

Simpsons

N.4

III ENCUENTROS
CICLOTURISTAS

**La Batalla
del Canal**

**Bicicleta
de Montaña**

**El Cañón
del Río Lobos**



APOYAN

C.C.Pedalibre
Campomanes, 13, 2º Izq.
28013 MADRID

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

Amics de la Bici
Apdo. 10.012
08080 BARCELONA

Albora Bici-Ecologista
Av. Galicia, 86, 14, 4º
33212 Gijón, ASTURIAS

Grupo Cicloturista La
Farinera del Clot
Clot, 228, Torre del Fang
08018 BARCELONA

**HAN COLABORADO EN
ESTA REVISTA:**
Susana Piñar
Miguel Fortea
Alejandro Vivar
Angel Yagüe
Felix G. Galán
Juan Santolaria
Antonio Puertas
Gracias a Jaume del Grup
El Pedal por sus dibujos

EDITA:
PEDALIBRE
C/ Campomanes, 13, 2º I.
28013 Madrid
Tlf (91) 241 10 71

IMPRIME:
Gráficas ANYA
C/ Las Matas, 14
28039 Madrid
Tlf (91) 442 74 81

Depósito Legal:
M-39167-1986

Amigos de la Bici
Apdo. 525
41080 SEVILLA

Asamblea Ecologista de
Zaragoza
Apdo. 3.073
50080 ZARAGOZA

A.C. La Alforja
33555 Poo de Cabrales,
ASTURIAS

E.T.E.S.
(Sección Cicloturismo)
Apdo. 7.131
41080 SEVILLA

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

Grup El Pedal
Pau Abad, 3, ático 2
08202 Sabadell BARCELONA

C.U. Amigos de la Bicicleta
Apdo. 2.115
30080 MURCIA

Petrabici
Alameda de Urquijo, 52, 2º D.
48011 BILBAO

Grupo Ekologista de Iruña
Navarrería Kalea, 6, 1º
31001 Iruña

COLABORAN

Trotamundos
Montera, 32, 2º 9
28013 MADRID

Librería Tartessos
Plaza Mayor, 10
13001 CIUDAD REAL

NÚMEROS ATRAZADOS

PRESENTACIÓN
Nº 1

ENCUENTROS
EN MARCHA
Nº 2

MAS VEMOS
EN CABRALES
Nº 3

"Sois muchos los lectores que solicítáis recibir los números editados de Sin Prisas, así como información sobre la forma de pagarlos" (Esto ya lo he oido yo en otra parte). La gran difusión que requería el nacimiento de la revista hizo que agotásemos todos los ejemplares editados del nº 1. El nº 2 corrió la misma suerte, esta vez por haberse imprimido una cantidad más limitada. Del nº 3 quedan revistas de sobra y se enviarán, mientras duren, a todo aquel que nos lo solicite. Con respecto a los números 1 y 2, agotados, estamos mandando fotocopias tras la recepción de un mínimo de 60 pts. en sellos por ejemplar, que es lo que nos cuestan las mismas.

PE DB ERRATAS

Os pedimos disculpas por el elevado número de erratas del pasado número, debidas a la precipitación con que fue confeccionado para que estuviera listo en los Encuentros. El paciente Felix descubrió más de quince entre las que la auténtica joya es sin duda "yantas". Además dos artículos aparecieron sin sus correspondientes firmas: "Hagalo Ud. mismo" fue escrito por Pepe Delgado "el fino" y Luis Gilperez Fraile es el autor de "Complementos para cicloturismo I. Las cocinillas Ligeras".

S U B S C R I P C I O N E S

La aportación económica de los grupos y entidades citadas, así como de particulares, y los ingresos sobrantes de ayuda para los II Encuentros de Arenas de Cabrales, hacen posible que los costes de edición de la revista para los 2-3 próximos números casi hayan quedado cubiertos. El "casi" supone que la diferencia (gastos de elaboración, distribución, correspondencia) de no ser cubierta por graciosos donativos de la clientela -entiéndase lectores- habrá de ser arrostrada por los sufridos bolsillos de redacción y demás instituciones caritativas.

Explicado lo anterior, todo el que

desea recibir, sin prisas, la revista SIN PRISAS, rellenará el talón adjunto (también Código Postal, no nos hagáis currar!) y lo remitirá a Pedalibre. Recibirán la revista gratis.

Para pudentes, solidarios, dadivosos, prodigios, Kolegas, pirados, Marianos, Catalinas, etc, ofrecemos las siguientes alternativas de ejercer el amor al prójimo.

a) envío de sellos de correo, sin matar (ideal para oficinistas, estanqueros, colecciónistas, "manguis", gentes de a pie/bici,...)

b) transferencia bancaria o ingreso o envío de talón a "Pedalibre", libreta nº

30475032. Cajamadrid Suc. 1133. C/Doctor Esquierdo 114. 28007 Madrid (ideal para bancarios, yuppies, serios, importantes, albaceas,...)

c) dinero en efectivo (óptimo para mendigos, maletillas, secuestradores, proxenetas, hombres del saco, jefes de gobienno y en general todo el que tenga algo que ocultar)

PD.- Los giros postales son un engorro y "traen cola" -mucho trabajo-. Para cantidades inferiores al millón, p.f. utilizad cualquiera de las otras alternativas.

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

CRONICA DESPREOCUPADA DE UN ENCONTRONAZO

Dura, dura y larga, muy larga, fue la preparación al parto de los II Encuentros celebrados este verano. Largo, largo y doloroso el alumbramiento de una criatura que no dio el peso y quizás tampoco la talla que padres, padrinos, invitados y observadores vaticinaban para el esperado nacido. ¿O sí? Esto es algo que, cual misterio celestial, cada uno según su nivel de cons-

ciencia y favores cuente en el oráculo de los dioses, vislumbrará, para más tarde contar a próceres, allegados y descendencia. Quienes asistieron al acontecimiento forjaron su opinión: es la que vale. Para el resto, quede como testimonio la siguiente crónica de un encontronazo, relatada en plena otoñada, desde mansos confines donde encuentra cobijo la despreocupación.

I^a PARTE : El viaje

Como una y otra vez se había anunciado, los II Encuentros querían contar con un comienzo de oro, coherente con los postulados, sobre las bics y en el camino. Un comienzo atávico, desentumecedor, que favoreciera la expansión, el encuentro verdadero, occurrente y cachondo, perezoso y báquico, catártico; capaz de desvelar los tics del próximo y de mostrar en porreta al líder natural, al intrépido y al timido; favorecedor del chismorreo y el guiño, del coqueteo y la sana competencia por el espacio; de la mancomunidad de aguas, tenteen-bics, parches y tiritas; provocador de apoyos y empujones; inspirador del mutuo despertar y del ronquido en público. Un viaje, por cierto, reconocedor del espacio, del paisaje físico, salvaje, ribeteado por lo que -bueno o malo- el hombre a añadido para permitirse la vida, conformando la otra categoría, la histórica, el paisaje rural y/o urbano cuya degustación justifica el esfuerzo del viajero.

El lunes 20 de Julio una gruesa cuadrilla, inusual para estas artes, -aproximadamente medio centenar de ciclistas- se daban cita para llevar a cabo un itinerario de cuatro días alrededor de Picos de Europa. Quien esto relata no compartió sudores y sufrimientos con esta columna de héroes que en la segunda jornada cubría el ascenso para penitentes que va desde Vega de Liébana hasta el Puerto de San Glorio. Pero si pude leer en sus caras la expresión de cansancio y perplejidad que a la mañana siguiente exhibían, enmudecidos, frente a cascotes y polvareda del agónico pueblo de Riaño. Desde este valle hasta el Puerto del Pontón el recorrido evolucionó con más ciclistas que al principio y en una agotadora lucha contra el viento, más duro desde luego, que las duras pendientes. La cuarta jornada, desde el cruce de Amieva, transcurrió por el último tramo del río Sella, hasta Cangas, en un gozoso descenso, favorecedor del movimiento sin pedal, el juego, los ejercicios circenses y la relajación de precauciones. Lo anterior, quizás, favorecía en la víspera, la única caída de importancia, condenando a uno de los ciclistas a cambiar la bici por la escayola. La llegada a Arenas de Cabrales, con prensa incluida, estuvo aderezada por una suave lluvia que

madramente medio centenar de ciclistas- se daban cita para llevar a cabo un itinerario de cuatro días alrededor de Picos de Europa. Quien esto relata no compartió sudores y sufrimientos con esta columna de héroes que en la segunda jornada cubría el ascenso para penitentes que va desde Vega de Liébana hasta el Puerto de San Glorio. Pero si pude leer en sus caras la expresión de cansancio y perplejidad que a la mañana siguiente exhibían, enmudecidos, frente a cascotes y polvareda del agónico pueblo de Riaño. Desde este valle hasta el Puerto del Pontón el recorrido evolucionó con más ciclistas que al principio y en una agotadora lucha contra el viento, más duro desde luego, que las duras pendientes. La cuarta jornada, desde el cruce de Amieva, transcurrió por el último tramo del río Sella, hasta Cangas, en un gozoso descenso, favorecedor del movimiento sin pedal, el juego, los ejercicios circenses y la relajación de precauciones. Lo anterior, quizás, favorecía en la víspera, la única caída de importancia, condenando a uno de los ciclistas a cambiar la bici por la escayola. La llegada a Arenas de Cabrales, con prensa incluida, estuvo aderezada por una suave lluvia que



JAUME

marcaba los tonos de nuestra estancia en dicha población.

II^a PARTE : ¿La mesa redonda?

Ocurrió en una espaciosa aula de las escuelas del lugar. Con cierta apatía inicial, expectación y en una apresurada carrera contra reloj (¡con prisas!) se fue desarrollando el programa propuesto.

El Viernes.- Se hablaba de Cicloturismo y escuela, de las experiencias pedagógicas en eso de la educación ambiental que, sobre la bici, un equipo de maestros iniciaron en Madrid y que con todo lujo de detalles se exemplificaron en lo que monitores con escuelas y organismos públicos vienen haciendo en Asturias. Se habló de Transportes públicos y bici, remarcando el importante papel complementario y de apoyo que los mismos deben tener para y con la bicicleta. Se expuso, discutió y criticó el ya crónico olvido y desdén con que Renfe trata la admisión de las bicicletas en sus trenes; y algunos logros locales, que excepcionalmente, beneficiaron a algunos ciclistas en Cataluña (1). Se informaba, bajo el epígrafe Camping y acampadas, sobre las diferentes posibilidades que se presentan al cicloturista a la hora de pernoctar, con especial atención a la acampada libre y las sanciones que se siguen del incumplimiento de la normativa al respecto; y del más que paradigmático hecho de que la bicicleta engrose cada vez más- la factura del cicloturista que decide pasar alguna noche en bastantes de los campings españoles. Se disertó y debatió, por último, sobre Ciclismo defensivo, haciendo incapié en el que debe ejercitarse el ciclista urbano inmerso en un medio que lo marginá y excluye con serio peligro para su integridad. Quedó pendiente la comunicación sobre Medicina deportiva y alimentación, asunto eminentemente práctico



JAUME

y de interés general, como práctica resultó la "consulta" que pasó Manolo sobre Mecánica, herramientas y averías e interesante su ponencia sobre Accesorios y equipaje. Muy útil.

El sobrecargado programa de la jornada, el descompasado ritmo de las intervenciones y otros vicios parlamentarios, avivaron la inquietud de los asistentes, quienes en busca de sustento, desalojaron las escuelas, con mayor celeridad que su cotidiana clientela. Hubo pan para todos y carnes y peces para los culturalmente pervertidos, aunque sin duda fueron los quesos y la sidra los que deleitaron a las masas y agudizaron la gastroenteritis de los más glotones. Ambas tardes se aprovecharon, con acierto, para el descanso y la excursión, según gustos. Las noches...

