

Sin prisas

N.6

enero 89

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

LIBRERIAS. Para completar la lista que os facilitamos en el último número, de librerías especializadas en viajes, hay van estas direcciones, todas ellas pertenecientes a Santander: librería Hispano-Argentina (c/ San Francisco), librería Hernández (c/ San Francisco), librería Estudio (c/ Burgos), librería Gil (c/ Vargas). Estas direcciones nos las remiten amablemente los amigos de Fobena (Asociación para el Estudio y Protección del Bosque Autóctono, de cuyas actividades os informarán a los interesados escribiéndoles al Apartado 522. 39080 Santander)

FEDERACION. Jose Luis Ibañez Arana resultó reelegido presidente de la Federación Española de Ciclismo el pasado 17 de Diciembre al lograr 105 votos, dos más que su contrincante y presidente de la Unión Ciclista Internacional Luis Puig Esteve. Al equipo de Ibañez Arana hay que reconocerle su preocupación por acercarse a las diversas facetas del cicloturismo. Esperamos que en este nuevo mandato de cuatro años, el cicloturismo de alforjas y el ciclismo recreativo no competitivo en general, alcance definitivamente el papel que le corresponde y que ahora no tiene, postergado por el ciclismo de competición.

GRUPOS

En la siguiente lista figuran grupos que, de una u otra manera colaboran en la elaboración de SIM PRISAS. Es una relación heterogénea (cicloturistas, ciclistas urbanos, ecologistas,...) con un denominador común la utilización de la bicicleta de forma no competitiva ni exclusivamente deportiva. Hemos eliminado de la lista algunos grupos de los que no hemos tenido noticias en los últimos tiempos (a pesar de nuestra insistencia). Aquellos colectivos que no figuran aquí pero comulgéis con las ideas básicas de esta revista escribirnos contándonos vuestras actividades, funcionamiento, etc. y quizás podamos elaborar una lista actualizada más amplia.

*C.C.Pedalibre
C/Campomanes, 13, 2º Izq.
28013 MADRID
*Amics de la Bici
Apdo. 10.012
08080 BARCELONA
*C.C.Amigos de la Bici
Apdo. 2.116
37080 SALAMANCA
*Albora Bici-Ecologista
Avda. Galicia, 86, 14, 4º
33212 GIJON (ASTURIAS)
*Asamblea Ecologista de Zaragoza
Apdo. 3.073
50080 ZARAGOZA
*E.T.E.S.(Sección Cicloturismo)
Apdo. 7.131
41080 SEVILLA
*A.C. La Alforja
33555 POO DE CABRALES (ASTURIAS)
*Grup El Pedal
C/Pau Abad, 3, ático 2
08202 SABADELL (BARCELONA)

¡AL LORO!



CENTRO PORTUGUÉS DE CICLOTURISMO

Apartado 4031
1501 LISBOA CODEX
Portugal

CENTRO PORTUGUÉS DE CICLOTURISMO. Se creo a finales del pasado año en el vecino país, con sede en Lisboa y la siguiente dirección postal: Apartado 4031. 1501 Lisboa. Entre sus objetivos, descritos en sus Estatutos, figuran la práctica del cicloturismo ecologista, de placer, mantenimiento y turismo, así como el promover y divulgar, a través de la utilización de la bicicleta, la defensa del medio ambiente, la naturaleza y el patrimonio artístico y natural. Funciona, de hecho, como una Federación de Cicloturismo con asociados, tanto individuales como colectivos, de todo Portugal. Cuenta con más de 10.000 socios y desde el pasado Congreso de Barcelona forma parte de la Federación de Ciclistas Europeos. Un buen ejemplo ¿no?

YO, EN BICI. La Agencia para el Medio Ambiente y la Naturaleza de la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia ha editado unas pegas, con el diseño que podéis observar en esta página, promocionando el transporte en bici.

PEDALIBRE ha organizado un ciclo de conferencias y cursillos. Las conferencias programadas son: 31 de Enero, "Vivir en y desde la bicicleta" por Jesús López Dicastillo. 6 de Febrero, "Mountain bike o la evasión en bicicleta" por Paco Madrid. 21 de Febrero, "La bicicleta y los círculos viciosos del transporte" por Alfonso Sanz y 28 de Febrero, "Ciclismo y medicina" por el Dr. Hernández Hernández. Se desarrollarán en el Centro Cultural "Las Cocheras" Avda. Ciudad de Barcelona, 182.

Además han organizado dos cursos uno sobre mecánica y otro sobre masaje sensitivo y diversas excursiones, tanto por el interior de la ciudad como por sus alrededores. Para los que estéis interesados han editado un programa con todas estas actividades de invierno-primavera que podéis solicitarles por correo.

X ANIVERSARIO. El Club Amigos de la Bici de Salamanca ha cumplido sus diez años de funcionamiento. Para celebrarlo ofreció, desde el 28 de Noviembre al 2 de Diciembre pasados, una bella exposición con una selección de fotografías tomadas en estos años. También tuvo lugar la proyección de diversos audiovisuales y un ciclo de conferencias.

Como ellos mismos escribían, se trataba de ofrecer el sentido de su concepción del cicloturismo, "una actividad recreativa, en parte deportiva, en parte cultural, en parte ecologista, siempre anticompetitiva, en definitiva, al alcance de todos". ¡Felicitaciones!

ALBORA BICI-ECOLOGISTA sigue con sus actividades. Si al cierre del anterior número de esta revista organizaban el Primer Día de la Bici de Gijón con gran afluencia de público, el pasado 6 de Noviembre celebraron el "Día Sin Coches", como ya habían hecho el año anterior. Esta vez sin embargo, la Corporación Municipal se inhibió y no apoyó la convocatoria (salvo un concejal de Izquierda Unida que participó en el acto junto a su familia). A pesar de ello el hecho tuvo amplia repercusión en la prensa local.

NUEVO LIBRO. Acaba de aparecer un nuevo libro sobre cicloturismo. Su título es "Impresiones de un viaje cicloturista de Cerezo a San Vicente de la Barquera" y su autor Julián Gutiérrez Conde. Es el número 23 de la colección El Búho Viajero de Penthalon Ediciones. La premura de tiempo nos impide ampliaros el comentario en este número de la revista. En el próximo intentaremos ofreceros la bibliografía existente sobre cicloturismo que poco a poco va haciéndose más amplia.



MOUNTAIN BIKE

La bicicleta de montaña es una modalidad que está alcanzando un rápido desarrollo. Así lo atestiguan las cartas que estamos recibiendo (el pasado 27 de noviembre, por ejemplo, el grupo El Pedal de Sabadell organizó la I Trobada de bicicletas de muntanya). Por ello, a partir de este número, os ofreceremos rutas y artículos técnicos sobre el tema.

Quisiera comenzar esta serie de artículos, dejando claro algunos aspectos semánticos y filosóficos sobre este bello deporte que cada día está más en alza, por ello, muchos tratan de influir en su trayectoria de crecimiento, acercándola a sus intereses sean de uno u otro tipo.

Su origen tiene dos claras vertientes:

El uso de la bicicleta como medio utilitario por itinerarios no asfaltados, tanto rurales como montañosos, anterior incluso a la II Guerra Mundial, en la que algunos destacamentos militares usaban bicicletas robustas para sus desplazamientos por pistas y caminos de montaña. En la actualidad muchas bicicletas constituyen el transporte de elección entre habitantes de zonas rurales e incluso alpinas.

Su vertiente deportiva tiene su origen en California. Por el año 1974 Gary Fisher diseña y fabrica un modelo en el que incluye tres platos y frenos de tambor similares a los motos. Incorpora los cambios al

manillar y con ella en 1976 gana el primer descenso de Repack. Días más tarde se clasificaba el 15º en el Campeonato Nacional de Ciclo Cross de los EE.UU. Unos años más tarde se consagra la aparición de este deporte oficialmente llamado Mountain Bike con la creación de la primera industria de bicicletas, creada por el Sr. Fisher en el 1980. En la actualidad constituye una de las fábricas punteras en modelos de alta calidad.

Por ello reconociendo su origen, llamaremos Mountain Bike a las actividades que tengan un carácter deportivo, realizadas con bicicletas de montaña. Dejando el nombre de Bici de Montaña para englobar todo aquello que con carácter lúdico y recreativo realizemos con estas bicicletas. En este aspecto quisieramos tachar de poco atinado el nombre de Bici Todo Terreno (BTT) con que algún fabricante nacional lo llama, la palabra Todo Terreno nos hace alusión a vehículos motorizados y de tracción 4x4 y no es por ello adecuada.

Otra cuestión que contribuye a su clara definición es el establecimiento de las diferencias que mantiene el Mountain Bike con las otras modalidades que se corren fuera de carretera como el Ciclo Cross:

a) Las bicicletas de M.B. son más robustas ya que se deberán utilizar en senderos, más accidentados y pedregosos, proporcionándole al usuario una autonomía mayor en sus recorridos, dado que no podrá cambiar de bicicleta cada determinado número de kilómetros como pueden hacerlo los del Ciclo Cross. Sus cambios están situados en el manillar para poder manipularlos sin soltar las manos. La postura del ciclista de montaña es más erguida que en el Ciclo Cross para permitirle pedalear sobre planos muy inclinados, sin levantarse del sillín.

b) Sobre su Filosofía y reglamento: mientras los corredores de Ciclo Cross se limitan a dar vueltas a un circuito embarrado y espectacular, rodeado del mayor número de espectadores. El M.B. no acepta circuitos cortos, y los organizadores de pruebas procuran que el corredor disfrute de una bella y dura prueba y en la que los espectadores sólo se concentren en la Salida y en la Meta. De este modo el M.B. es un deporte de participación cuyo principal protagonista es el corredor en detrimento del espectador.

En sucesivos artículos iremos profundizando sobre aspectos más técnicos de esta modalidad que tanto tiene en común con el cicloturismo.

continúa →



EL ALTO TAJO EN BICI DE MONTAÑA:

Las pasadas vacaciones de Semana Santa, Karacol en colaboración con Aventuras y Tiempo Libre organizaba un Rallye de unos 90 km. que en 4 días unía los pueblos de Peralejos de las Truchas y Molina de Aragón. El recorrido sigue el curso de los ríos Tajo y Gallo. Rodeados en todo momento de verticales cañones que nos recuerdan al mítico Colorado. Toda la roca es caliza de diferentes purezas, en sus cuevas anidan bellas rapaces, las fuentes originan largas cortinas petrificadas que en algunos lugares toman-

aspectos fantasmagóricos con lo que en todo el recorrido no se repiten escenarios y la sensación de aventura es constante.

