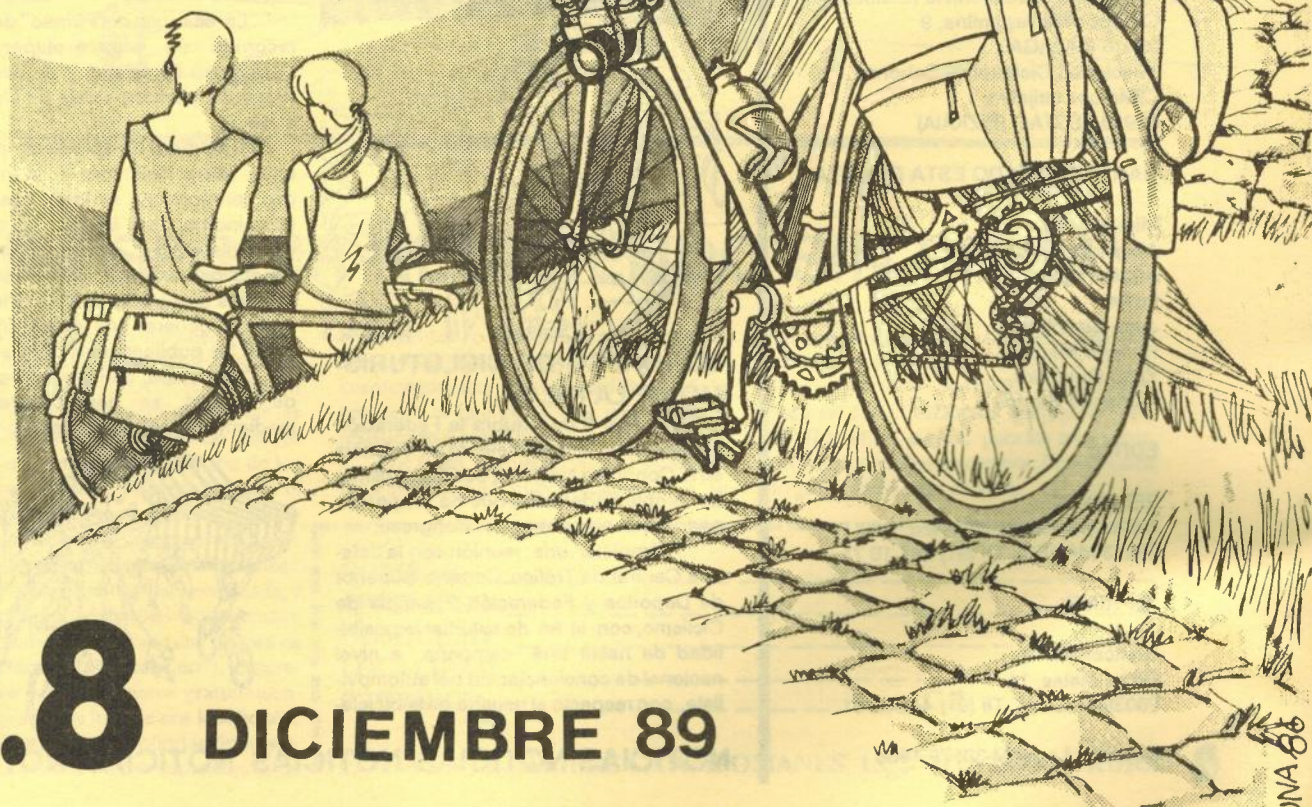


# Sin prisas

III ENCUENTROS DE CICLOTURISTAS  
Y CICLISTAS  
URBANOS

SALAMANCA  
Julio 1990



**N.8** DICIEMBRE 89

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

ARYUNA 88



\*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)  
\*Grupo Cicloturista La  
Farinera del Clot  
C/Ter, 10  
08026 BARCELONA  
\*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  
Ctra. de Barcelona, 42  
08205 SABADELL (BARCELONA)  
\*G.O.B. (Pedal Verd)  
C/Verí, 1, 3º  
07001 PALMA DE MALLORCA  
\*A Contramano. Asamblea Ciclista.  
C/Moratín, 7  
41001 SEVILLA  
\*Sociedad de Montaña Artabros  
(Sección Cicloturismo)  
C/Sta Catalina, 16-18-20, 1º D, Of.D  
15003 LA CORUÑA  
\*Amigos de la Bici  
Apdo. 648  
14080 CORDOBA  
\*Club Ciudad de Almería  
C/Angel del Alcazar, 62, 3º-1.  
04008 ALMERIA  
\*Sociedad Excursionista (Cicloturismo)  
C/República Argentina, 9  
29016 MALAGA  
\*Sociedad Cicloturista Rebonza  
C/Marcos Grijalvo, 1  
48910 SESTAO (BIZKAIA)