El Sábado.- Ganó minutos a la pereza aunque no arrancó de sus sacos a quienes se festejaron la noche anterior con música disco. Se pasó revista a las diferentes Actuaciones que en relación con la bici se han venido acometiendo en los últimos años (carriles, aparcamientos, señalización, etc.) echando mano para ello del amplio muestrario ofrecido por las ciudades allende los Pirineos; con propuestas críticas y comentarios sobre las aun escasas ejecuciones en nuestro país. Se habló de Cicloturismo y sus posibilidades, y de cicloturistas, de las diferentes concepciones que de la cosa tienen los artistas del pedaleo, cuestiones todas que desembocarían en un debate calentón sobre Cicloturismo y ecológismo que ponía al descubierto las diferencias y contrastes que tanto en los contenidos como en lo táctico arrastra el heterogéneo movimiento cicloturista español. Y algún hueco quedó entre escaramuzas y guantazos para que los jóvenes empresarios del ciclismo explicaran su Cicloturismo de agencia ofreciendo un contrapunto prosaico y realista a quienes no dejaban de tararear aquel "revival" veraniego "... jardín de rosas".

La tarde fue relajada y la cena se digirió, entre filminas y compases musicales provenientes de varios y originales audiovisuales que animaron a la concurrencia, divirtiendo a quienes apetecieron de ello.

Al Domingo llegamos -los que llegamos- a los postres. El día del Señor se despedía de los presentes en un intento sublime de demostrar al mundo y a la razón el sofisma de los perfiles curvos que, sin duda, conforman todo paralelogramo. La mesa redonda se convirtió definitivamente en una jaula cuadrada y la sesión de propuestas en un ejercicio sobre barras paralelas, en una

contumaz partida de ping-pong (¡Ay Arturo, qué queda de los doce pares!). Las voces que se estrenaron en las anteriores sesiones acapararon los ecos de la jornada de clausura y las propuestas y contrapropuestas de la misma pasaron a ser monopolio de los grupos que mayor veterania y peso específico tenían en esta muestra. Hubo reparto de tareas, compromisos y loas a la coordinación y al organizacionismo. Se seguirá elaborando la revista "Sin Prisas" en Madrid, aunque con mayor participación colectiva. Se organizará desde Barcelona COM BICI (2), coordinadora de todos los que se creen esto de la bici, que esperamos al menos sabrán montar en ella. Se seguirá "dando caña" a Renfe, hasta que se enteren "de qué va la historia". Se ahondará en el tema de los Seguros para ciclistas por si, en el peor de los casos, nuestras exequias se convierten en ceremonias rentables. Y se editarán una recopilación de los contenidos de estos II Encuentros que cuando menos servirá para que algunos justifiquen en sus memorias de gastos, las exageradas subvenciones, apoyos y adhesiones con que, una vez más, nos han agasajado para sacar adelante este tinglado. Por último, se anunció también la organización en Barcelona, para 1988, de la Asamblea anual de la BCF.

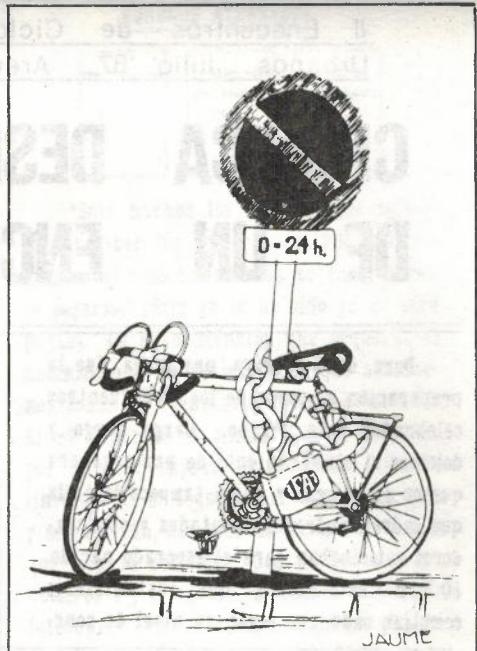
En Arenys las pancartas anunciadoras de Encuentros batían sus vértices rasgados al compás de discontinuas ráfagas de viento. Los carteles animando a los mismos eran retirados de tiendas y locales enunciando su inminente caducidad. Los últimos campamentos se levantaban con la nostalgia de lo vivido efímero. Grupos de jóvenes montados sobre pesadas bicicletas rajaban con el cauchó de sus ruedas el duro asfalto de los caminos y cruzaban, por última vez, la travesía de la población... Al día siguiente, en la costa del Principado, hacia un sol de vicio (3).

Servando Calderilla

(1) Ver "Sin Prisas" N°3

(2) "COM BICI" (Coordinadora de grupos de defensa de la bicicleta)

(3) Publicidad gratuita



entre los y las urbanitas. Razones que expliquen y justifiquen este fenómeno no dudo que haya, aunque no es aquí el momento ni el espacio de su verificación. Si quisiera referirme al hecho de la compra o de la venta según se mire.

Partiendo de la honorabilidad del comerciante, ciudadano o ciudadana de a pie, de coche, de autobús,..., estarás conmigo que no atento contra tan noble título si digo que además de la bicicleta nuestro querido vendedor te ofrece, sin saberlo quizá, otras muchas cosas. Alguna de ellas quisiera aquí desvelar.

En primer lugar un hueco para instalarla en tu casa, donde deberá competir con otros huecos de otros trastos y tal vez con alguna mirada discordante. No se como, pero te coloca un saco repleto de resuellos que vas a tener que utilizar tu sabes bien cuando. Seguramente al envolverla entre plástico y cartón te haya puesto, listas para servir, un par de arrobas de miedo a que te la quiten en cualquier esquina o aparcamiento. No podía faltar en esta venta adicional y por el mismo precio, un catálogo ilustrado y a todo color de una amplia gama de jaculatorias en arameo que te ayudarán a mal llevar el extremo de quedarte tirado/a en la carretera y en compañía de tu inutilidad para arreglar un pinchazo; me imagino que te adjuntará un anexo por si el evento es bajo la lluvia.

Pero seguro, ciudadano o ciudadana de a pie, de coche, de autobús,..., tentado/a a ser cicloturista, que lo que no te ofrece nuestro amable comerciante es un manual que te oriente como mover los pedales. Y que conste que me preocupa menos tu ignorancia al respecto que la imagen, ahora sí, de la honorabilidad de su profesión antes aludiada. Exígelo de todos modos y seas bienvenido/a a esta cofradía de rulantes.

Zipriano

DESDE MI PEDAL

Probablemente, ciudadano o ciudadana de a pie, de coche, de autobús,..., tengas el deseo algún día de acercarte a una tienda de bicicletas, con la intención sana y loable de comprarte una. Mala contra ti ni contra tu capricho, pues es esto del pedalear en su versión sin o con menos prisas un hábito que con tesón se va imponiendo

PUNTO Y SEGUIDO...

La bicicleta en sus formas básicas actuales, ha cumplido ya el siglo. Sin embargo, estamos convencidos que no debe ser solo un "encantador aparatejo" para nostálgicos. Bien al contrario, en estos tiempos de "nuevas tecnologías", de inmensas ciudades, de paro y ocio, de abundancia y de pobreza, debe tener su lugar, recordandonos los verdaderos parámetros con que debe medirse el autentico progreso. Nos hemos acostumbrado a aceptar sin cuestionar un estado de cosas cuanto menos extraño y a fuerza de habituarnos hemos confundido lo normal (es decir lo habitual) con lo lógico (lo que debería ser). En este estado de cosas la bicicleta puede contribuir a buscar alternativas a la planificación de nuestras ciudades en torno a los automóviles que las hacen cada vez más desagradables y peligrosas. Puede también ayudarnos a recuperar sensaciones perdidas de nuestro cuerpo (a redescubrirlo) y a conectar e interpretar nuestro entorno; constituyendo el cicloturismo una posible opción ante las uniformes maneras al uso de gastar el llamado tiempo libre. Con ella podremos recuperar el placer de hacer de nuevo del viaje una aventura continua, un "ir por" y no siempre un "ir a", recobrando las gentes, la cultura y el territorio por donde discurre nuestro paso un protagonismo hoy perdido.

SIN PRISAS, que surgió para divulgar los pasados Encuentros de Cicloturistas y Ciclistas Urbanos (Arenas de Cabrales,

Julio de 1987), va a continuar su andadura con el ánimo de difundir todas estas posibilidades de la bici, con una periodicidad incierta aunque intentaremos sea cuatrimestral, y con una difusión algo mayor que en su primera etapa pues pretendemos, si la exigua economía de los grupos que la impulsan lo permite, remitirla a todos los que nos lo soliciten (aunque a decir verdad confiamos en vuestras contribuciones voluntarias).

El contenido no variará sustancialmente con información sobre lo que en pro de la bici se está haciendo tanto dentro como fuera de nuestras fronteras, crítica sobre material de cicloturismo y accesorios en general, rutas, viajes, publicaciones, consejos prácticos, mecánica... Pretendemos, eso sí, contribuir a la cristalización de un movimiento de defensa de la bici en torno a la recientemente creada coordinadora CON BICI, que aún los esfuerzos que ya se están realizando; divulgando las actividades de los grupos ya formados y apoyando la constitución de otros nuevos que tendrán cabida en estas páginas.

Por último nos gustaría que vuestra participación fuera más amplia, utilizando la revista para contactar con otros cicloturistas, divulgar viajes u otras actividades, contarnos vuestras experiencias, etc., convirtiendo en reporteros de SIN PRISAS en vuestra zona.

Alejo



SIN PAUSAS

EN PEDALIBRE
PORQUE NO ES SUFFICIENTE
IR SIN PRISAS

-Por fin el boletín para los que se lo hacen en bici de vez en cuando. SIN MAS.

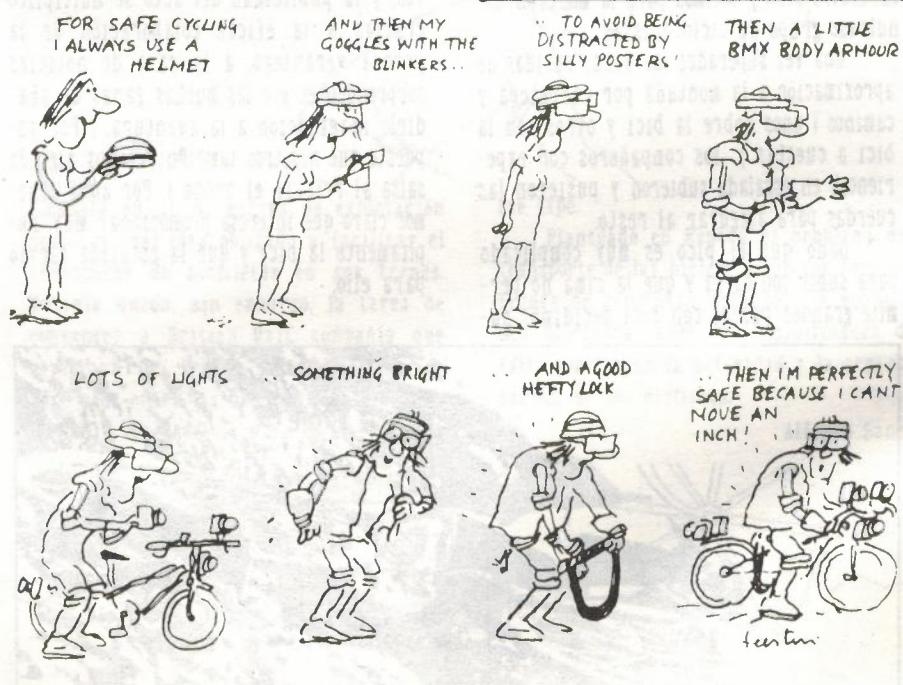
-Si tienes algo que decir sobre lo que ves, oyes o sientes cuando das pedales por ahí, escribenos (una página máximo). SIN DUDA.