Esta excursión puede ser realizada por grupos pequeños de forma autónoma, la facilidad del trayecto y las pocas posibilidades de perderse hacen que se recorra con bastante rapidez, con lo que podrían bastar tres días para recorrerlo. También hay posibilidad de aprovisionamiento en el pueblecito de Poveda de la Sierra que se encuentra casi a mitad de trayecto. Este recorrido ya ha sido realizado en bicicleta de cicloturismo, con algunas dificultades.

La cartografía de esta zona se localiza en los números 539-514 de "la militar". En verano esta zona es muy prolífica en mosquitos y la presencia de veraneantes puede resultar incómoda.

Puntos claves de referencia en el recorrido son: Peralejos de las Truchas, Laguna de la Parra, lugar por el que se debe vadear el río pasando al margen izquierdo y subiendo por el transformador, siguiendo la orilla izquierda se llega al cruce con la carretera de Molina que seguiremos hasta la señal kilométrica 13, y en ese punto tomaremos la desviación de la derecha



AVVENTURA Y TIEMPO LIBRE:

No quisiera terminar este artículo sin presentar mi asociación en la que colaboramos verdaderos aficionados empleando nuestro tiempo e ilusión en la difusión del M.B.

Ya hicimos el pasado mes de Septiembre el I Campeonato de España de M.B. y tenemos en nuestro haber la organización de más de 50 excursiones organizadas.

Nuestros puntos de mira están en el M.B. como deporte recreativo y participativo ante todo, pero no descartamos que la competición puede ser un aliciente más y de ella podemos obtener interesantes mejoras o ideas para incorporar a nuestras aventuras.

Para aquellos amantes del M.B. como deporte hemos creado El Club de Mountain Bike de Aventuras que edita trimestralmente un Boletín Técnico de carácter específico. Para los amantes de aventuras y bellos recorridos no competitivos todos los meses organizamos excursiones de un día en los que saliendo en autobús por la mañana se regresa sobre las 6 de la tarde.

Para Vacaciones de Semana Santa preparamos El Rallye de los Bandoleros, que saliendo de Ronda visitará los más bellos pueblos de su serranía y terminará en la Costa del Sol.

En Verano realizaremos Una Transpirenaica por el Valle de Arán donde posiblemente realizaremos una concentración, simultánea con el Rallye.

Nuestras señas para lo que necesitáis son:
Aventura y Tiempo Libre. Apartado 36 de Majadahonda. 28220 Madrid.

Paco Madrid



primero fue SIN PRISAS, luego SIN PAUSAS, y ahora

SIN DIENTES

la revista de los cicloturistas que se la juegan

En su primer número:

- * Entrevista con el dentista Batista: "Ante un castañazo los incisivos son los primeros en romperse"
- * Exclusiva: Los planes de Serra para construir una pista-bici en Anchuras.
- * I Campeonato de Mountain bike. Bajada del Naranjo de Bulnes.
- * El relato del mes: "De cuando la alforja se me enganchó en la rueda". Por Teo Withoutteeth.
- * Sorprendentes declaraciones de El Pupas de San Blas: "Fui a Renfe y tuve que facturar la bici al Escorial, luego me obligaron a ir allí colgado en un gancho"
- * Mecánica: Cómo arreglar un cuadro destrozado.
- * SIN PIÑOS. Suplemento infantil.

PIDELO EN TU KIOSKO MAS LEJANO

COMPLEMENTOS PARA EL CICLOTURISMO IV

La Ropa de Lluvia

Hasta hace relativamente poco tiempo, pedalear lloviendo era sinónimo de pedalear mojado: o te calaba el agua si no usabas impermeable, o te calaba la transpiración si lo utilizabas. Ahora la situación puede ser distinta. Pero vayamos por partes.

Las principales opciones que encontraremos en el mercado de prendas para lluvia, podemos resumirlas en: ropa impermeable-no transpirable, ponchos y ropa impermeable-transpirable.

ROPA IMPERMEABLE NO TRANSPİRABLE: Se fabrican principalmente en PVC (plástico) y poliamida impermeabilizada (nylon).

El PVC es más económico y absolutamente impermeable. Se encuentran de varios gruesos, pero todos adolecen del mismo problema: con las prendas puestas, en cuanto haces un pequeño esfuerzo la transpiración aumenta, y como no puede "escapar", a los pocos minutos estás tan mojado de sudor por dentro como de agua por fuera.

La poliamida es algo más cara y resistente al desgarro. Si la prenda es de calidad, los problemas de falta de transpiración son similares al PVC, pero además, las económicas suelen calarse por las costuras.

RONCHOS: También se fabrican en PVC y en poliamida. Es una solución muy económica (los de PVC rondan los 1.300 pts) pero poco práctica para pedalear, pues por su amplitud se hinchan con el aire como globos, y al final el agua entra por todos lados. Sin embargo, son idóneos para detenerse y dejar que pase el temporal: te cubren totalmente e incluso puedes resguardar las bolas y el saco de la lluvia.

ROPA IMPERMEABLE-TRANSPİRABLE: Los tejidos como el Goro-Tex, New-Tex y Sofitex se comportan de manera un tanto curiosa. Son perfectamente impermeables al agua y sin embargo permiten (hasta ciertos límites) una considerable transpiración. Esto lo consiguen merced a unos microporos suficientemente pequeños para que las gotas de agua no los atraviesen, pero suficientemente grandes para que el vapor (transpiración) si lo haga. El problema está en el precio, ya que los chubasqueros rondan los 10.000 pts y los pantalones los 7.000.

Si a un conjunto chubasquero - pantalón, le sumamos unos guantes del mismo tejido, y unos escarpines, podremos pedalear bajo la lluvia de forma bastante confortable. De todas formas, si las prendas las queremos para aguantar verdaderos aguaceros durante horas, no está de más que las pidamos con las costuras termoselladas. Esto las hace verdaderamente herméticas al agua.

La tendencia actual de estas prendas, es la de fabricarse en colores y hechuras de moda, por lo que además de uso cicloturista, se puede utilizar cotidianamente.

Antes de decidirnos por un chubasquero, deberemos sopesar si no nos conviene más adquirir ya una prenda que no solo nos defienda de la lluvia, sino también del frío, pero de eso hablaremos en otra ocasión.

Luis Gilperez Fraile

Nota: Si no encuentras estas prendas en tu proveedor habitual, puedes pedir información a: RISKO. Apartado 7.009. 41080 SEVILLA.

COMPLEMENTOS DE CICLOTURISMO

En la revista SIN PRISAS nº 4 se escribía sobre colchonetas y en estos momentos existe una en el mercado que es interesante por la novedad que aporta al llevar una amplia funda de vivac incorporada. Es una colchoneta fina de 200x60 cm y que plegada queda reducida a 32x16 cm, siendo su peso de 600 gr. Está fabricada por la casa ARTIACH y su precio ronda los 3.500 pts. Resulta cómoda para los viajes en que no se lleva tienda.

En SIN PRISAS nº 5 se comentaban las tiendas y falta en la relación las fabricadas por INTERPORT, entre las que hay un modelo IGLOO con estas medidas de cubeta: 205x150 y 150 cm de alto. Tiene capacidad para dos personas, su cubeta es de rafia plastificada y carece de doble techo. Su peso total es de 2,10 Kg. y lo más interesante es el precio: 7.925 pts. Tienda cómoda para verano y entretempo.

Victor Guerra.



risko

TU TIENDA DE
CICLOTURISMO-CICLOMONTAÑA

- Bicicletas (Peugeot, Kawahara, Rabasa)
- Alforjas (Alpina, Karrimor, Rak)
- Tiendas ligeras, sacos de dormir,
- Prendas de abrigo y lluvia,
- Colchonetas, coccinillas, planos...

Peugeot turismo PX80W: 60.990 pts.
Peugeot montaña VTT2W: 59.990 pts.
Rabasa montaña VTT75: 50.400 pts

SERVIMOS A TODA ESPAÑA
ATENDEMOS CONSULTAS POR TELÉFONO
Apdo. 7.009 Tfno. 954-570849
41080 SEVILLA



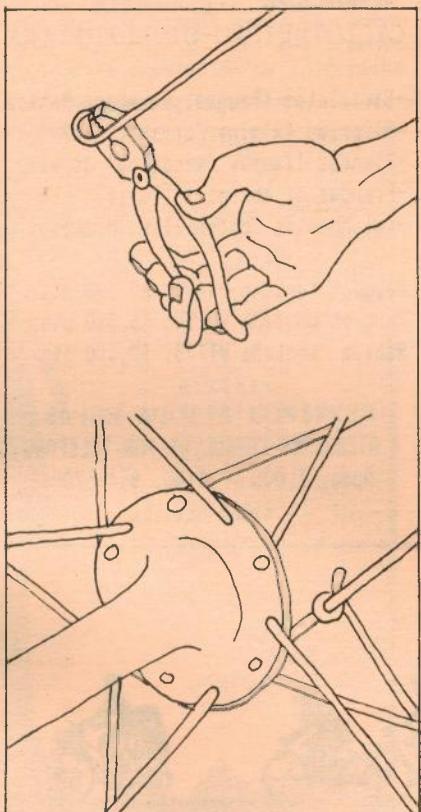
Hay una avería muy típica en las bicicletas, especialmente en las de cicloturismo, y es la rotura de radios que además suele suceder en el sitio más recóndito y cabroncete y que fácilmente puede mandar el viaje a paseo.

Para evitar estas molestas averías la medicina preventiva es la siguiente: radiar la rueda de 36 radios a 4 cruces (esto significa las veces que un radio cruza a otro una vez que sale del carrete), con radios acerados o inoxidables de 2 mm., lo que da una gran consistencia a la rueda. Otro factor importante es inflar la rueda a tope; la costumbre es llevarla a medias lo que facilita los pinchazos y la rotura de radios.

