Post Villacorta (walterpostv@hotmail.com)

Jugar a este deporte de no contacto es estimulante y carcajeante, como pudieron comprobar los que lo conocieron en las 24 horas en Bici de Pedalibre. Dos equipos+ un frisbee+ganas de pedaleo anterior y posterior=Diversión garantizada. ¿Quién levantó la manita?

Para contactar con los organizadores o conocer más detalles de las excursiones y actividades puedes consultar:

Actividades Pedalibre - www.pedalibre.org/actividades

Foro de Pedalibre - www.pedalibre.org/foro

Grupo de Pedalibre en Facebook - www.facebook.com/reqs.php#!/group.php?gid=183781411103

ALTO TAJO

Fecha: sábado 7 a domingo 8 de junio (salida de fin de semana)

Organiza: Carlos Gamo (carlosgamo@wanadoo.es)

Una ruta que hicimos en otoño del 2013 escuchando la berrea y que nos llevará por el desfiladero del Alto Tajo, escuchando el sonido de sus aguas y contemplado el majestuoso vuelo de los buitres, dejándonos un poso de serenidad y plenitud.

BICICLETA Y YOGA. TRAS LAS PISTAS DE NUESTROS CHAKRAS

Fecha: sábado 28 de junio (salida de un día)

Organiza: Walter Post Villacorta (walterpostv@hotmail.com)

Kundalini, Ashtanga o Hatha, ya se verá y vivirá... El Yoga es unión; la bici, también. La habitual quedada mañanera tempranera con desayuno posterior y lugar aún por determinar. Om shanti.

Todos estamos invitados a organizar actividades y salidas. TÚ TAMBIÉN.

No necesitas ser un guía experto, ni ningún título de animador de tiempo libre. Solamente son necesarias ganas de compartir una jornada con otra gente con la que tienes mucho en común.

Para que las actividades que propones aparezcan publicadas en la revista Ciclopedia y en la web, contacta con: actividades@pedalibre.org

La Bicicleta Cycling Café & Workplace

Plaza de San Ildefonso 9
28004 - Madrid

Teléfono
915 32 97 42

labicicletacafe@gmail.com
http://www.labicicletacafe.com

Colabora con nosotros

Ciclopedia tiene sus páginas abiertas a todos los socios y simpatizantes que deseen enviar textos o imágenes para su publicación. Hay varias vías de colaboración:

1. Reportajes y artículos que den a conocer aspectos del cicloturismo, del ciclismo urbano y otros relacionados como la movilidad
2. Reseñas de publicaciones o páginas web de interés para los lectores
3. Citas. Frases con sustancia relacionadas con la movilidad sostenible
4. Relatos y experiencias personales
5. Entrevistas a usuarios de la bici
6. Rincón literario: textos literarios alusivos al mundo de la bicicleta
7. Hace muchas muchas ruedas: fotos cicloturistas dle siglo pasado, con un comentario sobre los retratados y las circunstancias
8. Bicis curiosas del mundo mundial: foto y comentario de bicicletas singulares
9. Imágenes, tanto fotos como dibujos
10. Anuncios de actividades en el local
11. Excursiones

Cada edición trimestral del Ciclopedia se cierra el día 10 de los meses de marzo, junio, septiembre y diciembre. ¡No esperéis al último momento!.

Podéis enviar las colaboraciones por dos medios:

- Por e-mail a contenidos@pedalibre.org y en el caso de las excursiones a actividades@pedalibre.org
- Por correo postal a *Ciclopedia*, C/ Campomanes 13, 2º Izda. 28013 - Madrid

Además estáis invitados a sumaros al grupo permanente de trabajo que forma la redacción del Ciclopedia enviando un e-mail a ciclopedia-subscribe@yahoogroups.com

PONER ETIQUETA

SELLO

A S O C I A C I Ó N P E D A L I B R E

Pedalibre trabaja desde el año 1982 para la promoción de la bicicleta como medio de transporte y de ocio. Junto a otras asociaciones ecologistas y sociales, trabajamos por una ciudad sin contaminación, por la recuperación de las calles para ciudadanía, donde sea posible el juego de los niños y la convivencia entre las personas. Todo ello se conseguirá con la restricción del uso del coche, la mejora del transporte público y la promoción del uso peatonal y ciclista. La principal manera para conseguir esto: la pacificación del trafico.
Pedalibre defiende el derecho de las personas que utilizan y quieren utilizar la bicicleta como un medio de transporte. Por ello se elaboran proyectos, se presiona a las administraciones, se colabora con entidades, se organizan actos divulgativos, lúdicos o reivindicativos y acciones directas no violentas.
No estamos solos: nos coordinamos a nivel nacional y europeo con otras entidades como la nuestra.
Pedalibre igualmente se encarga de difundir el cicloturismo y organizar todo tipo de actividades que promueven la bicicleta como forma de viajar o de ocio cultural, mediante excursiones, puesta de diapositivas, talleres, etc.
Tú también puedes ayudar. Utiliza la bicicleta para ir a estudiar, al trabajo, al mercado, al cine, de viaje.....hazte socio/a de Pedalibre.

¿Que todavía no eres soci@ de Pedalibre? ¿ Que no sabes cómo hacerte soci@?
Es muy fácil. Rellenas con tus datos este boletín y nos lo envías a la dirección que aparece abajo.

Cuota de socio: 30 euros al año.

Nombre: .....

Apellidos: .....

Dirección: ..... Código postal: .....

Municipio: ..... Teléfono: .....

Correo-e (si lo tienes): .....

Datos bancarios

Banco o caja: .....

Dirección: ..... C.P.: .....

Nº de cuenta: .....

Nombre del titular: .....

O Ingresando en nuestra cuenta de Caja Madrid 2038 1152 80 6000421832 el importe de tu cuota anual (**30 euros**), y mandándonos copia del resguardo de ingreso indicando tu nombre y dirección. También nos lo puedes hacer llegar por correo electrónico a administrador@pedalibre.org.

Envíanos esta inscripción a nuestra dirección: C/Campomanes, 13, 2º izq., 28013 MADRID.

ConBici
COORDINADORA EN DEFENSA DE LA BICI

EUROPEAN CYCLISTS' FEDERATION

ASOCIACION PEDALIBRE