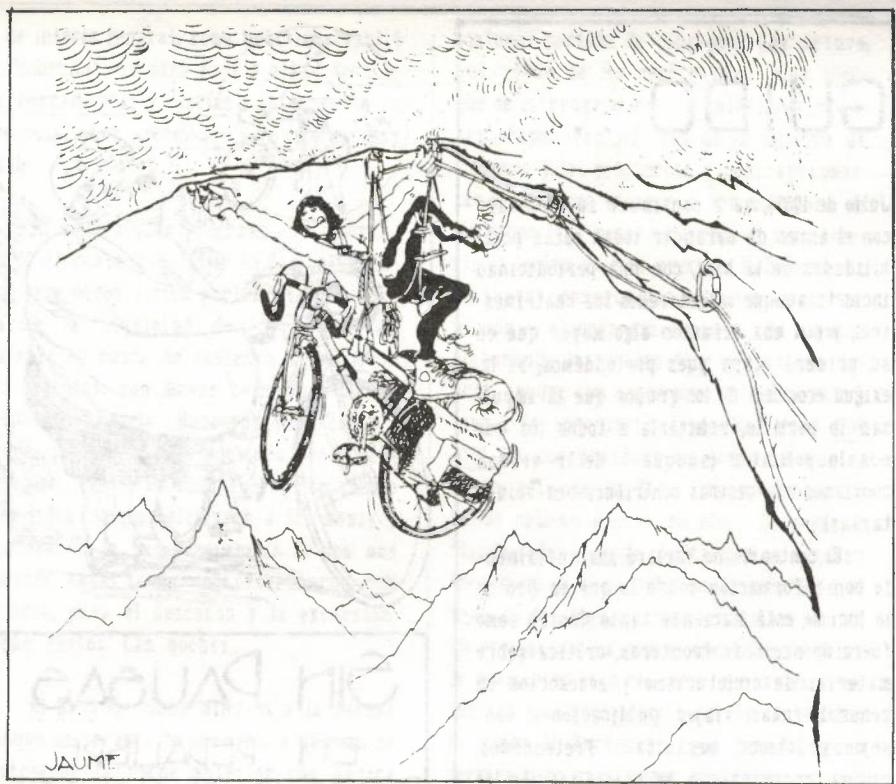
-No olvides que las pedaladas se suceden y montar en bici es SIN PORQUE.

-Desde ahora hacer cicloturismo: IS DIFFERENT, YES. SIN PAUSAS.



"LOVE ON THE BIKE"





JAUME

Escalan el Cavall Bernat a 'lomos' de bicicleta

Hacia ya mucho tiempo que nuestro amigo Jaume había dibujado al escalador con la bici a cuestas cuando en una reunión del grupo retomamos la idea del dibujo. Fue el mismo dibujante quien propuso que el lugar de la escalada con bicicleta fuera el Cavall Bernat, un pequeño pico vertical en el macizo de Sant Llorenç del Munt (?), cercano a Sabadell. Así es como nos pusimos, un buen domingo de Junio, manos a la obra para demostrar una vez más que la bici puede llegar a cualquier parte.

Cargamos las bicis con cuerdas y material de montaña, buscamos a unos amigos excursionistas y salimos para la montaña un nutrido grupo de cicloturistas.

Una vez superadas las duras subidas de aproximación a la montaña por carretera y caminos (unos sobre la bici y otros con la bici a cuestas) los compañeros con experiencia en escalada subieron y pusieron las cuerdas para asegurar al resto.

Dado que el pico es muy complicado para subir con carga y que la cima no permite grandes paseos con bici decidimos su-

bir solamente dos bicicletas. El esfuerzo fue grande y las bics tuvieron que sufrir algún golpe y arañazo, pero disfrutamos durante la ascensión posando para la cámara en distintos momentos.

Al final, pudimos pasear por turnos sobre el Cavall Bernat, hazaña que creímos lo suficientemente divertida como para explotarla utilizando el material gráfico de que disponíamos en los distintos diarios a nuestro alcance.

Los resultados en cuanto a la promoción de la bici como algo más que un vehículo de carreras los consideramos positivos, y la publicidad del acto se multiplicó gracias a la eficaz colaboración de la prensa veraniega, a la caza de noticias sorprendentes y a las muchas ganas de añadirle imaginación a la aventura. (Por supuesto que nosotros también pusimos algo de salsa al relatar el hecho). Por aquí tenemos claro que interesa promocionar muy ampliamente la bici y que la escalada sirvió para ello,

sugerencias....

OVIEDO: UN JOVEN COMETE TRES «TIRONES» MONTADO EN BICICLETA

La policía ovetense anda tras la pista de un individuo que cometió tres robos por el procedimiento conocido como "tirón", montado en una bicicleta de competición, informaron fuentes policiales.

El primero de los hechos -se indicó- fue consumado contra una mujer de treinta y cinco años que se vio sorprendida por el ciclista que sin apearse de la bicicleta, le echó la mano al bolso.

El segundo -se agregó- tuvo lugar en el momento en que una mujer de cuarenta años cruzaba la calzada. La víctima -se manifestó- salió en su persecución y consiguió darle alcance, pero hubo de desistir en su empeño al ver que el desconocido -se informó- trató de atropellarla con la bicicleta.

La tercera víctima -se percató- de que se había quedado sin cinco mil pesetas y efectos personales.



UN CARRIL MENOS

El carril-bici que poseía la localidad de Majadahonda (población cercana a Madrid) ha sido desmantelado en su totalidad cinco años después de su inauguración. El carril discurrecía por la calle principal y más transitada de la localidad y estaba separado de la calzada por una valla que impedía que fuera invadido por los coches. Según el concejal responsable de Urbanismo, perteneciente al CDS, se proyectará otro carril-bici pero en zona menos céntrica, utilizando el espacio "recuperado" con la desaparición del antiguo para aparcamiento de vehículos. Muy claro ¿no? Eramos pocos y...

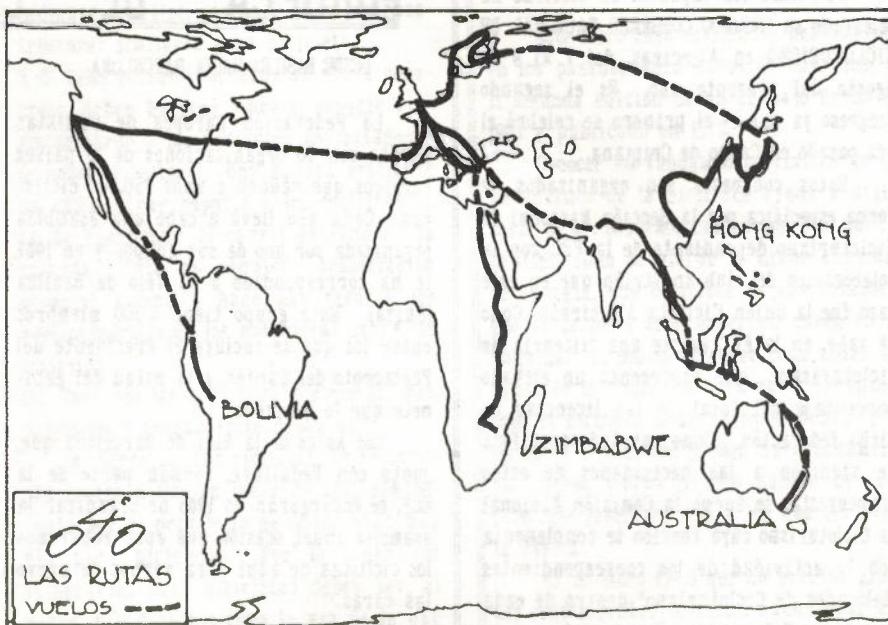


FOUR CORNERS

Organizado por la asociación británica Intermediate Technology, el proyecto "Four Corners" estaba constituido por una faceta propagandística, la realización de cuatro itinerarios en bicicleta por todo el mundo, y otra faceta financiera, la recogida de fondos para desarrollar tecnologías intermedias en países del Tercer Mundo.

Las tecnologías intermedias, apropiadas o blandas pueden definirse como aquellas tecnologías que están integradas en el medio natural y social en el que se aplican y, por tanto, son respetuosas con las condiciones ecológicas, energéticas y culturales de los pueblos que las utilizan. La bicicleta suele emplearse muchas veces como símbolo de esas tecnologías ya que representa perfectamente la posibilidad de desarrollar la potencialidad del ser humano -su autonomía, su movilidad, su libertad- sin atarlo a sistemas burocratizados o estructuras de poder económico -como ocurre con el automóvil-, ni destruir los recursos energéticos, naturales o sociales que garantizan la continuidad y la calidad del modelo.

Por esa razón, no fue gratuita la elección de la bicicleta en "Four Corners" que, como su nombre sugiere, consistió en recorrer en bicicleta las cuatro esquinas del mundo para promover la idea de las



tecnologías intermedias y conseguir dinero con el que desarrollarlas.

De los cuatro equipos de cuatro personas que durante un año han recorrido todos los continentes a golpe de pedal, el que partió de América llegó a Europa a través de España. En Madrid fueron recibidos por la Embajada Británica y por lo que restaba, en pleno Agosto, del comité de apoyo formado por Pedalibre y Trotamundos. En Pamplona

fueron también recibidos por gente de COM BICI, el Grupo Ecologista de Iruña.

Los cuatro equipos confluyeron el 20 de Septiembre en Amsterdam, de donde partieron hacia Londres, destino final del viaje y lugar donde fueron recibidos por cientos de simpatizantes de la idea montados en bicicleta.

Alfonso Sanz

LA BATALLA DEL CANAL

Desde que en 1985 se lanzó definitivamente el proyecto de un enlace fijo entre Francia e Inglaterra a través del Canal de la Mancha, los grupos ciclistas europeos plantearon la batalla para asegurar que el mencionado enlace pudiera servir para el paso de ciclistas entre la isla y el continente. No todo se resolvía con un túnel para el ferrocarril, pues los trenes que pudieran funcionar en él no tendrían por qué estar diseñados para coger bicicletas.

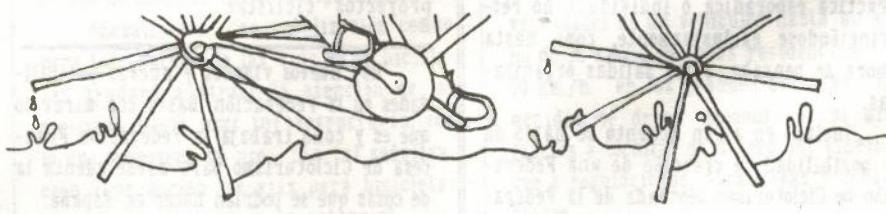
Los actores de la batalla fueron, de un lado, las compañías ferroviarias y Euro-Tunnel, compañía que va a explotar un tren de lanzadera entre las dos costas, y, de otro lado, los grupos ciclistas (POC, LCC, CTC, ECF) y sus aliados como el APPOC (All Party Friends of Cycling) grupo de parlamentarios europeos de todos los partidos políticos que apoyan las iniciativas de los grupos ciclistas.