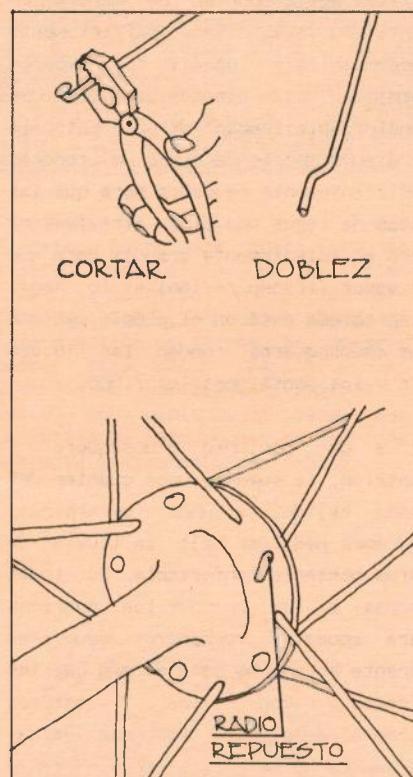
La rueda trasera soporta mucho peso (las alforjas, nuestro peso, la tracción que ejerce la cadena,...) y por ello es la que mayor riesgo sufre especialmente al cambiar de desarrollo. Por ello es frecuente la rotura cuando no está bien reglado el cambio de marchas, lo que hace que eche la cadena hacia los radios que sufren una importante agresión que con el tiempo los hirá partiendo. ¿Qué hacer pues cuando nos encontramos con radios partidos en la rueda trasera y en la parte del piñón y no llevamos herramienta para extraer este?

SOLUCIONES:

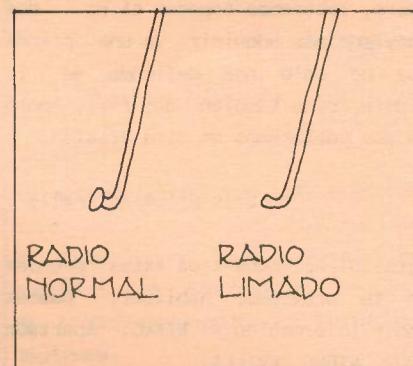
1.- Llevar siempre media docena de radios en la bici y a partir de aquí podemos hacer lo que propone mi amigo Manolo Díaz en su libro "Manual del Cicloturista" (ver figura). Para este truquillo incluso podéis utilizar el mismo radio, aunque habrá que engancharlo un poco más lejos del agujero de origen, enroscándolo lo más fuerte posible.



2.- En vez de hacer un gancho, con un radio de la misma longitud, hacer una especie de "S" atenuada. Para ello se corta la cabecilla, se le hace el doblez y se mete en el agujero buscándole la posición adecuada, pues hay una en la cual no se sale fácilmente. Otra variante es con un radio un poco mayor hacer una especie de anzuelo.

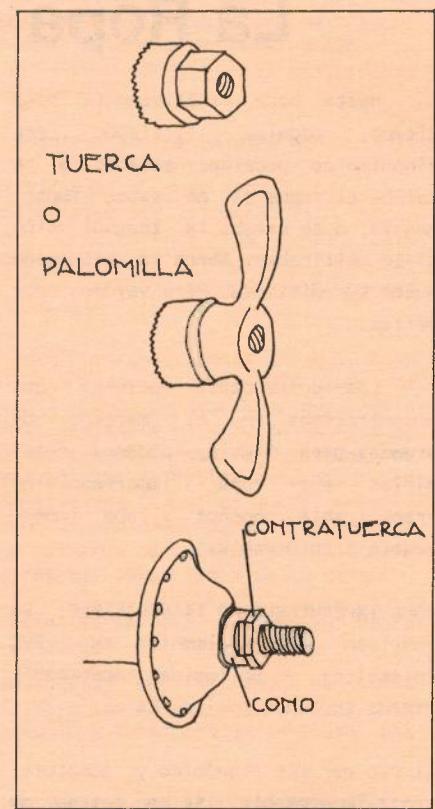


3.- Limar la cabecilla. En mi último viaje por tierras francesas, tras cuatro años sin rotura de radios, se me rompió uno trasero y de la parte del piñón. La solución fue desbastar, con ayuda de unas tenacillas y de una gran piedra, la cabecilla, no excesivamente, y meterla en el agujero correspondiente con un pequeño golpe.



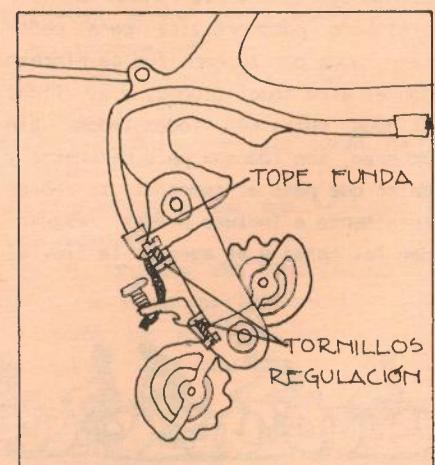
Otra de las averías que pueden dar al traste con un simple paseo es la pérdida de la palomilla o tuerca que sujetla la rueda al cuadro. Esto fue lo que nos pasó en uno de esos paseos con las bici de alquiler. Buscamos alguna otra tuerca en la bici que nos sirviera (tija del sillín, portabultos,...) pero no la encontramos. La única solución que encontramos fue sacar la contratuerca

del cono y que hiciera de palomilla. El cono no sufrió desajuste alguno y salimos del apuro.

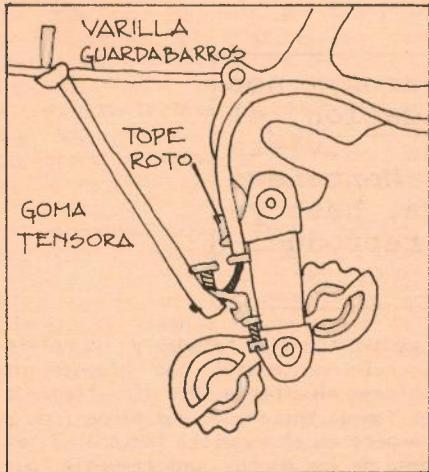


Otra avería, no muy frecuente pero que ya se ha dado, es la rotura del cambio de marchas trasero, exactamente en el lugar donde descansa la camisa y permite desplazarse al cambio lateralmente. Si se rompe este tope el cambio no funciona lateralmente viniéndose hacia adelante por efecto de los muelles tensores. Esta es una avería muy típica en algunos modelos de cambios zeus.

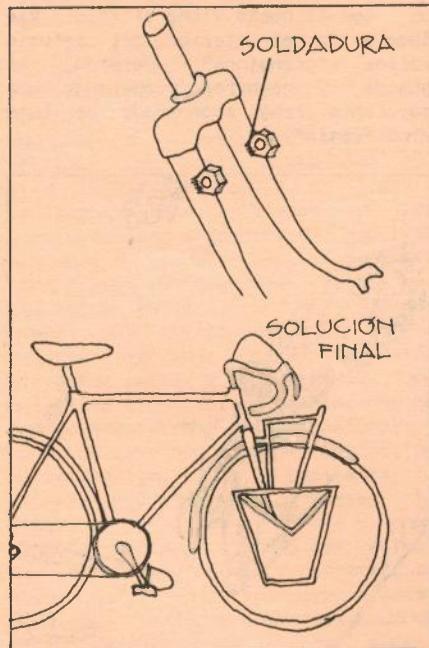
El caso fue que camino de Soria a Calatayud y en un cambio brusco de desarrollo se rompió el dichoso tope. Como los automóviles eran escasos opté por darle a la materia gris y como un chispazo salió la solución: Saqué el tornillo que funciona como tope y ajuste (ver figura) y por allí introduce el cable y la funda al ser más ancha que el agujero funcionó como tope.



El siguiente problema es que el cambio se va hacia adelante. Se me ocurrió que si le ponía una goma -de braga o calzoncillo sirve- que fuera desde el cambio hasta la varilla del guardabarros lo haría funcionar correctamente y así fue. Funcionó no sólo hasta Calatayud sino hasta Barcelona. Sólo hay que tener una precaución y es que al no tener tope lateral la cadena podría fácilmente meterse entre la corona y los radios.



En uno de los SIN PRISAS anteriores se hablaba del peligro que supone sujetar el portabultos delantero al tornillo de freno, cosa muy frecuente por estos lares. Peligroso no sólo por la fragilidad de algunas chapas de sujeción, sino porque ese tornillo sufre ya bastante presión como para sobrecargarlo con otras funciones. Yo personalmente, que llevo un portabultos de acero, he optado por una sujeción distinta. Y es dotar a la horquilla de una sujeción y atornillar ahí el portabultos. Se me objetará la estética pero es una solución interesante.



En el próximo número:
 - Como mandar a paseo esos terribles "cuernos" de las bolsas delanteras.
 - Reforzamiento de la horquilla.

Victor Guerra.

Sierra Montoro-Cardeña

Los Amigos de la Bici de Córdoba, nos relatan aquí una de sus excursiones realizada entre los días 22 y 24 del pasado Octubre. Animaros a enviarnos vuestras experiencias. Una pequeña ficha de vuestros viajes más interesantes puede ser suficiente.

Salimos de Córdoba por la carretera de Madrid y a la altura de Alcolea nos desviamos por la comarcal, paralela a la de Madrid, que se dirige a Villafranca. Está poco transitada, y aunque es de continuos altibajos, ofrece un paisaje muy agradable entre las estribaciones de la Sierra en su deslizar hacia el Guadalquivir.

Atravesamos Villafranca y Adamuz, donde nos espera a la salida, una fuerte subida entre pinares y encinas cargadas de bellotas así como una notable suciedad a lo largo de las caceras de la carretera. Al llegar al cruce con el río Arenosillo nos adentramos por una senda paralela al río que pronto se hace impracticable y regresamos a la carretera. Después de esta escarpada ciclista, llegamos a Montoro, que nos recibe a la entrada con una agradable fuente y una estupenda vista del pueblo de blancos edificios rodeando su cintura el Guadalquivir. Es un pueblo declarado conjunto monumental y merece una visita.

Para ir a Cardeña, escogimos la carretera que viene de Villa del Río y va más cerca del río Yeguas. Antes de acceder a ella y pasados unos 5 km de Montoro encontramos una Venta donde disfrutar de la solanía del atardecer con una cerveza y algo de charla con la ventera y compañía. Continuamos camino y decidimos dormir en un chalet al lado de la carretera (después de pasar un bar-hostal que ADAMUZ puede venir muy bien en otra ocasión) que parecía desocupado ese fin de VILLAFRANCA semana. Nos acoplamos a la espalda de la casa, y con sólo los sacos nos

CORDOBA **ALCOLEA** dispusimos a dormir. A la mañana siguiente nos esperaba la subida principal a la sierra con una fuerte pendiente entre pinares.

Por el camino nos vamos encontrando con muchas "juntas" de cacerfa, incluida en una de ellas la guardia civil, que hacían retumbar en el valle los rumores de voces. Llegados al alto, empezaron una serie de altibajos, cambiando ya la vegetación de pinos por quejigos, robles melojos y madroños (algunos ya maduros que probamos) que nos iban cercando la carretera, hasta convertirla en un estrecho pasillo. Había también por allí algunas fincas con algo de cultivo y sobre todo ganadería repartida por las dehesas.