## HAN ELABORADO ESTA REVISTA

Miguel Fortea  
Alejandro Vivar  
Angel Yagüe  
Lucía  
Juan Santolaria  
Roberto Martínez  
Yago Guerreiro  
Fernando Barrios

## 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

## NOTICIAS NOTICIAS NOTICIAS NOTICIAS NOTICIAS

## EUSKO TRENBIDEAK/FERRO-CARRILES VASCOS TAMBIEN PONEN PEGAS.

Según una circular para el personal de la empresa, fechada el 30 de junio último:

"En todas las líneas de ferrocarriles de Eusko Trenbideak/Ferrocarriles vascos los coches de niño, tablas de surf y bicicletas abonarán el precio de billete sencillo de origen a destino. En el Bidexpress (servicio rápido entre San Sebastián y Bilbao) se abonará el billete normal sin suplemento Bidexpress y se transportarán en el departamento de paquetería."

"El jefe de tren comprobará antes de la salida del tren si es posible el transporte sin provocar molestias a los viajeros; en caso contrario denegará la posibilidad de transporte y la taquilla devolverá el importe de los títulos expedidos. Una vez con el tren en marcha el viajero no podrá ser expulsado del tren por motivo de incomodidad de carga."

"El jefe de tren procurará buscarle el mejor acomodo para ahorrar molestias a los usuarios".

Otro ejemplo más de la falta de comprensión de algunas compañías ferroviarias hacia las bicicletas. A partir de ahora el transporte de nuestros vehículos va a ser dificultado y los conflictos tren/bici aumentarán. Esperamos que alguna organización ecologista o ciclista pueda intervenir para modificar esta normativa.



## CONGRESO DE CICLOTURISMO DE LA F.E.C.

Del 6 al 8 de octubre la Federación Española de Ciclismo celebró en Valencia su IV Congreso Nacional de Cicloturismo. La propia Federación nos ha proporcionado las conclusiones del Congreso:

\* Propiciar una reunión con la Jefatura Central de Tráfico, Consejo Superior de Deportes y Federación Española de Ciclismo, con el fin de estudiar la posibilidad de hacer una campaña a nivel nacional de concienciación del automovilista, con respecto al usuario de la bicicle-

ta.

\* Estudiar la oferta de compañías de seguros en cuanto a cobertura y precio en sus pólizas, con el fin de encontrar un seguro ventajoso para el cicloturista.

\* Posibilitar la creación de la licencia de ciclo-deportista, con el fin de atender a aquellos cicloturista que deseen competir.

\* Velar por parte de la F.E.C. de la no aprobación de sus Federaciones de aquellas pruebas de cicloturismo que puedan llevar implícito cualquier tipo de competición encubierta, asimismo informar al Comité Nacional de Arbitros, para que sus Comisarios no acudan a las mismas.

\* Unificar el precio de las licencias de cicloturista en toda España por parte de las Federaciones, contemplando y desglosando a) Tasas federativas b) Mutua- lidad General Deportiva (para aquellos que su cobertura les sea interesante) c) Seguro privado.

\* Información por parte de la Comisión Nacional de Cicloturismo de ideas y programa de trabajo a seguir en el año 1990.

\* Realizar un programa a nivel nacional por parte de la Comisión, en cuanto a promoción del cicloturismo en todas sus vertientes.

## NUEVO LIBRO.

"La alta ruta de los Pirineos en bici". G.Véron, D.Maze y P.Roques. 1989. 900 pts. Traducción editada por Sua Edizioak.

Atreverse a montar en bici por rutas montañosas empieza a ser habitual entre los cicloturistas y no necesariamente a lomos de las denominadas "bicicletas de montaña".

"La alta ruta del Pirineo" describe un recorrido de catorce etapas entre el Cantábrico (Hendaya) y el Mediterráneo (Banyuls) para bicicletas de cicloturismo clásicas.

Su formato es apropiado para llevar en la alforja delantera y la información que proporciona se limita casi a lo imprescindible para facilitar las cuestiones de alojamiento, alimentación y seguimiento del itinerario; lo cual resulta cada vez más de agradecer frente a la literatura -mala en general- que acompaña muchas veces las publicaciones cicloturistas.