Tras 18 meses de largas y complicadas gestiones, reuniones, cartas, presiones, enmiendas parlamentarias y argumentaciones cruzadas EuroTunnel tuvo que admitir una

cláusula en su normativa de explotación según la cual está obligada a facilitar el transporte de bicicletas en sus trenes. Todavía queda, sin embargo, la tarea de convencer a British Rail, compañía que explotará los trenes internacionales de pasajeros entre las dos orillas, de que va a existir una demanda para un servicio de ese tipo.

Planteado en España el problema del transporte de las bicicletas en los futuros trenes de cercanías, esta batalla europea nos alecciona sobre las posibilidades de éxito que tienen la actividad y la organización de los ciclistas.

Alfonso Sanz



ASAMBLEAS, CONG

CONGRESO DE ALGECIRAS

La Federación Española de Ciclismo ha celebrado su SEGUNDO CONGRESO NACIONAL DE CICLOTURISMO en Algeciras, del 7 al 9 de agosto del presente año. Es el segundo congreso ya que el primero se celebró el año pasado en Campo de Criptana.

Estos congresos son organizados de forma específica por la Sección Nacional de Cicloturismo dependiente de la FEC con la colaboración del club anfitrión que en este caso fue la Unión Ciclista Algecireña. Como se sabe, en la FEC existe una "licencia de cicloturismo" que representa un elevado porcentaje del total de las licencias de dicha federación. Como entidad específica de atención a las necesidades de estos cicloturistas se formó la Comisión Nacional de Cicloturismo cuya función se complementa con la actividad de los correspondientes "Delegados de Cicloturismo" dentro de cada una de las Federaciones Provinciales.

Al congreso asistieron representantes de los clubs cicloturistas o de las secciones de cicloturismo de los clubs federados. También estábamos, invitados en calidad de ponentes, miembros de Alborá Cicloecologista, Amics de la Bici de Barcelona y Pedalibre.

En las ponencias además de mostrarse las actividades de alguno de los clubs se trataron temas de interés general como "experiencias educativas con la bicicleta", la "bicicleta de montaña", "diseños urbanísticos en relación con la bici" etc.

Este congreso se ha realizado apenas dos semanas después de los Segundos Encuentros de Cicloturistas y Ciclistas Urbanos de Arenas de Cabrales lo que pone de manifiesto un evidente paralelismo entre un ámbito de cicloturistas federados y otro de los cicloturistas fuera de la federación.

Parece evidente que hay una tendencia entre los "cicloturistas de la federación" hacia la comprensión e integración de otras formas de hacer cicloturismo representadas por ejemplo por los que estuvimos en Los Segundos Encuentros. Se habló del por qué no estamos federados quedando en estudiar por ejemplo lo referente a seguros de accidente. A propósito, quedó muy claro que el seguro de la Mutualidad Deportiva cubre también los accidentes producidos en la práctica esporádica o individual, no restringiéndose exclusivamente, como hasta ahora se pensaba, a las salidas organizadas.

Incluso en algún momento se habló de la posibilidad de creación de una Federación De Cicloturismo separada de la Federación Española de Ciclismo.

ASAMBLEA ANUAL DE LA FEDERACION EUROPEA DE CICLISTAS (EFC)

DESDE BASILEA HACIA BARCELONA

La Federación Europea de Ciclistas cuenta con 30 organizaciones de 16 países europeos que reúnen a unos 250.000 ciclistas. Cada año lleva a cabo una asamblea organizada por uno de sus grupos y en 1987 le ha correspondido a IG Velo de Basilea (Suiza). Este grupo tiene 4.000 miembros entre los que se incluye el Presidente del Parlamento del Cantón y la mitad del gabinete que lo gobierna.

Los Amics de la Bici de Barcelona que, junto con Pedalibre, forman parte de la ECF, se encargarán en 1988 de organizar la asamblea anual, ocasión que aprovecharemos los ciclistas de aquí para vernos de nuevo las caras.

Basilea es un mazazo irónico para todos aquellos que argumentan contra la viabilidad de la bicicleta en España mediante ese lugar común de que es el segundo país más montañoso de Europa. En el país más montañoso, en Suiza, la bicicleta cumple papeles importantes en el transporte urbano y el cicloturismo es una práctica muy extendida. Ese lugar común esconde una verdad de perogrullo: la altitud media de un país no es un indicador de sus pendien-

tes, puesto que en un país la altitud media puede elevarse con la existencia de mesetas que cubran, como en el caso de la península Ibérica, grandes áreas. El criterio de la altitud media tampoco nos dice nada sobre la cantidad de población que vive en ciudades de escasas pendientes, en llanuras aluviales o en mesetas arrasadas planas. Dejamos para otro artículo las cifras de población española que vive en ciudades sin problemas topográficos para la bicicleta pero, mientras, pensemos en las ciudades del Levante, de esas llanuras del Ebro o del Guadalquivir o en otras como Valladolid o Vitoria.

Volviendo a Suiza, los ferrocarriles de dicho país han comprado recientemente 2.800 bicicletas para su alquiler en las estaciones. Por otra parte los delegados de la ECF fueron invitados por la Compañía de Tranvías a un trayecto en un tipo de tranvía que cuenta con dos vagones especiales para llevar bicicletas, así como a la presentación de un nuevo modelo que podía acoger hasta 10 bicicletas y sillas de ruedas.

Los delegados de la ECF también pudieron comprobar los avances en infraestructura para bicicletas que se están efectuando en Basilea. Es destacable, por ejemplo, la implantación en 70 calles unidireccionales, del doble sentido de circulación para ciclistas; sin necesidad de señalización horizontal, el sistema funciona admirablemente, mediante la exclusión de los ciclistas de las normas de tráfico aplicadas al conjunto de los vehículos.

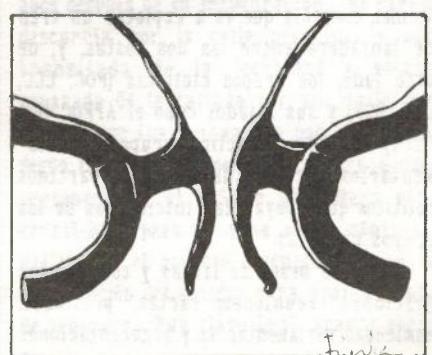
Alrededor del 20% del tráfico de Basilea se realiza en bicicleta, para que luego nos hablen de países montañosos. En España, esa proporción no asciende en ninguna ciudad por encima del 5%. Vergüenza nos va a dar mostrar, en 1988, el panorama de nuestro ciclismo cotidiano a los delegados de la ECF que acudan a Barcelona.

Alfonso Sanz.



Del 22 al 26 de Setiembre se ha celebrado en Groningen VELOCITY 87, una reunión internacional de "Planificadores de la Bicicleta". Fue organizado por el Ministerio de Transporte Alemán, el Ayuntamiento de Groningen y la Federación de Ciclistas Europeos y asistieron representantes de usuarios de la bici así como políticos y técnicos de toda Europa relacionados con los temas que se debatieron: Razones de una política para los ciclistas, integración de la bicicleta con otros medios de transporte, diseño de infraestructura para bicicletas, seguridad, aspectos sociales, proyectos ciclistas...

Hay nuevos vientos y nuevas posibilidades en la Federación. Basta con mirar lo que es y como trabaja la Federación Francesa de Cicloturismo para darse cuenta de las cosas que se podrían hacer en España.



RESOS, REUNIONES

INFRAESTRUCTURA PARA BICICLETAS

Declaración de la Federación Europea de Ciclistas (EFC)

Texto adoptado por la Asamblea Anual celebrada en Basilea el 21 de Junio de 1987.

Habiendo observado:

1. El incremento del uso de la bicicleta que ha tenido lugar en toda Europa durante los últimos quince años;
2. Los enormes beneficios que ese incremento aporta en términos de reducción de la contaminación atmosférica y acústica, de reducción de la congestión, de ahorro energético y de seguridad, a Europa en su conjunto, a cada país y a cada área urbana en particular;
3. Las grandes ventajas que la bicicleta supone para los individuos en cuanto a mejora de la salud y la forma física, los ahorros económicos; la conveniencia como forma de transporte y la libertad;

Llama a:

4. Las autoridades y gobiernos de niveles local, regional, nacional y europeo a realizar todo lo que este incluido dentro de sus competencias con el fin de estimular el uso de la bicicleta como medio de transporte y hacer que las calles y carreteras sean más seguras para los ciclistas;

En la creencia de que:

5. Esos objetivos se pueden obtener mediante un paquete de soluciones que se incluyen en cuatro grandes campos: ingeniería, educación, cumplimiento de las leyes de tráfico, en particular por parte de los automovilistas, y promoción.

INGENIERIA (Infraestructura para bicicletas)

6. La EFC reconoce que la mayoría del ciclismo, tanto en áreas urbanas como en rurales, se realiza, y se realizará en el futuro, compartiendo las calles y carreteras con los vehículos motorizados, sin ninguna medida especial para los ciclistas.

Cree que:

7. Por lo tanto, las medidas de ingeniería de tráfico deben intentar la mejora de la seguridad de los ciclistas reduciendo la velocidad global del tráfico motorizado. Ello ayudará a los ciclistas a integrarse de modo más seguro en el flujo general del

tráfico.

8. Los ciclistas no deben ser obligatoriamente segregados del resto del tráfico mediante carriles, pistas u otras infraestructuras similares para bicicletas.
9. Si tales infraestructuras se van a construir, deben hacerse sobre el espacio viario dedicado a los vehículos motorizados y no sobre el peatonal. Una manera eficiente de suministrar espacio a los ciclistas es la de ensanchar el carril externo de la calzada. Esto no requiere señalización especial alguna y hace más seguros los adelantamientos de los motoristas sobre los ciclistas.
10. Para que las vías para bicicletas sean aceptables y tengan éxito deben ser:

a) Directas. Los ciclistas no recorren cuatro millas en lugar de tres simplemente por el privilegio de poder usar una vía para bicicletas. Por lo tanto, los itinerarios para bicicletas deben ser, al menos, tan directos como la vía de la que pretenden ser alternativa. Las vías para bicicletas más útiles y de mayor éxito son aquellas que permiten a los ciclistas atajar y les evitan los sistemas viarios unidireccionales.

b) Seguras. Las vías para bicicletas mal diseñadas que no facilitan el paso de los ciclistas por puntos peligrosos del tráfico, o que devuelven a los ciclistas al flujo general del tráfico en lugares inapropiados o en situaciones peligrosas, son absolutamente inaceptables. Las vías que se ofrecen meramente como un medio de quitar a los ciclistas del paso del tráfico no son generalmente beneficiosas para la seguridad. Suelen acabar en lugares difíciles y peligrosos y no se diseñan para ayudar a los ciclistas, son contraproducentes y un despilfarro de dinero, tiempo y esfuerzos. Deben encontrar la resistencia de las organizaciones de ciclistas.

c) Atractivas. Los itinerarios para bicicletas con fuertes pendientes, que requieren que los ciclistas desmonten de sus vehículos, o que fuerzan a los ciclistas a superar barreras no serán para los ciclistas. Las vías deben tener un buen mantenimiento, ser barridas regularmente y despejadas de nieve y hielo, una superficie lisa y tener continuidad con el fin de que sean populares y correctamente utilizadas. Su uso no debe ser nunca obligatorio.

d) Señalizadas. Una señalización común para toda Europa de las vías para bicicletas ayudará a atraer la atención de los ciclistas hacia esas infraestructuras, con lo que promoverá su uso. Sin tal señalización y promoción las vías para bicicletas no se emplearán en todo su potencial.