Llegamos poco después a Venta del Charco, un pueblo pequeño donde aprovechamos para aprovisionarnos y continuar hacia Cardeña. Aquí almorzamos y nos dirigimos por un camino de tierra hacia Aldea Cerezo, que era el objetivo principal del viaje, y por supuesto que no nos defraudó. Es una aldea de casas de piedra en la que ya sólo habita un matrimonio encantador de unos 60 años (Paulino y María), con los que estuvimos cenando y desayunando,

mientras nos hablaban de la situación del pueblo.

De las casas del pueblo (salvo la de esta pareja) sólo quedan los muros de piedra (hormazo) y algunos restos de chimeneas y antiguas alacenas. La aldea está ubicada en una pequeña pradera rodeada por pequeñas cimas de dehesas con sus vacas, cerdos y caballos pastando a su albedrío, además de la compañía de ciervos, jabalíes, conejos y algún que otro lobo (la noche anterior habían llegado hasta el pueblo). El matrimonio vive del poco ganado que tiene (ovejas y cerdos), un huerto y de trabajar Paulino en las monteras recogiendo las piezas abatidas por los cazadores.

Existe un proyecto de la Junta de Andalucía para hacer de Aldea

Cerezo el núcleo principal del recinto creado parque natural de

Cardeña
VENTA CERDO
VENTA DEL CHARCO
Yeguas
Cardeña-Montoro y por allí había varios jóvenes tratando de rehabilitar alguna casa y recuperar los antiguos caminos de carne por entre las fincas para las futuras sendas del parque.

Por la tarde después de comer fuimos andando por el camino que baja hasta el río Yeguas. La vegetación se hace más espesa y más variada, destacando los robles melojos y algunos enebros. También pudimos ver una pareja de ciervos. El río se encontrará a unos 4 km. de la aldea por un camino muy empinado y es un rincón digno de ver por lo salvaje y natural que allí se encuentra la fauna y la vegetación. Lo ideal sería visitarlo en primavera con más abundancia de agua y sobre todo en época vedada a la cacería.

A la mañana siguiente tras recibir unas morcillas caseras regalo de María, emprendimos el regreso. Tras pasar por Cardeña elegimos otra carretera directa a Montoro, situada más hacia el interior de la provincia. Desde lo alto se contemplaba una estupenda vista sobre toda Sierra Morena. Desde Montoro, tras comprobar que ningún tren aceptaba bicis hasta las 9 de la noche, decidimos pedalear hasta Córdoba por la general (45 km). Finalizaba así un recorrido durillo para tres días pero muy agradable y que os invitamos a conocer si venís por estas tierras.

Pedro Pérez.

SIERRA NEVADA EN BICI, Y UNOS PEDALEOS POR LAS ALPUJARRAS

Los amigos de Aljibe, Club de Viajeros, nos envian, con autorización para su publicación, el siguiente relato. Apareció en la revista Montañas de Sur, editada por el Club Montañero Sierra de Pinar de Jerez de La Frontera, hace ya algún tiempo, pero por su interés le reproducimos a continuación.

SIERRA NEVADA.

La carretera de momento es llana y se abre paso por la Vega del Genil entre hermosas y ricas huertas, pero lo nuestro hoy iba a ser subida, la gran subida. Así, poco después de Cenes enfilaríamos las primeras y fuertes rampas que de los seiscientos y pico metros a que se encuentra Granada tendrían que llevarnos a los 3.100 m. del "Collado de la Carrihuela".

Lo que para unos sonaba un poco a locura para nosotros era algo que deseábamos hacía tiempo: Sierra Nevada en bici. Como montañeros ya habíamos recorrido estas montañas en otras ocasiones. Pero ahora era distinto.

El sol pega fuerte y las rampas se dejan sentir. Antes del "Balcón de canales" - la carretera zigzaguea ferozmente. De cuando en cuando nos tiramos en la cuneta. Subimos y subimos. Sobre las seis de la tarde estamos en el cruce de Prado Llano, aquí nos echamos abajo y andando hacemos los últimos kilómetros hasta el Albergue Universitario. La Sierra está sola y el silencio nos invade; desde las plataformas herbáceas en donde hemos instalado nuestra tienda vemos caer el sol muy lentamente. Despues de un día de calor, el frío se deja sentir y una sopa bien caliente nos reanima. Muy cansado, casi se me cierran los ojos cuando dos mil metros más abajo veo encenderse en la oscuridad las luces de Granada.

Un café con "toneladas" de azúcar -por eso que dicen de las agujetas- nos quita el sueño que todavía a las siete de la mañana nos amuerma. De nuevo subimos. El itinerario de hoy hasta el "Collado de la Carrihuela" es muy fuerte, por la "carretera más alta de Europa" según dicen los slóganos publicitarios. Nos acercamos a los tres mil metros, el viento pega fuerte en las desoladas lomas del Veleta y aquí hay que bajarse de las bicis y tirar de ellas. El día está limpio y muy hermoso y frente a nosotros se recorta el perfil de los "Tajos de la Virgen" adornados con bastante nieve

y hacia el otro lado la desafiante cara norte del Veleta. De cuando en cuando nos pasa un coche y el personal nos mira extrañado. Los coches por aquí también van echando el bofe. El viajero-ciclista no comprende ese afán de la gente de querer subir con el coche a la cumbre del Veleta; no sabe bien que placer pueden sentir las personas que en él viajen y que después de haber roto el silencio de las cumbres se bajen "muertos de frío" en una cima mancillada por un telecabina y entre un montón de latas y desperdicios. El pobre Veleta se reirá de ellos y llorará de rabia e indignación ante los que en un triste día construyeron la carretera hasta su cumbre.

La cuesta se va dejando querer y por fin ante nosotros se abre el Collado de la Carrihuela, que nos va a posibilitar el paso a la auténtica Sierra Nevada, la del aire impoluto de la alta montaña, la de los verdes prados o "borregiles" como aquí los llaman, donde nacen endemismos como la "Estrella de las Nieves" o la "Violeta de Sierra Nevada" y donde retoza y brinca la cabrilla montés. Todo un marco que clama por una protección legal adecuada que imposibilite la destrucción que constantemente le acecha.

Nuestra incognita de días atrás, esto es, saber si la pista estaría abierta estaba ya despejada. El fuerte y largo invierno se ha dejado sentir y gran cantidad de nieve cubre todavía las laderas de esta zona, la pista está cerrada.

¿Volvernos después de todo lo que habíamos sudado para llegar aquí?. Eso no. Pasaremos las bicicletas a cuestas o como podamos por encima de la nieve.

El primer gran nevero es de complicado paso, está muy pendiente y farallones de rocas lo cortan a tajo. Si se nos caen las bicis no quedarán ni los manillares. Les quitamos los bártulos y una a una las vamos pasando hasta unas plataformas de roca, desde aquí seguimos bajando aunque ya por pendientes menos inclinadas. Localizamos de nuevo la pista y seguimos pasando neveros y más neveros. Pequeñas cascadas,

lagunas todavía heladas y un cielo increíblemente azul nos ofrecen un paisaje alucinante. Por fin llegamos al famoso "paso", el que tiene fama y respeto en el mundillo montañero: el paso de los Machos, una travesía por nieve de bastante inclinación cortada metros más abajo por un farallón de roca. Decidimos pasar una a una las bicis. No obstante Manolo resbala y una de las bicis sigue con él de suerte que a modo de piolet se hinca el pedal en la nieve y consigue pararse. Pasado el incidente continuamos y a partir de aquí el camino apenas nos ofrece obstáculos.

¡Unos tíos en bicicleta! exclaman desde el interior del refugio de Río Seco. ¿Cómo habéis pasado la Carrihuela?. Fue el inicio de muchas preguntas y de una animada conversación regada con unas frías cervezas para celebrar el recorrido que ya llevábamos realizado.

Con la noche viene el frío a Río Seco y en el interior del refugio varios "granaíños", Gerardo, el guarda, y nosotros preparamos una suculenta cena acompañada de buen vino "costa".



PASO DE LA CARRIUELA
DEL VELETA

"AL SUR DE GRANADA"

Aprovechando el fresco de la mañana remontamos los metros de camino hacia la pista y rodamos ya cuesta abajo hacia las Alpujarras. Cruzamos varios neveros más y flanqueamos el Mulhacén por la "Loma pelá". Rodamos y rodamos; la pista está llena de baches y guijarros y hay que ir despacio y frenando continuamente. Si días atrás nos dolían las piernas hoy nos duelen las manos de tanto frenar. Pasamos el "mirador de Trevélez" y desde aquí se emprende una loca bajada hacia Capileira. Cercanas a la pista se abren acequias que recogen el agua del deshielo y la conducen a los valles donde regarán ricas huertas. Empiezan a aparecer los primeros árboles y, aunque todavía muy abajo, divisamos el Valle de Poqueira y su rosario de pueblos colgados de las laderas: Capileira, Bubión, Pampaneira.

Al sur de Granada, así empieza Gerald Brenan su libro homónimo, se alza una comarca montañosa que va desde Sierra Nevada hasta cerca del Mediterráneo. Las Alpujarras fueron desde principios del siglo XVI reducto de moriscos. Estos, bereberes en su mayor parte, tras ser expulsados de Granada se refugiaron en estas montañas e hicieron en ellas un gran vergel. Construyeron acequias para aprovechar el agua de las cumbres y aterrizaron las lomas para los cultivos. Arboles del paraíso, bosques de castaños y alcornoques, naranjos, chumberas e higueras contrastan con las praderas alpestres que los rodean.

En el año 1571 Felipe II envió a Juan de Austria para expulsar definitivamente a los moriscos de estas tierras, que luego fueron colonizadas por cristianos de Castilla y León. Pero aquí quedaron muchos moriscos que siguieron conservando su "modus vivendi" hasta nuestros días. El ciclista-viajero que también ha tenido la suerte de "patear" las zonas montañosas del Alto Atlas marroquí no sabría distinguir los poblados y las construcciones bereberes de aquellas montañas de las éstas, si no fuera porque aquí las blanquean y allí no. Las casas se escalonan en la pendiente una encima de otra y los tejados -terraos- de las primeras sirven de patio a las segundas. Una auténtica arquitectura popular que ha sabido adaptarse al medio natural y no al revés y que pasa de generación en generación.