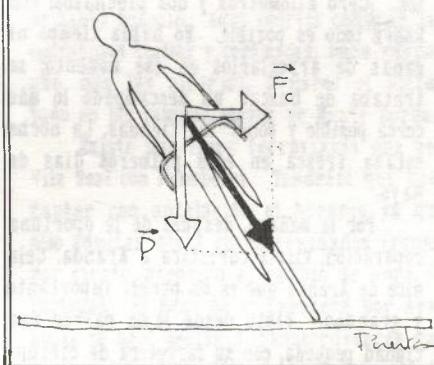
LA FÍSICA DE LA BICICLETA

Jose Sanchez Real Universidad de Valencia, 1984.

Este libro cuya existencia descubrimos en los pasados Encuentros de Cabrales, es la segunda edición de un trabajo hecho en 1963 y publicado en 1978.

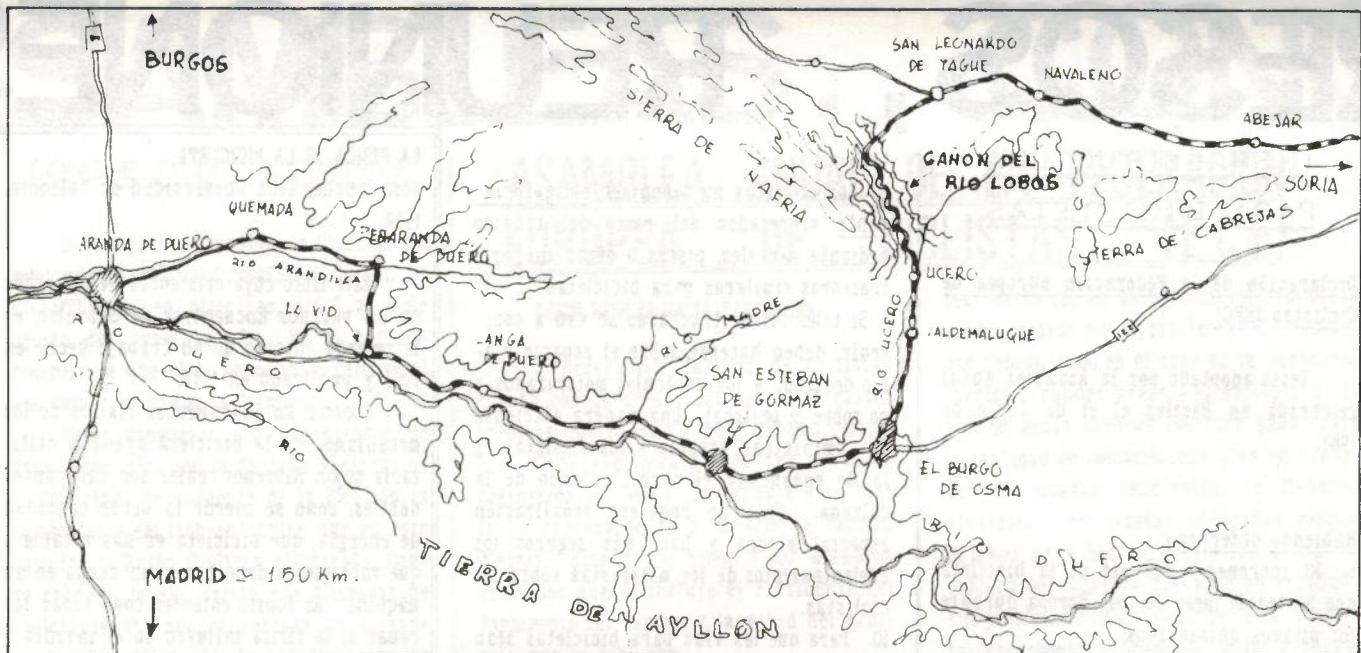
Conocer los fundamentos físicos de los mecanismos de la bicicleta ayuda a utilizarla mejor. Sabremos cuales son sus puntos débiles, como se pierde la menor cantidad de energía, que bicicleta es más estable o que variaciones debe hacer un zurdo en su máquina. Es bonito entender como todas las ramas de la física influyen en el invento y como la bicicleta moderna es el punto óptimo entre estabilidad y buen aprovechamiento. Otros libros pueden hablar de esto, pero éste divertirá más a los que les guste la física.

Es un libro fácil que no precisa grandes conocimientos teóricos, aunque por ello tampoco profundiza demasiado. El desarrollo de algunos problemas no es todo lo claro que cabría esperar en un libro científico, pero puede ser útil y sugerente especialmente para profesores de Enseñanza Media. A la edición se le echa en falta más viveza y pretensiones.



II. Que para conseguir esas metas del modo más efectivo, la infraestructura para bicicletas DBBE ser planificada y diseñada en estrecha colaboración con los ciclistas y sus organizaciones.

12. Que hay muchas otras técnicas de ingeniería y medidas que deben ser empleadas para hacer al ciclismo más atractivo y seguro. Estas medidas necesariamente suponen la restricción de los vehículos motorizados, en particular la reducción de las velocidades de los vehículos hasta un máximo de 30 Km./h. en áreas residenciales y de 50 Km./h. en las grandes arterias. Estas medidas se deben imponer por si mismas gracias a técnicas de diseño del viario más que a regulaciones, normativas y señalizaciones.



LA FRONTERA DEL DUERO Y EL CAÑÓN DEL RÍO LOBOS

Nuestra ruta partía de Aranda de Duero, a donde llegamos bien entrada la noche. Como se trataba de un tren de cercanías habíamos facturado las bicis el día anterior y, contra todo pronóstico, ya habían llegado y estaban esperando que las rescatáramos, no sin problemas, de las dulces y cuidadosas manos de RENFE. Rápida inspección de posibles desperfectos: dos pinchazos. ¡Cero kilómetros y dos pinchazos! con RENFE todo es posible. No había tiempo ni ganas de arreglarlos en ese momento; se trataba de buscar un descampado lo más cerca posible y poner las tiendas. La noche estaba fresca en esos primeros días de Mayo.

Por la mañana, después de la oportuna reparación, visita turística a Aranda. Cela dice de Aranda que es un pueblo importante y grandón. Visto desde lejos parece una ciudad pequeña, con su carretera de circunvalación y sus polígonos industriales, la capital del imperio Pascual. De interés, la colegiata en la plaza de Santa María, con su fachada llena de historietas y adornos: arquivoltas, medallones, blasones... (gótico florido, vaya). De interés también los corderos y cochinillos, los empiñados y el vino clarete, la olla podrida y el

cangrejo de río. Como era la hora del desayuno nos conformamos con unos churros con chocolate. La digestión en bicicleta.

Llegando a Peñaranda lo primero que se ve es su castillo en lo alto de una loma. Parece un castillo muy grande; luego parece un castillo largo pero bastante estrecho; al final lo que parece es el decorado para una película: solo hay un muro, detrás no hay nada, pero era suficiente para que decidieramos que había que asaltarlo y echar a los moros que lo defendían (rubios y con acento alemán).

Hay más cosas que ver en Peñaranda: la iglesia neoclásica de Santa Ana, la botica de los Ximeno, del siglo XVII (cerrada cuando fuimos nosotros), un rollo jurisdiccional en la plaza mayor, y el palacio de los Avellaneda, sobrio y sencillo por fuera, con un patio de doble arquería donde había que esperar al guía para que nos llevara de salón en salón, empeñado en que lo más interesante de los magníficos artesonados eran los efectos ópticos.

Desde Peñaranda se vuelve a orillas del Duero a la altura del monasterio de La Vid. Para visitarlo hay que retroceder unos metros por la carretera hacia Aranda, cruzando el río por un puente que usaron las tropas de Gonzalo Fernández en plena reconquista. No sabíamos nada del monasterio pero nos desviamos por curiosidad. Era un edificio peculiar, como formado por dos piezas distintas, una un monasterio y la otra una iglesia con su espadaña, encajadas a la fuerza una dentro de otra. Un monje se asomó y nos invitó a entrar a ver una talla de una virgen con un rostro increíblemente real.

Evangelizados nos fuimos Duero arriba, rumbo a San Esteban de Gormaz donde nos esperaban más iglesias, pero esta vez románicas y de las más antiguas: San Miguel y El Rivero, las dos con galerías portica-

dadas en muy buen estado a pesar de tener ya nueve siglos. Poco más antiguo era el hotel donde decidimos pasar la noche. Con vistas al conjunto urbano, con vistas a Somosierra (nevada, al fondo) con vistas a las estrellas, esa noche hicimos vivac en las ruinas de un castillo musulmán en un cerro por encima de San Esteban. En San Esteban son también interesantes sus callejas, la plaza del pueblo, cubierta de soportales, y el puente sobre el Duero, de dieciocho ojos. En otro tiempo esta fue para los árabes una de las "puertas de Castilla".

Para seguir adelante había que separarse del Duero y esto quería decir que había que subir la única cuesta de importancia de la ruta, para después bajarla y aparecer en El Burgo de Osma, la población más importante de toda la zona, con su catedral y todo. Lástima que estuviera cerrada, por lo que describirlos las capillas, el coro, la girola, el crucero, el claustro, y los museos sería un extraordinario alarde de imaginación. También aquí hay más cosas que ver: el edificio de la universidad (para diez o quince alumnos), el Hospital, la calle Mayor, la plaza Mayor, la plaza de San Pedro..., pasear y perder unas horas entre las fachadas góticas, renacentistas y barrocas de los muchos edificios antiguos que hay en esta villa.

Desde El Burgo hasta Ucero la carretera discurre paralela al río Ucero. Se trata de un valle amplio y la subida es prácticamente imperceptible. Habíamos abandonado la general y la escasez de tráfico invitaba a disfrutar de la carretera, ocupando todo el ancho, charlando y pedaleando a la vez.

Pasado Ucero el valle empieza a cerrarse y se intuye la proximidad del cañón. Dos kilómetros después la carretera choca materialmente contra una muralla de unos ciento cincuenta metros de altura: la cuesta la Galiana. Por fortuna nosotros no



teníamos que escalarla ya que el cañón del río Lobos se abría a nuestra izquierda.

El espectáculo es impresionante. En su mayor parte el cañón es amplio, pero a la vez las paredes son murallas inexpugnables. Murallas perforadas una y otra vez por cientos de cuevas, algunas de gran profundidad, otras solamente repisas que sirven de posaderos y de nidos a los numerosos buitres leonados que sobrevuelan el cañón. Por debajo pinos, sabinas y chopos siguen el curso de río. Este esconde patos y nutrias (dicen). También dicen que aquí anida el aguilu real y que hay jabalies y zorros. Lo de río Lobos es para despistar.

Desde la carretera hasta la ermita de San Bartolomé, ermita templaria, hay unos cuatro kilómetros de pista en buen estado. Esta es la zona asequible del cañón y aquí se concentran todos los visitantes del nuevo parque natural, bastante abundantes durante puentes, semanas santas y similares.

Nosotros, sin embargo, teníamos intención de atravesar el cañón, o por lo menos investigar si era posible. Habíamos leído que se podía hacer a pie sin ningún problema y lo de empujar las bicis no nos asustaba. Hablamos con gente que venía del cañón. División de opiniones: "¡Estais locos!" "¡Ni se os ocurra!", "¡Con las bicis impos-

sible!". Así que decidimos atravesarlo.

De momento se nos había hecho de noche y, como no parecía que por allí fuera a pasar nadie para echarnos, acampamos dispuestos a madrugar al día siguiente. El que madrugó fue el guarda, con el talonario de multas en la mano. Un consejo: si quereis acampar hacedlo al principio del cañón, donde si está permitido, o bastante más adentro, dos o tres vados más allá, donde el guarda no llega.



Si, efectivamente, hay que vadear el río, y no una vez o dos sino por lo menos diez o doce. Es posible que en pleno verano haya menos problemas, pero estábamos a primeros de Mayo y ya se sabe, en abril aguas mil. Caminábamos o incluso pedaleábamos por la orilla hasta que el río se pegaba a la pared, entonces, a no ser que fuera muy fácil trepar por la roca, había

que buscar un sitio donde el agua cubriera por debajo de la línea de flotación (lease calzoncillos o similares), quitarse las zapatillas o no, según el aprecio que se tuviera a zapatillas y plantas de los pies, y cruzar a la otra orilla con la bicicleta al hombro. Realmente divertido, por lo menos las tres o cuatro primeras veces. Todos pendientes de un resbalón de alguien... para hacer una foto.

Son unos siete kilómetros en este plan y luego algo más de un kilómetro de pista hasta la carretera que, desde Santa María de las Hoyas, lleva a San Leonardo de Yagüe, y se puede hacer largo si se va con prisas, sin parar en medio a descansar, a comer, a bañarse.

Acabamos el cañón cansados y sobre todo hambrientos pero creo que nadie se arrepintió de esta experiencia de ciclocross con alforjas. San Leonardo era el final de la ruta para la mayoría. Algunos íbamos a seguir por tierras sorianas otros días, pero esa es otra historia. Una extraña combinación de autobús bicicleta y coche sirvió para llegar a Soria a tiempo para poder disfrutar de esa bella experiencia que es viajar con RENFE. No os creáis, hay veces que no rompen nada.

Eugenio Cano

EN VERANO, EL ALGARVE

Estábamos en pleno mes de junio. ¿A dónde podíamos ir para conocer un sitio nuevo, distinto, gente diferente. 18 de junio, nos dejaba el tren en Funchal, estación cercana a Garvao, pueblo situado en la comarca portuguesa de Alentejo Bajo. Nuestro objetivo: El Algarve. Las visitas para llegar hasta allí merecerían capítulo aparte, corriendo un tupido velo, pasaremos a lo importante.

Funchal está separada de Odemira por 32 kms. de una carretera muy agradable, sin dificultad alguna, bordeada por árboles para alegría del cicloturista. En Odemira se puede comer bien sin rasarse el bolsillo. Para pasar la noche nos fuimos al camping de Zambujeira do Mar a 19 kms.. En este pueblo de pescadores merece la pena contemplar la puesta del sol sobre el mar, enmarcada por los acantilados que protegen la bahía.

El segundo día transcurre sin que se pueda ver el mar. La carretera atraviesa campos de cultivo y algunos bosques. Si el antojadizo viento no aparece, tampoco habrá dificultades. Al llegar a Vila do Bispo, nosotros debimos optar por ir directamente a Salema, perdiéndonos por tanto la visita a Sagres y al cabo de San Vicente. En total

hicimos 80 kms.

La tercera etapa nos llevó a Albufeira, 72 kms. Hasta Lagos seguimos la ruta costera: Budens, Barrançao, Burgau, Luz. Esta ruta comienza con varios kilómetros de camino carretero y una subida tremenda, por lo que nos atrevemos a recomendaros la nacional, no dejaréis de ver nada especial. Lagos es la típica ciudad costera pensada para el turista. Podréis comprar regalos y elegir donde calmar el apetito. En Porches abandonamos la nacional para llegar a Albufeira. Este pueblo, también de ambiente turístico, goza de una playa preciosa donde apreciar las siempre recién pintadas barchas de pescadores.

Desde Albufeira a Tavira, 68 kms, se pasa por Quarteira, donde merece la pena ver la villa romana, Faro y Olhão. La etapa

es tranquila y discurre por carreteras prácticamente llanas. Los 22 kms. finales de esta última etapa terminan en Vila Real de Santo Antonio. Aquí podréis comprar las consabidas toallas y cerámicas, para cargar aún más las alforjas, y daros el último baño en las famosas playas de Monte Gordo.

Existe una línea ferroviaria que une Vila Real con Funchal. Tendréis que preguntar con antelación el horario ya que sólo admiten bicis en determinados trenes. Por cierto, atención al cambio de hora en Portugal. El Paso de la frontera por Ayamonte se hace mediante transbordadores que cruzan el Guadiana, funcionan únicamente de día. Una última recomendación para este viaje que esperamos sea de vuestro agrado: mucho ojo con los automovilistas portugueses.

Gonzalo Cárdenas Crespo



COMPLEMENTOS PARA EL

CICLOTURISMO II

En vista de la cantidad de consultas recibidas en RISKO con motivo del anterior artículo, se me confirma la idea de que el mercado de accesorios es amplio y complicado a la hora de elegir. Por eso pienso que no solo es bueno tratar el tema lo más objetivamente posible, sino que debemos convertirnos en críticos consumidores y señalar los posibles defectos y virtudes de fabricación, para que los fabricantes puedan rectificar. En otras palabras esta sección está abierta a que nos hagas llegar tus propias experiencias sobre los temas tratados (especialmente si no coinciden con las nuestras) sobre otras opciones que conozcas (aunque lo intentamos no podemos estar al día de todo) y sobre buenos y malos resultados de un material en concreto.

Hoy hablaremos de:

LAS COLCHONETAS PARA DORMIR

Después de un día pedaleando, lo menos que podemos permitirnos es un lecho confortable. En el mercado existen muchos artículos para este fin, pero si hacemos una primera selección dejando solo aquellos que reunan ciertos mínimos de peso, volumen y confort, nos quedamos con tres opciones que pasamos a tratar inmediatamente, y una cuarta que lo haremos al final.

	COLCHONETA DE POLIETILENO	COLCHONETA AUTOCINFLABLE	COLCHON ALTA MONTAÑA
PRECIO	***	*	*
CONFORT	*	***	***
VOLUMEN	**	*	***
PESO	***	*	**
CAPACIDAD AISLANTE	**	***	***
FACILIDAD DE USO	***	***	*
RESISTENCIA AL USO	**	***	*
* REGULAR		** BUENO	
*** EXCELENTE			

COLCHONETA DE ESPONJA DE POLIETENO DE CELULA CERRADA:

Las hay de varios modelos, tipos y tamaños. Dejaremos a un lado las recubiertas de aluminio, que más que confort, solo aislan; las de 0,50 que son muy finas, y las de 1,50 que son muy cortas. Nos queda por tanto las de 180 x 50 x 1 (cuidado al comprar con el largo que solo se aprecia al desenrollarla). En este tamaño las hay lisas y grabadas. El material es el mismo, solo difiere el acabado, algo más resistente el grabado.

Además de ser un excelente aislante de la humedad del suelo, son bastante más confortables de lo que a primera vista dejan suponer, económicas (de 1.000 a 1.300 pts), ligeras (350 gr aproximadamente) pero algo voluminosas. Casi todas las marcas distribuyen algún modelo y siendo la calidad la misma, recomiendo adquirir la más barata.

COLCHONETAS AUTOINFLABLES:

Es uno de los últimos inventos. Consiste en una plancha de esponja muy porosa, encerrada entre dos capas de nylon hermético y resistente, con una pequeña válvula en una esquina. Si abrimos el tapón y dejamos la colchoneta "reposar" durante unos minutos, la esponja interior se espande llenándose de aire. Ahora cerramos la válvula y ya el aire no puede escapar, por lo que se convierte en un colchón confortable. Para guardarlo, se abre la válvula, se enrolla fuertemente, con lo que pierde todo el aire, y se vuelve a tapar para que no se hinche sola. Ligeramente pesada (900 gr), algo más voluminosa que la anterior, y bastante más cara (unas 5.500 pts), es también más confortable (llena tiene un grueso de 3,5 cms).

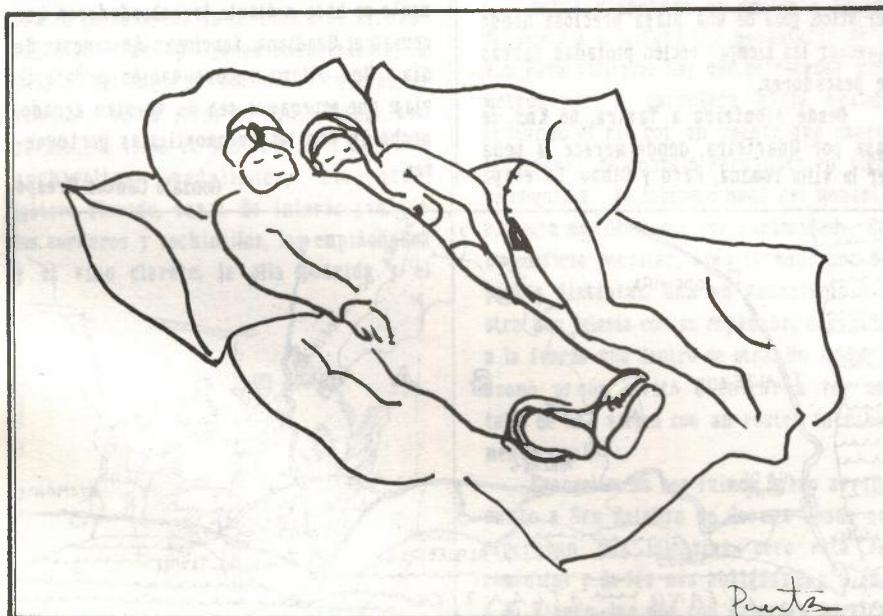
COLCHONES DE ALTA MONTAÑA:

Son muy similares a los típicos colchones de caucho inflables playeros, pero fabricados con material muy ligero. Desinflado y guardado en su bolsa, ocupa como un bocadillo, pesa 410 grs, con un precio algo excesivo (unas 5.500-6.000 pts). Una vez inflados (medidas 1,85 x 70) son muy confortables.

Una cuarta opción, la constituyen las hamacas de alta montaña. Son muy ligeras (200 gr.) razonablemente económicas (2.500 pts.) de excelente volumen (caben en bolsillo), resistentes y confortables con ciertas reservas. Su uso, poco extendido, no me permite una crítica más razonada.

Para consultas y comentarios, podéis escribir a RISKO. Apdo 7009. 41080 SEVILLA. Tlf (954) 570849

Luis Gilperez Fraile



Puentes

COMPLEMENTOS PARA EL CICLOTURISMO. LAS ALFORJAS.

Uno de los problemas más comunes entre los cicloturista es la elección de un utensilio tan indispensable y práctico como son las alforjas. Y si ya es difícil la elección, en parte debida a la inexperiencia, ésta se complica aun más debido fundamentalmente a dos motivos:
1º) La escasa cantidad de modelos existentes en el mercado.
2º) La difícil comercialización de determinados modelos un tanto artesanales.

Una vez llegados a este punto, merece la pena hacer un breve análisis de algunos modelos, aunque en este artículo solo lo haremos de los modelos españoles, por ser éstos los más fácil de hallar y son: TRIPLEX, ALPINA, KOAN y TROTAMUNDOS. Los examinaremos no modelo por modelo, sino a través de sus distintos componentes.