En Capileira lo primero que hacemos es meter la cabeza en una fresca fuente y poco después seguimos bajando por carretera ahora asfaltada. La carretera se abre paso por entre frondosos árboles y al lado de feraces huertas, donde es un deleite rodar y rodar sumergiéndose en el olor y en el color del paisaje. Pasamos Bubión y tomamos el cruce hacia el "Barranco de la sangre", para poco después llegar a Pitres. Aquí un buen plato de huevos con papas fritas calma nuestros estómagos.

En Pitres vemos algunos de los nuevos moradores de la Alpujarra. Son gente joven que han venido en busca de un sistema de vida alternativo. Brenan también llegó aquí hace un montón de años y de sus vivencias salieron libros como "El laberinto español" y el mencionado "Al sur de Granada".

Tras descansar del merecido atracón de papas nos dirigimos hacia Portugos e inmediatamente pasado éste, paramos en la Fuente Agria o Fuente Agrilla. Agua fresca pero difícil de beber; es un manantial de aguas ferruginosas y su sabor es picante y agrio al mismo tiempo. Seguimos para Búsqistar y desde aquí de nuevo emprendemos una fuerte subida hacia Trévezel, el pueblo más alto de España. Las fuertes pendientes se nos hacen más llevaderas por el frescor que nos proporcionan las numerosas fuentes de la zona y así, casi sin darnos cuenta entramos en las primeras casas de Trévezel. Vagabundeamos por entre las hermosas calles. En la casa del médico hay cierto revuelo, a una chica la han bajado a lomos de mula desde un caserío lejano con un enorme corte en la pierna. -"Seguramente la tendrán que llevar a Granada, no todo es colorido en la Alpujarra"-, nos dice el cura. Que, por cierto esa noche

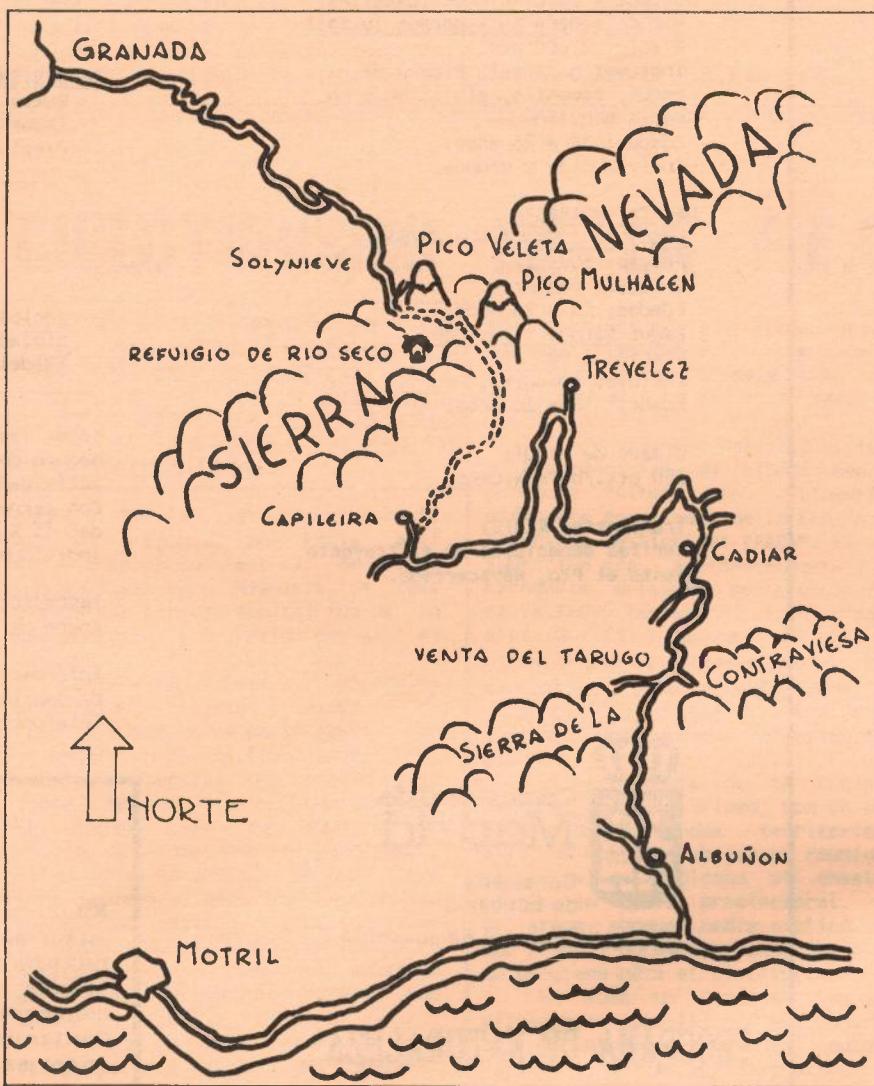
nos cede el club parroquial para dormir. Por la noche, el viajero ciclista piensa que no será difícil compaginar los logros del progreso con una adecuada protección del medio natural, tantas veces superpuestas una cosa a la otra.

Muy de mañana estamos ya rodando por la carretera que nos lleva a Juviles; bajamos y bajamos saboreando cada kilómetro. Ya sólo nos queda un obstáculo que nos cierra el paso hacia la costa: La Sierra La Contraviesa. Nos dejamos caer hacia Cádiar y desde aquí empezamos una fuerte subida por las rampas de La Contraviesa.

La Contraviesa es una Sierra que ronda los 1.500 m. y que se superpone entre el Mediterráneo y Sierra Nevada. Poco a poco alcanzamos el alto de la "Venta del tarugo", desde el que divisamos el mar. Ya todo es bajada hasta la costa, donde unas horas más tarde nos zambullimos en el Mediterráneo.

Durante varios días más pedalearíamos por la costa hacia Málaga, observando el devenir turístico de estas zonas donde los coches nos pasan a velocidades supersónicas y donde todo el mundo parece tener prisa. Pero, eso es ya otra historia.

Faustino M. Rodríguez Quintanilla



Dirección General de Juventud

MADRID BLANCO 89



Comunidad de
Madrid
Consejería
de Educación

ESQUI ALPINO Puerto de Navacerrada.
(del 16 de Enero al 2 de Abril)

* **OFERTA DIRECTA**

- **Cursos Semanales** (lunes a viernes)
Precio: 6.600 pts.
Incluye: alojamiento en pensión completa, remontes, material y clases de esquí.
Edades: 12 a 26 años
Grupos
- **Esquí de 1 día (laborables)**
Precio: 850 pts.
Incluye: remontes, material y clases de esquí.
Edades: 12 a 26 años
Grupos
- **Fin de semana en refugio "La Casita de Navacerrada"**
Precio: 1.900 pts.
Incluye: material, clases de esquí, remontes, alojamiento en refugio.
Edades: 16 a 26 años.
Grupos y asociaciones juveniles.
- **Fin de semana en albergue juvenil**
Precio: 2.600 pts.
Incluye: material, clases de esquí, remontes, alojamiento en media pensión.
Edades: 16 a 26 años.
Individuales y grupos.

* **OFERTA INDIRECTA**

- **Esquí de 1 día (laborables)**
Precio: 500 pts.
Incluye: remontes.
Edades: 16 a 26 años,
- **Esquí Sábado o Domingo**
Precio: 1.000 pts.
Incluye: remontes.
Edades: 16 a 26 años.

Clases de esquí:
250 pts./hora/alumno.

Transportes RENFE:
tarifas especiales en el trayecto hasta el Pto. Navacerrada.

ESQUI DE MONTAÑA Sierra de Guadarrama

- Dos cursillos de cinco días de duración.
Precio: 2.500 pts.
Incluye: alojamiento en refugio, monitores, material y transporte.
Edades: 18 a 26 años.
Individuales.

ESQUI DE FONDO Puerto de Navacerrada.

- Cuatro cursillos de dos fines de semana cada uno.
Precio: 2.500 pts.
Incluye: alojamiento en media pensión, material, transporte, tarjeta de federado y monitores.
Edades: 18 a 26 años.

CURSOS DE INICIACION AL MONTAÑISMO INVERNAL

- Cuatro cursillos de fin de semana.
Precio: 1.000 pts.
Incluye: transporte, material, alojamiento en media pensión y monitores.
Edades: 16 a 26 años.

SENDERISMO INVERNAL

- Rutas por los Montes de El Escorial y Valle de Lozoya.
Precio: individuales: 800 pts.
grupos hasta 10 plazas: 7.000 pts.
grupos hasta 15 plazas: 10.000 pts.
grupos de 15 a 25 plazas: 12.000 pts.
Incluye: transporte, monitores, alojamiento en refugio.
Edades: de 16 a 26 años.

Todas las actividades incluyen seguro de accidentes, excepto las actividades de Oferta Indirecta. Con carnet joven europeo, descuento del 15 % para inscripciones individuales.

INSCRIPCION: A partir del 10 de Enero de 1989.

Información e inscripciones:
C/ Caballero de Gracia, 32.
Teléfonos: 5222941/42/43 ext. 132.



Comunidad de
Madrid

Consejería
de Educación

Dirección General de Juventud

PROGRAMA DE NATURALEZA

ASESORIA DE NATURALEZA

Y MEDIOAMBIENTE

Nuestro ánimo es seguir ofreciéndote información y consejo sobre la naturaleza y las diversas formas que tienes de observarla, disfrutarla, conocerla y apreciarla. Continuamos la labor de búsqueda de información, estructuración de ésta, etc. Siempre para mejorar el servicio.

VI CONGRESO ANUAL DE LA E.C.F.

En Junio tuvo lugar el sexto Congreso Anual de la Federación Europea de Ciclistas. Aquí os presentamos su Declaración Final, traducida del inglés por el grupo organizador: Amic de la Bici de Barcelona. En posteriores números de la revista irán apareciendo algunos documentos de interés elaborados entorno a dicho Congreso. El próximo se celebrará entre el 16 y el 18 de Junio de 1989 en Bremen.

El sexto Congreso Anual de la Federación Europea de Ciclistas se ha celebrado, organizado por "Amics de la Bici", en Barcelona los días 24, 25, y 26 de junio de 1988. Ciclistas de 20 Organizaciones representando a 13 países han participado en los Seminarios y contribuido a la discusión y toma de decisiones.