MATERIAL DE CONFECCIÓN

En cuanto al material utilizado para la construcción de los modelos, debemos descartar de antemano las TRIPLEX por ser un auténtico plástico de muy poca consistencia útil solo si no se piensa llevar apenas carga. A más de uno le han dado un buen susto. En cuanto al resto de las alforjas el material de confección es de características muy similares, a excepción de las construidas por TROTAMUNDOS que utilizan material de cordura que les da una mayor impermeabilidad y resistencia aún de otra presencia. Los fallos no suelen venir por el material (comprendo que a veces es muy difícil conseguir determinadas calidades), sino por el cosido y terminación del producto que en las citadas anteriormente en general es bueno a excepción de las ya mencionadas TRIPLEX. A veces, en las bolsas de manillar de ALPINA suelen descoserse los bordes por no ir debidamente rematados.

Hasta ahora en cuestión de material impermeable no hemos conseguido igualar a nuestros amigos de KARRIMOR, pero al menos los constructores españoles, si bien no pueden superar este difícil problema por lo antes reseñado, podrían al menos efectuar en sus modelos pequeños agujeros en los bajos de la alforja para permitir la salida del agua que consigue penetrar dentro de ella.

ANCLAJES AL PORTABULTOS

En cuanto a los anclajes de sujeción al portabultos, es donde a mi parecer se comete uno de los grandes fallos de construcción. Todos los constructores utilizan el sistema de gancho que en TRIPLEX y ALPINA dan un resultado lamentable debido a la endeblez de éstos, pues con una carga media y el traqueteo del viaje, acaban por abrirse creando una grave situación de accidente.

Los de KOAN lo han resuelto en parte manteniendo tal sistema pero con una mayor dureza y TROTAMUNDOS ha hecho lo mismo aunque su aspecto es aun más tosco y poco efectivo, pues si bien no es fácil que se abran al final terminan saliendo de su sitio en uno de los innumerables baches de nuestras carreteras. También las inefables KARRIMOR, en algunos de sus modelos, mantienen este sistema de ganchos, que a mi juicio se deberían evitar utilizando los distintos mecanismos plásticos de alta resistencia que nos aporta el mundo de la montaña y escalada.

ANCLAJES AL CUADRO

En cuanto a este tipo de sujeción tan solo KOAN ha sabido resolver este problema (para algo son también usuarios de la bicicleta), no utilizando el clásico pulpillo que siempre nos da algún disgusto al meterse entre los radios. KOAN lo ha resuelto utilizando una tira de velcro en la parte baja, que da un resultado expléndido y nada engorroso, y con menos problemas de ajuste que en el caso de TROTAMUNDOS que ha adaptado un complicado sistema de tensión, pero sin evitar el nefasto pulpillo y que no impide que en algunos casos la alforja se desenganche. El sistema ideal bien puede ser el "velcro" o "trabillas plásticas" en la parte baja o a los tirantes del cuadro.

CIERRES

Otro de los empecinamientos de los constructores de alforjas es hacer el cierre de los distintos modelos a base de cremalleras, cosa prácticamente en desuso por los amigos ingleses. La cremallera no solo limita bastante en cuanto a apertura y cabida sino que siempre termina habiendo algún problemilla cuando por descuido se "pilla" algo a lo largo de su recorrido acabando invariablemente con su rotura. Además si se viaja en invierno, una buena helada puede atorarla, impidiendo su apertura. Lo más práctico sería sustituir estas cremalleras por tapas y correas tipo mochila, que son lo bastante amplias ambas para que nos coja debajo de la tapa el saco o la esterilla. Así conseguiríamos reducir el

número de bultos de nuestro equipaje, haciendo más fácil su transporte al prescindir de la bicicleta.

BOLSAS DELANTERAS

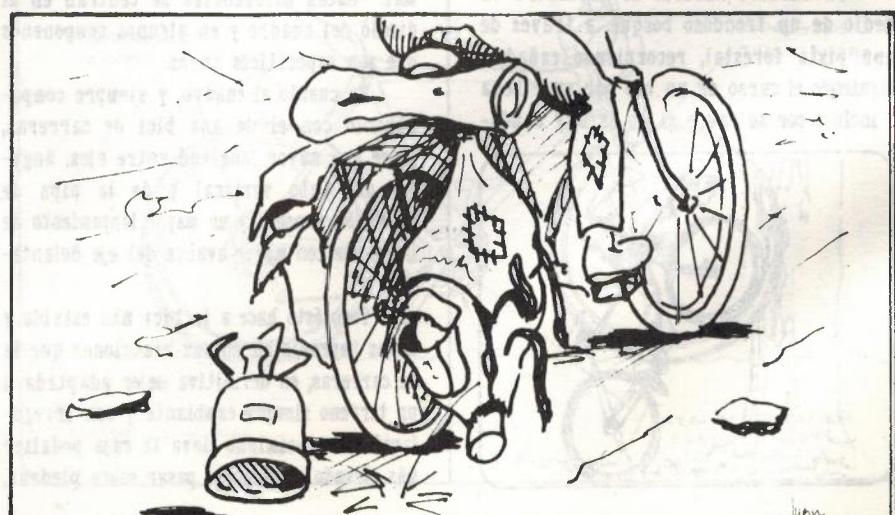
En cuanto a éstas, tanto TROTAMUNDOS, como ALPINA y KOAN han conseguido unos resultados excelentes, si bien se diferencian unas de otras por pequeños detalles. Sería conveniente ir a la sustitución de los "cuernos" que las sujetan, pues en caso de caída o choque con un peatón puede ser tal artilugio un arma realmente peligrosa. KOAN ha resuelto en parte el problema, aunque el actual aparatejo sigue siendo un tanto primitivo y antiestético y con algún problema de regulación en las alturas de manillar y rueda. En este sentido sería muy interesante copiar algunas de las imaginativas soluciones de los artesanos franceses.

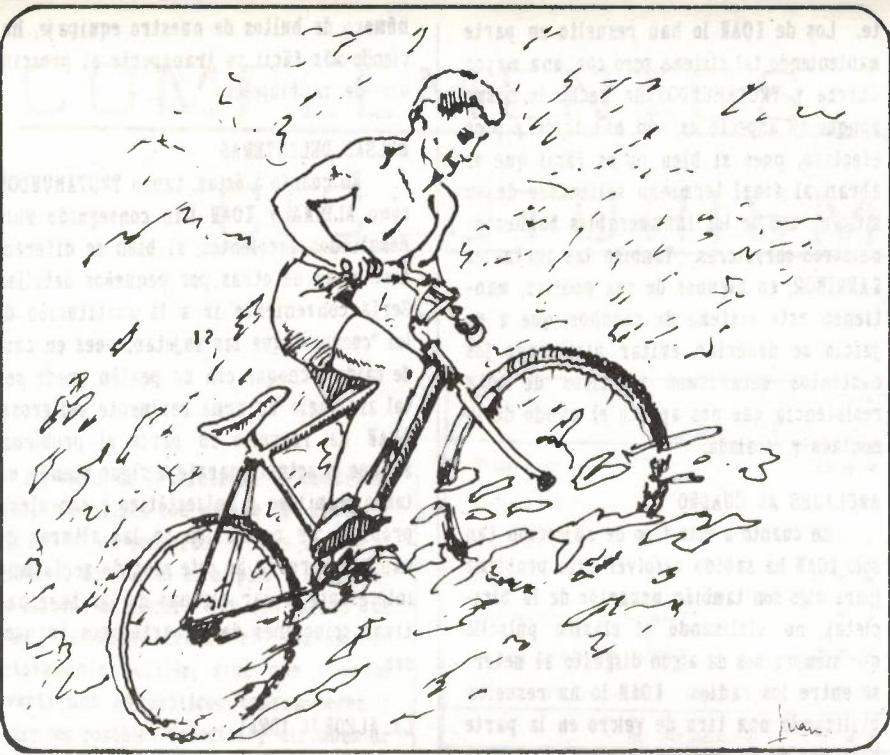
LA ALFORJA IDEAL

Los modelos de ALPINA, TROTAMUNDOS y KOAN reúnen una calidad y precio muy interesantes que ronda de las 4.000 a 5.000 pts. para trasero. Baratas comparados con algunos "fiascos" extranjeros como las PEUGEOT a 8.000 pts. sin que su calidad sea mejor. Personalmente me inclino por las dos últimas creaciones, un tanto artesanales pero que poco a poco van haciendo pequeñas innovaciones: bolsillos interiores, reflectantes, mejor acabado e incluso una mejor estética.... Aun deben mejorar la impermeabilidad, la sujeción al portabultos y adaptar una sujeción de seguridad y como no, sustituir las cremalleras principales por correas y tapas amplias.

NOTA: Las marcas ALPINA y TRIPLEX las podéis encontrar en las tiendas de bicicletas con ese tipo de surtido. Las otras dos marcas solo se venden por correo, pudiendo dirigiros para pedir información para KOAN a: Integral, c/Pintor Mir 2, bajos. 08031 Barcelona; y para TROTAMUNDOS a: Trotamundos, c/Montera, 32, 2-9. 28013 Madrid.

Victor Guerra





LA BICICLETA DE MONTAÑA

Con este artículo intentaré acercaros lo más posible a un nuevo y maravilloso tipo de ciclismo, un ciclismo natural, sin fronteras, diferente, abierto... Es el ciclismo que nos posibilita un nuevo género de bicicletas: las bicies de montaña.

Bicicleta todo-terreno, mountain-bike, V.T.T. (siglas del francés *velo tout terrain*), A.T.B. (procedente de la denominación en inglés *all terrain bike*), todas estas son las acepciones lingüísticas que podréis encontrar refiriéndose a esta bicicleta.

La bici se adapta perfectamente tanto a medios naturales como a medios artificiales por lo que podemos elaborar una gran cantidad de itinerarios muy diversos teniendo casi como única limitación nuestra propia imaginación. Es la bicicleta ideal para realizar recorridos mixtos en los que vayamos por caminos o por asfalto indistintamente.

Su hábitat natural se encuentra en medio de un frondoso bosque, a través de una pista forestal, recorriendo cañadas, siguiendo el curso de un río por su ribera o incluso por su cauce si no es muy caudaloso,

en la arena, pisando nieves vírgenes en la alta montaña, realizando vertiginosos descensos por las praderas más empinadas,

También nos encontraremos cómodos con ella en rutas de asfalto, sorprendiéndonos con su gran estabilidad y seguridad. Es, del mismo modo, una bici muy apropiada para recorridos urbanos.

Tecnológicamente son bicicletas que se encuentran en plena evolución, su juventud hace que se hallen aún en una fase en la que no hay un diseño definitivo del todo establecido en cuanto a geometría. De esta manera cada fabricante realiza sus cuadros siguiendo sus propias experiencias..

Igualmente dependiendo del medio al que vaya a adaptarse más específicamente la bicicleta, se realizará un tipo de diseño u otro.

En líneas generales la bicicleta de montaña posee varias diferencias esenciales respecto a una bicicleta de carreras normal. Estas diferencias se centran en el diseño del cuadro y en algunos componentes que son específicos suyos.

En cuanto al cuadro, y siempre comparándolo con el de una bici de carreras, posee una mayor longitud entre ejes, ángulos del tubo vertical y de la pipa de dirección menores y un mayor lanzamiento de horquilla con mayor avance del eje delantero.

Todo ésto hace a la bici más estable y menos imprevisible en sus reacciones que la de carreras, en definitiva mejor adaptada a un terreno siempre cambiante y con irregularidades. Asimismo lleva la caja pedalier más elevada para poder pasar sobre piedras,

troncos, raíces... sin que nos rocen las coronas con estos obstáculos.