El Congreso ha manifestado su preocupación por la falta de apoyo oficial al ciclismo urbano y no deportivo en España. A pesar de la existencia de un número considerable de grupos activos en el Estado Español -entre los cuales el de Barcelona y el de Madrid están afiliados a la E.C.F.- la bicicleta como medio de transporte recibe muy poca consideración. Estamos convencidos que la bicicleta podría jugar un papel importante en la reducción del uso del coche y en consecuencia de la contaminación atmosférica en las ciudades españolas. Hay espacio suficiente en las calles barcelonesas para crear carriles de bicicletas y al mismo tiempo reducir la elevada

velocidad del tráfico.

Se sometieron también a discusión los problemas a los que deben enfrentarse los ciclistas al utilizar las redes nacionales e internacionales de ferrocarril. La E.C.F. dispone en la actualidad de un equipo internacional que trabaja sobre el tema de "La bicicleta y los demás medios de transporte". Con el mismo título hemos elaborado un documento de política específica con el objeto de exponer los problemas y proponer soluciones efectivas.

El mercado unificado previsto para 1992 supondrá un incremento de todo tipo de transporte. Aún así, a no ser que se mejoren las condiciones de transporte de bicicletas en el tren, los ciclistas serán los menos beneficiados en relación con los demás medios de transporte. Tenemos la firme convicción que los nuevos trenes deberían incluir facilidades para el transporte de bicicletas como equipaje de mano. En esta cuestión la E.C.F. ha llamado la atención de

las compañías de ferrocarriles B.R. (Gran Bretaña), S.N.C.F. (Francia) y S.N.C.B. (Bélgica) para que se tenga en cuenta el transporte de bicicletas en los trenes que realizarán el recorrido del túnel de Canal de la Mancha.

Se acordó poner en funcionamiento una red de intercambio de servicios entre las distintas organizaciones miembros de la E.C.F., siendo la asociación alemana A.D.F.C. quien se encargará de coordinar este tema. El C.T.C. de Londres presentó por su parte un documento de debate en el que se hacía evidente la innecesidad del uso del casco por parte de los ciclistas. Asimismo, G.R.A.C.Q. de Bélgica presentó una ponencia sobre educación, en la que se exponía, entre otras, la necesidad de educar no sólo a los ciclistas sino también a los demás usuarios de la calle sobre los beneficios reales de la promoción y uso de la bicicleta.

Otras cuestiones que han sido planteadas serán objeto de estudio durante el año próximo. Estas son: continuidad del Proyecto de Investigación ECF/EC, Estrategias de campaña, el grave problema de los camiones pesados, y la elaboración de un documento de política sobre contaminación.

Barcelona, 26 de junio de 1988.

Una vez más ...

CONGRESO DE CICLOTURISMO EN LA F.E.C.

El pasado verano la Federación Española de Ciclismo celebró en Marín su III Congreso Nacional de Cicloturismo. El autor, miembro del grupo Alborá bici-ecologista, se muestra extremadamente duro en sus críticas hacia dicho Congreso. Las páginas de la revista están abiertas para una posible contestación.

Los días 1, 2 y 3 de Julio se celebró en Marín el III Congreso Nacional de Cicloturismo de la Federación Española de Ciclismo.

Había intención de hacer un Congreso "bien", de escaparate y no como dejó caer nuestro amigo Algarra- como el de Cabrales, que aquello era un lio.

Nació así un Congreso con más vocación de balsa de aceite que de discusión y debate para clarificar y tomar posturas frente al actual estado del cicloturismo español. Allí fueron algunos a mirarse el ombligo y otros, ingenuos, creyendo que se podría articular la polémica.

Se quiso presentar el cicloturismo español como la flor y nata del europeo ante los dos delegados (un italiano y un suizo) que por allí estaban. Se nos presentó un descafeinado cicloturismo cultural, eso si masificado a tope; parece ser la tónica, cuanta más gente, más cultural. Luego vino Juan Gó Atienza, un estudioso esotérico que nos habló

sobre el "Viajar, ver, oír y tocar". Aún me pregunto que hacía allí Atienza hablando, eso si, de cosas muy curiosas pero mientras, la casa seguía sin barrer. Aún así fue de lo más coherente y divertido que allí se escuchó.

Intervino nuestra viborilla particular, Berta Valdez, de Pedalibre sobre "La participación de la mujer en el cicloturismo". Casi estoy por asegurar que no sólo cayó sobre mojado, sino que alguno relacionaba esto con aquello de "bueno, mientras nosotros pedaleamos, ellas hacen la comida". Un buen tema para el debate, pero tras un pequeño escarceo dialéctico... Zas, descanso de cinco minutos. Una forma como otra cualquiera de no crear mal ambiente entre las delegaciones. Había que cuidar el "look".

Luego no hubo problemas de tiempo para la estrella del Congreso: Bicicleta de montaña y aventura; bajadas del Aconcagua y Kilimanjaro en bici. Interesante, pero un poco

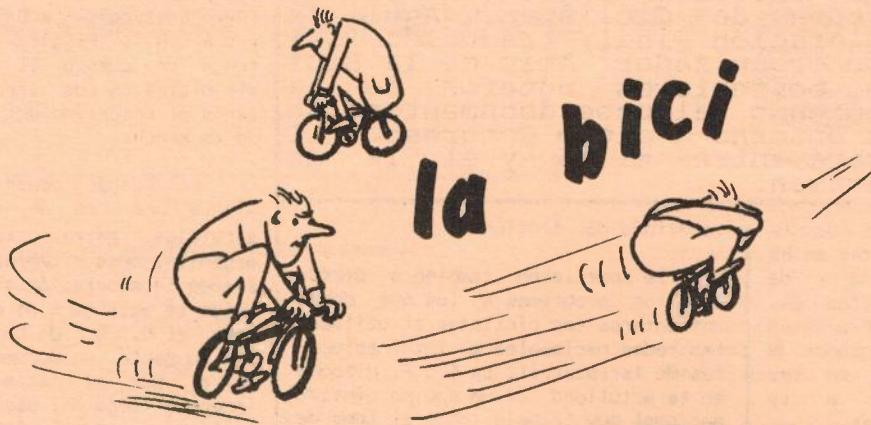
más y aun estamos allí. Unas proyecciones larguísima y un debate propiciado desde la mesa en el cual se llegó hasta a pedir la marca de los... calzoncillos.

Luego creo que nos tocó el turno a nosotros los de Alborá con la ponencia "Alborá, un cicloturismo diferente en el seno de la Federación Asturiana de Ciclismo (FAC)". El que subscribe era, accidentalmente y de carambola, delegado de cicloturismo de la FAC y teníamos derecho a estar allí. Queríamos montar un poco de polémica con el "status quo" y casi se consigue, pero no hubo ayuda, no se propició el debate y... Zas, nuevo descanso. Nos quedamos prácticamente solos.

El presidente de la Comisión Nacional de Cicloturismo, con un buen puñado de delegados territoriales allí, en vez de trabajar en reuniones paralelas, se dedicaba al ensalzamiento, en época preelectoral, del Sr. Arana, aunque nadie explicó por que Arana y no otro, y cual iba a ser su programa para el cicloturismo.

En suma un Congreso que no sirvió para clarificar el panorama del cicloturismo nacional aunando esfuerzos. Quizás en el próximo, en Valencia... Ya veremos.

Victor Guerra



Papá no quería comprarme una bici. Siempre decía que los niños son muy imprudentes y que quieren hacer acrobacias y rompen sus bicis y se hacen daño. Yo le decía a papá que sería prudente y luego lloraba y luego me enfurruñaba y luego decía que me iba a ir de casa, y por último papá dijo que tendría una bicicleta si estaba entre los diez primeros en el examen de aritmética.

Por eso yo ayer estaba encantado de volver de la escuela, porque era el décimo en el examen. Papá, cuando lo supo, abrió mucho los ojos y dijo:

-Hombre, muy bien, muy bien.

Y mamá me besó y me dijo que papá me compraría en seguida una bonita bici y que estaba muy bien haber aprobado el examen de aritmética. Hay que decir que tuve mucha suerte, porque sólo estábamos once para el examen, los demás compañeros tenían la gripe y el undécimo era Clotario, que siempre es el último, pero en su caso no es grave porque ya tiene bici.

Hoy, cuando llegué a casa, vi a papá y a mamá que me esperaban en el jardín con grandes sonrisas en la boca.

-¡Tenemos una sorpresa para nuestro niño grande! -dijo mamá, y tenía ojos de guasa, y papá fue al garaje y trajo, no lo adivinaréis, ¡una bici!

Una bici roja y plata que brillaba, con un faro y un timbre. ¡Fenomenal! Yo eché a correr y después besé a mamá, besé a papá y besé la bici.

-Tienes que prometerme que serás prudente -dijo papá-, y que no harás acrobacias.

Yo lo prometí, y entonces mamá me besó, me dijo que yo era su niño grande y que me iba a preparar unas natillas de postre y se metió en casa. ¡Mi papá y mamá son los más formidables del mundo!

Papá se quedó conmigo en el jardín.

-¿Sabes? -me dijo-. Yo era un buen campeón ciclista y si no hubiera conocido a tu madre quizás me hubiera hecho profesional.

Eso no lo sabía yo. Sabía que papá había sido un campeón terrible de fútbol, de rugby, de natación y de boxeo, pero lo de la bici era nuevo.

-Voy a enseñarte -dijo papá.

Y se sentó en mi bici y empezó a dar vueltas por el jardín. Claro, la bici era demasiado pequeña para papá y tenía problemas con las rodillas que le subían hasta la cara, pero se defendía.

-¡Es uno de los espectáculos más grotescos a los que he asistido desde la última vez que te vi!

El que había hablado era el señor Blédurt, que miraba por encima del seto del jardín. El señor Blédurt es nuestro vecino, y le encantaba tomarle el pelo a papá.

-¡Cállate! -le contestó papá-, ¡no entiendes nada de bicis!

-¿Qué? -gritó el señor Blédurt-. Has de saber, pobre ignorante, que fui campeón interregional de aficionados y que me habría hecho profesional si no hubiera conocido a mi mujer.

Papá se echó a reír.

-¿Campeón tú? -dijo papá-. ¡No me hagas reír! ¡Si casi no sabes sostenerte en un triciclo!

Eso no acabó de gustarle al señor Blédurt.

-¡Vas a ver! -dijo, y saltó por encima del seto.

-Pásame la bici -dijo el señor Blédurt echando mano al manillar, pero papá se negaba a soltar la bici.

-Nadie te ha llamado, Blédurt -dijo papá; -¡válvete a tu madriguera!

-¿Tienes miedo de que te avergüençen delante de tu pobre hijo, eh? -preguntó el señor Blédurt.

-Cállate, anda, me das pena, ¡eso es lo que me das! -dijo papá.