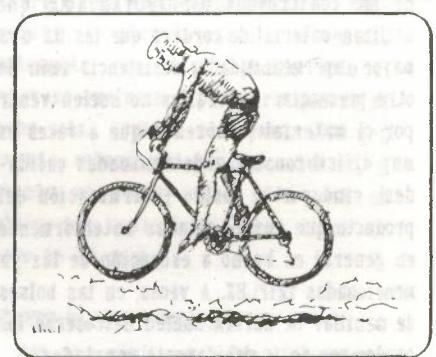
También tienen una mayor distancia entre el eje pedalier y el eje trasero, de este modo no se acumula el barro entre la rueda trasera y el tubo vertical.

Se fabrican estos cuadros con tuberías sobredimensionadas en su diámetro, en general de cromo-molibdeno o carbono-manganeso (aleaciones de acero) aunque hay varias firmas que usan el aluminio.

Como componentes específicos de este tipo de bicies tenemos prácticamente todos. El manillar es ancho y va elevado y avanzado por medio de una tija especial, en una posición muy apropiada para tener el mayor control posible en las circunstancias más dispares.

Las manetas de los frenos son grandes (a veces se utilizan las de moto) para aumentar la fuerza que mandamos a las ruedas. Los frenos que se usan son los de tiro central, iguales a los de ciclo-cross, y se usan éstos en vez de los clásicos de herradura para evitar que el barro quede entre los frenos y las cubiertas. La eficacia de este sistema unida al gran brazo de palanca de las manetas dan como resultado unas deceleraciones espectaculares.

Las palancas de cambio de platos y de piñones van situadas en el manillar para que no tengamos que soltar las manos al cambiar, ésto es muy útil en zonas bacheadas y en cualquier situación en la que se haga primordial el control de la bicicleta.



Suelen tener de 15 a 18 relaciones de cambio para poder adaptar nuestro ritmo de pedaleo, tanto a las más escarpadas pendientes como al más escalofriante de los descensos. Estas relaciones se consiguen con 3 platos y 5 o 6 coronas en el piñón. Los platos suelen ser de 28-38-48 dientes y los piñones tienen de 13 a 28, 30 o incluso 32 dientes. Con ello conseguimos una amplia gama de desarrollos distintos. A pesar de que hay relaciones que podrían parecer muy cortas como el plato de 28 con la corona de 30, cuando subes por un cortafuegos de 45° de pendiente con tierra suelta realmente no os parecerán nada cortos.

Las bielas de estas bicies suelen ser de 175 mm. de longitud para mejorar su capacidad ascensional.

Los pedales presentan una amplia superficie dentada para que el pie no res-



bale, y para un pedaleo más efectivo se recomienda usar rastrales. En terreno difícil podemos sacar el pie del rastral pisando el pedal por la cara contraria, ya que ambas están dentadas. La altura extra del pedalier evita que rocen los rastrales al pedalear con los pies fuera de ellos.

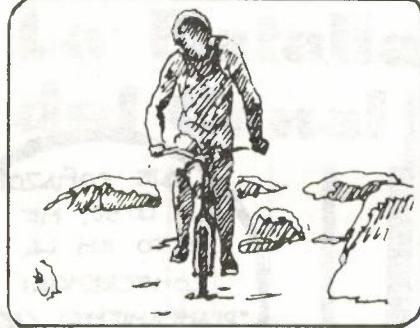
Tanto la caja pedalier como los bujes suelen estar sellados herméticamente para evitar que les penetren el polvo y el agua que tan frecuentemente acompañan a esta bici. También pueden venir sellados los pedales y la dirección aunque ésto es más raro.

La altura del sillín se varía frecuentemente sobre la marcha, pues no es lo mismo pedalear en un camino liso que por una torrentera llena de piedras; en terrenos difíciles se baja para que no nos estorbe en nuestros movimientos para controlar la bici.

Esta operación la facilita una palanquita igual a las de los bujes de carreras para que no tengamos que usar herramientas, ni siquiera parar.

Para calzar a nuestra bici de montaña disponemos de una gran variedad de cubiertas en diferentes anchos y dibujos.

Podemos elegir cubiertas lisas, sin dibujo y finas de 1/2 pulgadas para circular por ciudad y carreteras en buen estado; también hay cubiertas para uso exclusivo



por campo, de hasta 2 1/2 pulgadas de grosor, pobladas de tacos para agarrarse a la hierba, el barro y la roca. Las más polivalentes son las mixtas, con una banda central prominente y con tacos a ambos lados de la banda. En campo se circula con baja presión para obtener una gran superficie de contacto con el terreno y para absorver los baches, y en carretera aumentamos la presión con lo que solo roza la banda central. Hay incluso cubiertas con pequeños clavos para circular sobre nieve o hielo. El diámetro de las ruedas es de 26 pulgadas (ligeramente más pequeñas que las de las bicis de carreras).

Podemos considerar varios tipos diferentes de bicicleta de montaña como variación respecto a la bici standard escrita, según su finalidad principal.

Así tenemos una que es un híbrido entre la bici de montaña y una de cicloturismo. Es prácticamente una bici de montaña con manillar de carreras y desarrollos algo más largos aparte de alguna que otra varia-

ción más en la geometría del cuadro. Permite disfrutar de la hierba y del asfalto a partes iguales.

En otro tipo englobamos a las de competición, muy ligeras y caras, con cuadros similares a los de las bicis de carreras pero mucho más resistentes.

Otro tipo serían las "city bikes" o bicis de ciudad. Se distinguen de las bicis de montaña normales por su relación de cambio más cerrada, manillar más estrecho, cubiertas más finas y una geometría algo alterada con el pedalier más bajo. Comparten con ellas la robustez de sus cuadros, sus eficaces frenos, diámetro de ruedas y un aspecto similar.

Para los que quieren pasar, incluso de sendas y aventurarse por los terrenos más difíciles, hay bicis de montaña inspiradas en las de trials. A diferencia de la clásica mountain bike poseen cuadros más reducidos en altura y longitud entre ejes para hacerlas más manejables, aun a costa de sacrificar confort de marcha.

Un último tipo serían las bicis de descenso que se usan, casi exclusivamente, para bajar por pistas de esquí que no se usan en verano. A veces carecen de cambio y tienen grandes distancias entre ejes para ganar la mayor estabilidad posible. Aprovechando los remontes, escalan la pista y luego descienden sorteando puertas en una especie de slalom.

La bicicleta de montaña aparte de sus posibilidades de moverse fácilmente por el campo, es un vehículo muy apropiado para desplazarse por la ciudad, más estable y segura que las bicis de carreras.

Igualmente permite hacer un cicloturismo especial, en el que podemos liberarnos en cualquier momento de la dictadura del trazado de asfalto. Así recorremos nuestro entorno a lo ancho en, vez de a lo largo, realizamos una percepción diferente



del medio y de la vida mucho más natural, más salvaje y más espontánea.

La bici de montaña es la bici de la aventura, infatigable, fiel, excitante, cómoda y polivalente.

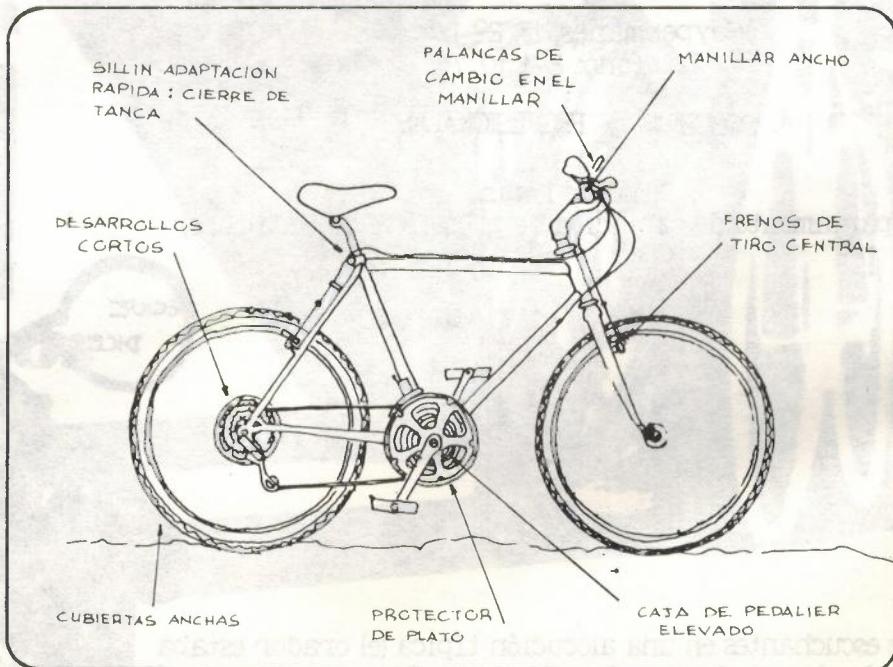
Posee un amplio abanico de posibilidades a nivel educativo, por ser una bici que lleva a lo real, a lo cotidiano, a la vida, permitiéndote analizar el medio. A nivel físico es una excelente herramienta para desarrollar las destrezas del niño y la coordinación de sus habilidades motrices.

La bicicleta de montaña es la bicicleta del futuro, está destinada a tener éxito por ser una bici que nos permite aislarnos del contacto de los vehículos a motor, este factor es esencial teniendo en cuenta la gran desventaja de la bicicleta respecto a los vehículos motorizados en su lucha por el mismo medio asfáltico. Igualmente es una bicicleta transportable al mundo escolar, de indudable valor didáctico.

En muchos países ya está pasando a ser el tipo de bicicleta más popular por sus singulares características. Es la bici sin fronteras, la más libre, la más intrépida.

Información: Revistas Bicycling, Mountain Bike Action y Bicycle.

Juan Manuel Montero



Captación de Prosélitos

¿Malestar?, ¿jaquecas?, ¿molestias periódicas?

Club Cicloturista Pedalibre.

Terapias de grupo.

¿Suegras arpías?, ¿suegros acémilas?

Club Cicloturista Pedalibre.

Hable con nosotros de su suegra/o.

Hable con su suegra/o de nosotros.

¿Tendinitis?, ¿molestias en la rótula?, ¿menisco hecho cisco?

Club Cicloturista Pedalibre.

Tenemos un equipo de sufridores rotulianos y tendiníticos que le comprenderán. Sufra con nosotros.

¿Busca un interlocutor?, ¿tiene algún tema especial sobre el que le gustaría mantener una conversación seria?

Club Cicloturista Pedalibre.

Conversaciones inconclusas sobre temas insondables.

Conversaciones intranscendentales sobre temas transcedentales.

Aprenda a mantener dos conversaciones a la vez mientras saluda.

Hágase un maestro en el arte de interrumpir conversaciones.

¿Decaimiento de sus facultades oratorias?, ¿atonía lingual?.

Club Cicloturista Pedalibre.

Siempre hay alguien dispuesto a escucharle.

Se hacen corrillos a su alrededor y si su elocuencia lo merece, incluso se aplaude.

¿Tiene su rictus enmohecido?, ¿no se acuerda ya de la última vez que se le cayó la dentadura postiza debido a una carcajada incontrolable?.

Club Cicloturista Pedalibre.

Bata sus maxilares con nosotros en estrepitosas risas.

Le esperamos en:

Geypermanes, 13, 2º Izq.
Teléfono: 241 10 71

SOMOS

PROFESIONALES

Señorito Pepis

(Del departamento de captación de prosélitos de Pedalibre)

QUE
DICE?

QUE COÑAZO!
SI LO SE, ME
METO EN LA
CONFERENCIA:
"PLANEAMIENTO CAOTICO
DE UN CARRIL-BICI
PARA EL FORO"

NO SE.
VOY A DESCONECTAR
EL SONOTOTEC. ES
REALMENTE INSU-
FRIBLE. PREFERO
NO VERLO