Yo corría detrás de papá y le pregunté si podría dar una vuelta en mi bici, pero él no me escuchaba, porque el señor Blédurt se puso a gastar bromas mirando a papá y papá derrapó sobre las begonias.

-¿De qué te ríes tan estúpidamente? -preguntó papá.

-¿Puedo dar una vuelta ahora? -dijo.

-Me río porque me divierte reír -dijo el señor Blédurt.

-Es mi bici, después de todo -dijo yo.

-¡Eres completamente idiota, mi pobre Blédurt! -dijo papá.

-¡Ah! ¡Sí! -preguntó el señor Blédurt.

-¡Sí! -contestó papá.

Entonces el señor Blédurt se acercó a papá y lo empujó, y papá cayó con mi bici en las begonias.

-¡Mi bici! -gritó.

Papá se levantó y empujó al señor Blédurt, que cayó a su vez, diciendo:

-¡Vamos, atrévete!

Cuando dejaron de empujarse uno a otro, el señor Blédurt dijo:

-Tengo una idea: te echo una carrera contra reloj alrededor de la manzana. ¡Ya veremos cuál es el

mejor!

-¡Ni hablar! -contestó papá-. ¡Te prohíbo que montes en la bici de Nicolás! Además, con lo gordo que eres, le romperías la bici.

-¡Te rajas! -dijo el señor Blédurt.

-¿Rajarme? ¿Yo? -gritó papá-. ¡Vas a ver!

Papá cogió la bici y salió a la acera. El señor Blédurt y yo lo seguimos. Yo empezaba a estar harto y, además, ¡ni siquiera me había sentado en mi bici!

-Veamos -dijo papá-, cada uno dará la vuelta a la manzana y cronometraremos. El que gane, será proclamado campeón. No es más que un formalismo, porque, en mi opinión, la cosa está ganada de antemano.

-Me alegra que reconozcas tu derrota -dijo el señor Blédurt.

-¿Y yo, que hago? -pregunté.

Papá se volvió hacia mí, muy sorprendido, como si se hubiera olvidado de que estaba allí.



-¿TÚ? -me dijo papá-. ¿TÚ? Bueno, serás el cronometrador. El señor Blédurt te dará su reloj.

Pero el señor Blédurt no quería darme su reloj, porque decía que los niños lo rompiían todo; entonces papá le dijo que era un roñoso y me dio su propio reloj, que es formidable, con una gran aguja que va muy de prisa, pero yo habría preferido mi bici.

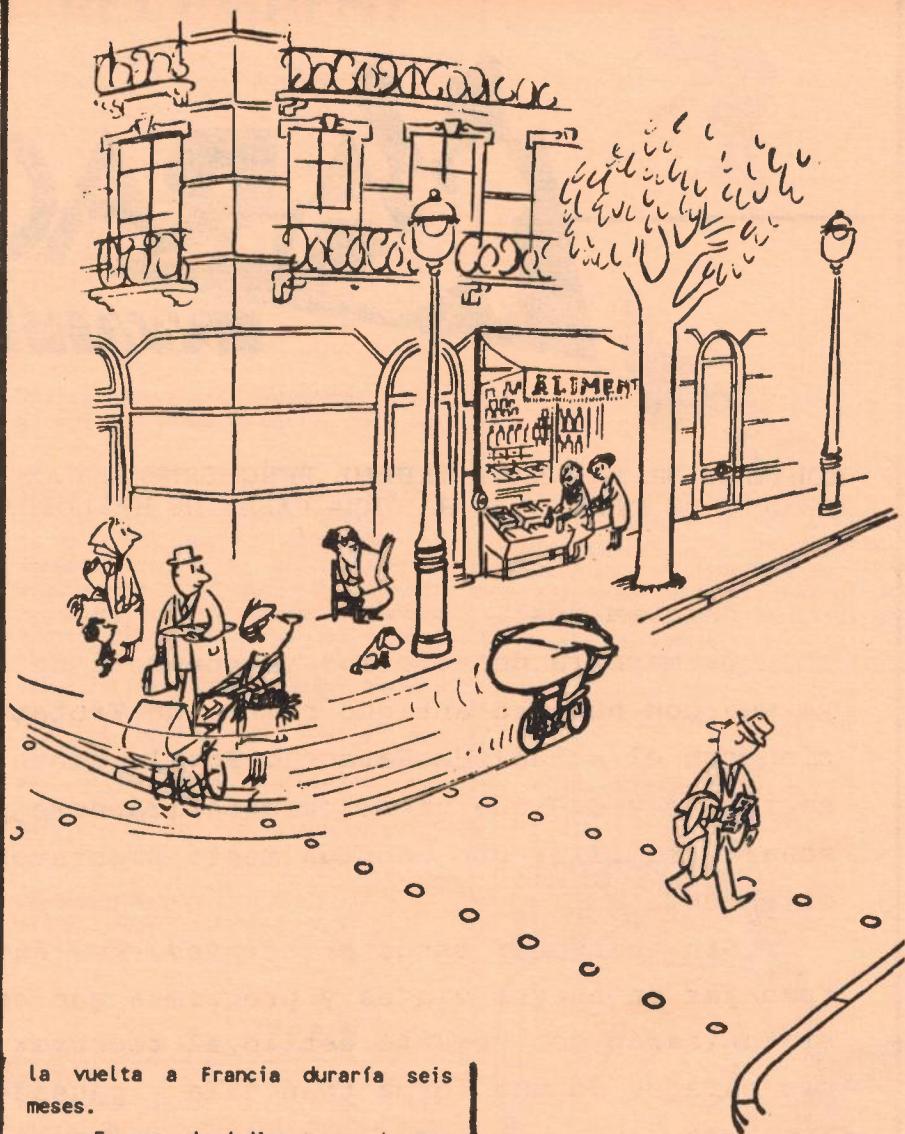
Papá y el señor Blédurt echaron a suerte y el señor Blédurt salió el primero. Como es cierto que es bastante gordo, casi no se veía la bici y la gente que pasaba por la calle se volvía riendo para mirar al señor Blédurt. Cuando lo vimos venir por la otra esquina, el señor Blédurt estaba completamente rojo, sacaba la lengua y hacía montones de zigzags.

-¿Cuánto? -preguntó al llegar junto a mí.

-Nueve minutos, y la aguja grande entre el cinco y el seis -contesté yo.

Papá se puso a tomarle el pelo.

-Bueno, chaval -dijo-; contigo,



la vuelta a Francia duraría seis meses.

-En vez de dedicarte a bromas infantiles -contestó el señor Blédurt, que respiraba trabajosamente-, ¡trata de mejorarlo!

Papá cogió la bici y salió.

El señor Blédurt, que recuperaba su respiración, y yo, que miraba el reloj, esperábamos. Yo quería que ganara papá, claro, pero el reloj avanzaba y vimos nueve minutos, y después, en seguida, diez minutos.

-¡He ganado! ¡Soy el campeón! -gritó el señor Blédurt.

A los quince minutos aún no se veía volver a papá.

-¡Es curioso! -dijo el señor Blédurt-. Habrá que ir a ver qué ha ocurrido.

Y después vimos llegar a papá. Venía a pie. Tenía el pantalón roto, llevaba el pañuelo en la nariz y sujetaba la bici en la mano. Mi bici, que tenía el manillar al revés, la rueda toda torcida y el faro destrozado.

-¡Me metí en un cubo de la basura! -dijo papá.

Al día siguiente se lo conté en el recreo a Clotario. Me dijo que casi le había pasado lo mismo con su primera bici.

-¿Quéquieres? -me dijo Clotario-. ¡Los padres son todos iguales! Hacen el payaso y, si no te andas con ojo, rompen las bicis y se lastiman.



Este cuento forma parte del libro "El pequeño Nicolás" de Sempe y Goscinnny editado por Alfaguara en su estupenda colección juvenil y ha sido durante bastantes semanas el libro juvenil más vendido en España. Los dibujos también pertenecen al mencionado libro.



MONTERA, 32, 1º. 28013 MADRID. Tfno. 5219318. FAX: 5329621.
MARQUES DE SENIA, 10, 3º B. 07014 PALMA DE MALLORCA. FAX: 450919

Hola amigos:

La mayoría de vosotros ya conoceis de nuestras andanzas ya sea con nuestro antiguo nombre de Trotamundos en Bici, o bien con el actual de Karacol. Por lo tanto sabeis de nuestro estilo de viaje que viene caracterizándose por el trato personal y familiar que habitualmente prestamos a todos nuestros clientes.

Sin abandonar estos principios, nos estamos lanzando a trabajar en nuevos viajes y programas que estamos seguros sintonizarán con vuestro estilo, al recorrer y descubrir nuevos parajes de una forma tranquila y pausada, no exenta de aventura.

Nuestros programas para las próximas fechas de invierno, Semana Santa y primavera serán:

RUTAS EN BICICLETA. Cicloturismo y bicicleta de Montaña

RUTAS A PIE. Trekking y escarceos con la escalada, la espeleología y el cañonismo.

RUTAS EN PIRAGUA Y BALSA. Los ríos desde dentro son otra cosa.

ESQUI DE FONDO, ALPINO Y TRAVESÍA. Tres formas de disfrutar la nieve.

ESCUELA DE VELA. Para aprender a navegar; simple y llanamente.

ACTIVIDADES DE EDUCACION AMBIENTAL. Programa dirigido especialmente a colegios, que contempla un aspecto de la educación poco desarrollado, la relación con el entorno.

Como podeís ver hay un poco de todo. No obstante estamos - abiertos a cualquier tipo de sugerencia, idea o petición. Podemos diseñar el producto adecuado a vuestras necesidades.

Esperamos noticias vuestras.

LA BICICLETA RECLINADA

El autor lleva varios años construyendo y usando estas extrañas bicicletas denominadas "recumbent". Su relato, aunque bastante parcial, puede servir para que muchos conozcais estas bicicletas tan poco usuales.

LA BICICLETA RECLINADA

Un "recumbent" es una bici en la que uno pedalea cómodamente reclinado.

Los "recumbent" están empezando a sustituir a las bicicletas convencionales en los países más avanzados, debido a las extraordinarias ventajas que ofrece montar una bicicleta de este tipo.

Para empezar los "recumbent" son infinitamente más cómodos que las bici corrientes. Esto es obvio, uno va sentado y semitumbado en un mullido asiento de espuma. Nunca más vuelven a aparecer los dolores de nuca, de espalda, de muñeca y sobre todo los insoportables escoceduras de ingles que nunca faltan en cualquier paseo sobre los incomodísimos sillines de las bicicletas. Siempre se podrá ir más lejos en un recumbent, puesto que además el cuerpo no emplea energía en "sostenerse" como ocurre en las bicicletas convencionales. Por otro lado, en una parada no es preciso bajarse de la bici, ya que uno sigue sentado en un "sillón" y con los pies en el suelo. Puedes comer en la bici sin bajarte, leer mapas, etc.

En segundo lugar los recumbent son más seguros puesto que poseen una extraordinaria capacidad de frenada debido a su bajo centro de gravedad. Uno puede apretar los frenos a tope sin miedo a volar sobre la rueda delantera.

Los "recumbent" son más aerodinámicos que las bicicletas convencionales, por lo que siempre irán más rápido que éstas. Por otro lado existen parabrisas ligeros de plástico que las convierten en bicicletas rápidísimas con las que se pueden hacer velocidades medias de competición (45 km/h) pedaleando con el esfuerzo de un cicloturista.

La primera pregunta que me hacen los desconocedores del "recumbent" siempre es la misma: ¿cómo se puede subir una cuesta con esa postura? Pues exactamente igual que se baja un puerto o se llanea. En un recumbent la fuerza se hace contra un punto de apoyo fijo: el respaldo, con lo que el ciclista imprime considerablemente más fuerza a los pedales que en las bici normales, que al carecer de puntos de apoyo, no les queda más alternativa que ponerse de pie. Este es el secreto de la extraordinaria eficiencia de los recumbent. De hecho está diseñada así, no simplemente para ir más cómodo, sino para aprovechar más eficazmente el esfuerzo del ciclista.

Todo ello convierte a los recumbent en la bicicleta indispensable para practicar cicloturismo.

Viajas cómodamente, llegas más lejos y, con el mismo esfuerzo, vas más rápido.

Por otro lado los recumbent llevan las mismas piezas de recambio que las demás bicicletas, puesto que lo único que cambia es el diseño. La carga se dispone en el transportín exactamente igual que en cualquier bicicleta, con la única diferencia que el recumbent carga mucho más, puesto que al no chocar los pies con las alforjas, éstas pueden hacerse todo lo grande que quieras.

Los recumbent circulan ya por las calles y carreteras de los países más desarrollados. Cualquiera que haya estado en Holanda, Alemania, California, etc. los ha visto pasar.

En España se pueden adquirir en:

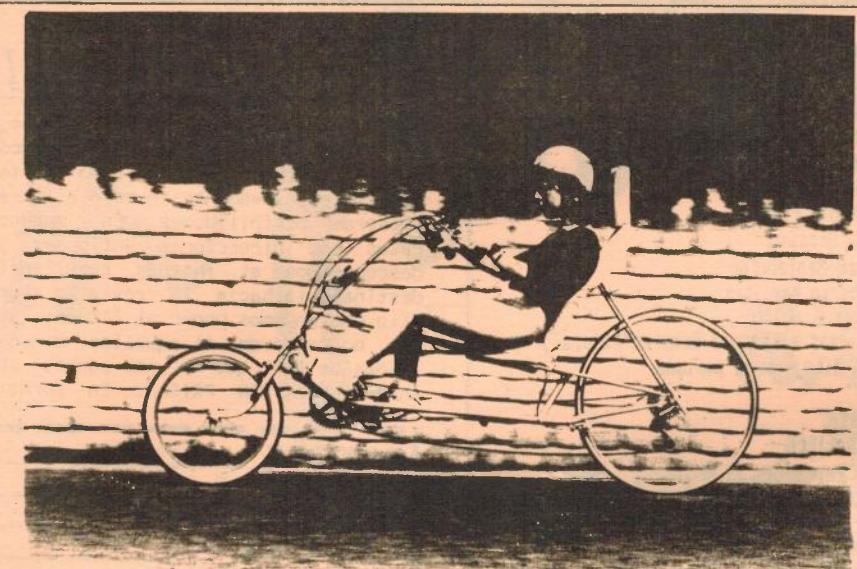
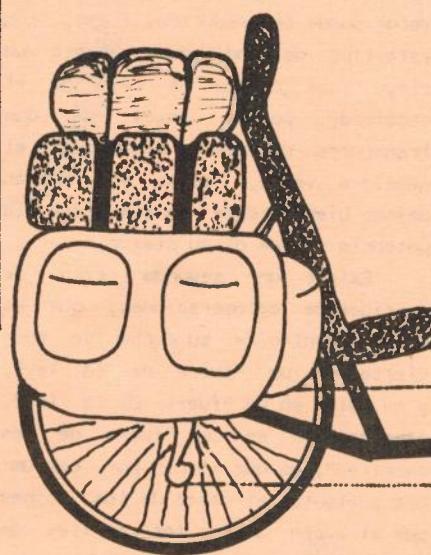
Recumbent Bike
Av. Dr. Federico Rubio, 104-20 B
28040 Madrid. Tlf: 91/459 79 80

Eduardo Nava

Observa la enorme carga que que un recumbent puede transportar. Las piezas de recambio son iguales que las de cualquier bicicleta. Normalmente un recumbent lleva una gama muy amplia de desarrollos: desde un 28:28 para subir las pendientes más inclinadas hasta un 53:12 para pedalear en llano. Cuando lleva el parabrisas todos los piñones parecen grandes. Para que te hagas una idea de lo que corre, este material sólo lo llevan las bicicletas de pista.



Compara la postura de una bicicleta convencional y la de un recumbent. Una es una postura natural de estar sentado, mientras que la otra es una postura contorsionada y forzada por el diseño del vehículo.



El recumbent no es sólo un nuevo concepto de bicicleta, es un nuevo concepto de transporte. Esta chica está viajando a velocidades de

competición con un esfuerzo mínimo. El parabrisas no aparece en la fotografía, si lo llevara podría ir perfectamente a 50 km/h.

ME ENCANTAN LOS ATASCOS

Siento un tremendo placer morboso cuando, montado sobre mi bici, voy dejando atrás coche tras coche en un rosario de preocupaciones y cabreos por llegar tarde al siguiente atasco o a ningún sitio, que es casi lo mismo. Pequeñas fracciones de tiempo perdido dentro de una caja metálica que vibra al son de una sinfonía de motores.

Son variadas las actitudes que toman los sufridores de estos conciertos automovilísticos ante el caos circulatorio. Están los impacientes esperanzados, que creen en el orden y la ley pero piensan que el tiempo de respuesta del ser humano ante un estímulo como es el cambio del semáforo de rojo a verde puede ser reducido. Y así, con este tipo de individuos, hasta un ciego sabe cuando ha cambiado el semáforo, porque antes de que transcurran décimas de segundo con el semáforo verde, ellos ya habrán dejado bien patente en tus oídos la potencia sonora de su claxon.

Existe un segundo tipo de sufridor de aglomeraciones, que es el que dentro de su coche se convierte en un "fuera de la ley", y no sólo en un "fuera de la ley", sino también en un "fuera de los carriles", ya que tienen por costumbre adelantar al resto de los coches por el arcén o por los carriles de sentido contrario aún viiniendo coches de frente. Estos borregos

descarrilados o "fuera de la ley" se suelen convertir en bestias fuera de sus casillas cuando salen del coche por alguna contrariedad. El conductor que se dedica a avanzar a gran velocidad por carriles de sentido contrario en autopistas pertenece a un estadio avanzado del último tipo. Este estadio se alcanza normalmente en situaciones de euforia o de enajenación mental. Se les suele conocer como "fuera del siquiátrico".

Hay otro tipo de persona en estas situaciones de abigarramiento

su coche por encima de las calles... hasta que un pitido salvaje les hace aterrizar de nuevo en el atasco para avanzar unos metros. Su sueño se ha visto interrumpido, pero no importa; están acostumbrados a remontar el vuelo y a retomar la velocidad del pensamiento en cuestión de segundos.

Por último, está el personaje que tiene que mantener sus manos ocupadas y que, tras sentir un ligero picor en la nariz, introduce, ni corto ni perezoso, el dedo que tiene más a mano en su orificio nasal más cargado de mucosas para excavar y sacar a la luz sus secretos. Tras conseguir lo que afanosamente buscaba, procede a un masajeo intuitivo y casi instintivo del preciado botón. Una vez conseguida la forma deseada, lo arroja al coche que le produce más sentimientos repulsivos o al vendedor de pañuelos de papel que le acosa al otro lado del parabrisas.

Yo sigo mi camino sobre mi bici absorto en mis pensamientos, colándome por los huecos que me dejan los coches, sorteando baches en el asfalto, yendo a ninguna parte, como todos, pero pasándome bien por el camino. Y es que no hay nada más divertido que echar una pedorreta a una cara que está tras un cristal cuando tienes a la luna como amiga.

Javier Galvez.



de tráfico, que es el conductor pensador. Algunos piensan en cuál sería la mejor forma de salir del atasco sin transgredir ninguna norma, eso sí. Piensan, sueñan y vuelan con

HAN ELABORADO ESTA REVISTA

Susana Piñar
Miguel Portea
Alejandro Vivar
Ángel Yagüe
Pilar Tejerina
Antonio Puertas
Ana Herranz
Juan Santolaya
Roberto Martínez
Félix G. Galán
Gracias a Azucena Ramírez, autora
del dibujo de la portada

EDITA:

PEDALIBRE
C/Campomanes, 13 2º Izq.
28013 MADRID. Tlf (91) 241 10 71

IMPRIME:

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

Depósito Legal:M-39179-1986

PARA SEGUIR RECIBIENDO SIN PRISAS

La lista de personas, grupos, organismos, etc., a quienes mandamos SIN PRISAS ha ido creciendo hasta hacerse excesivamente numerosa para nuestras posibilidades. En muchos casos son direcciones antiguas y desconocemos el interés real del destinatario hacia la revista. Por ello pretendemos poner el fichero al día, bormando de él aquellas direcciones de las que no nos conste su interés por SIN PRISAS. En conse-

cuencia si queréis seguir recibiéndola os recomendamos que nos remitáis el talón adjunto.

Los que además queráis contribuir a su financiación (esperamos que seáis bastantes) podéis seguir enviándonos sellos de correos o bien haciendo transferencia bancaria o ingreso a "Pedalibre", libreta nº 30475032. Cajamadrid Suc. 1133. C/Doctor Esquerdo, 114. 28007 Madrid.

NOMBRE	_____	X
APELLIDOS	_____	
DOMICILIO	_____	
LOCALIDAD	_____	
PROVINCIA	_____	C.P. _____
ENVIAR A PEDALIBRE C/CAMPOMANES, 13, 2º IZQ		
28013 MADRID		