Cada etapa, con una media de 66 km. de longitud, se describe gráficamente mediante un mapa y un perfil longitudinal.





JULIO DEL 90, EN SALAMANCA

## III ENCUENTROS DE CICLOTURISTAS Y CICLISTAS URBANOS

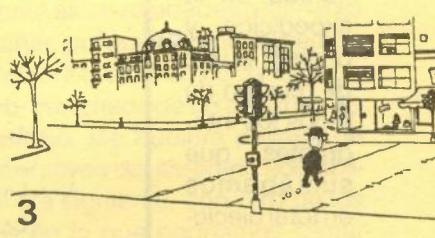
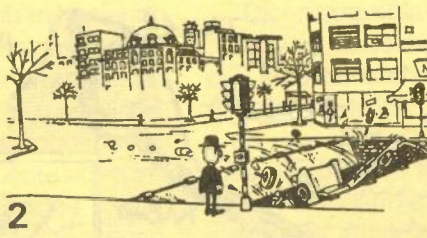
El pasado 11 de noviembre se celebró en Madrid, convocada por Pedalibre, una reunión para tratar sobre la celebración de los III Encuentros de Cicloturistas y Ciclistas Urbanos. Además de los convocantes, asistieron representantes de Amics de la Bici de Barcelona, Alborá Bici-ecologista de Gijón, Amigos de la Bici de Córdoba, A Contramano de Sevilla, Sociedad Excursionista de Málaga, y Amigos de la Bici de Salamanca, junto a cicloturistas independientes de Valencia. No pudieron estar presentes, pero mostraron su interés y apoyo, E.T.E.S. de Sevilla, Asamblea Ecologista de Zaragoza, Club Ciudad de Almería y la Sociedad Ciclista Rebonza de Sestao.

Tras un breve debate sobre el momento ciclista actual y el desarrollo de los anteriores Encuentros, se discutió el lugar y las fechas de celebración de estos próximos III Encuentros. El Club Amigos de la Bici de Salamanca, con más de diez años de funcionamiento y gran experiencia en la organización de marchas ci-

cloturistas, será el principal encargado de su coordinación y preparación. El lugar, algún rincón de la bella sierra salmantina (quizás la sierra de Bejar) y las fechas, hacia mediados de julio.

Por supuesto que, además de las tradicionales reuniones, conferencias, exposiciones y demás, se organizará una excursión cicloturista que nos permitirá conocer la zona pedaleando junto a cicloturista de todos los rincones de la Península.

De los detalles del programa y de las actividades que se desarrollarán os informaremos más detalladamente en el próximo número de Sin Prisas, pero por ahora ya sabéis: guardar unos días de julio para acudir a estos Encuentros en tierras salmantinas. Los interesados en colaborar en su preparación podéis poneros en contacto con nosotros o directamente con los Amigos de la Bici de Salamanca, Apdo. 2116. 37080 Salamanca.



## PARA SEGUIR RECIBIENDO SIN PRISAS

Acaba el año, no sin muchos esfuerzos, hemos conseguido sacar adelante este nuevo número de SIN PRISAS, el tercero en dicho periodo. Es hora pues de renovar las subscripciones para 1990, de modo que los que queráis asegurarnos la recepción de los números que seamos capaces de elaborar el próximo año (esperamos que sean también tres), recortar o fotocopiar el talón adjunto y enviárnoslo con vuestros datos.

La inclusión de publicidad controlada, y la relativa solvencia económica que supuso, además de haber posibilitado una mejora en la calidad técnica (se nota, ¿no?), esperamos que nos permita enviaros gratuitamente la revista a todos los que nos lo solicitéis.

Sin embargo, vuestra aportación económica permitiría una menor dependencia de

la publicidad (o una menor proporción de esta) y también una mayor tirada y consecuentemente una más amplia difusión de la revista, a la que como véis nos seguimos resistiendo a poner precio.

Por tanto, los que además de suscribirse a SIN PRISAS queráis contribuir a su

financiación, podéis hacerlo mediante transferencia bancaria o ingreso a "Pedalibre", libreta nº 30475032. Cajamadrid. Sucursal 1133. C/Doctor Esquerdo, 114. 28007 Madrid, o bien, para los muy vagos, enviándonos sellos de correos. Prometemos no gastárnoslo todo en vino.

NOMBRE \_\_\_\_\_  
APELLIDOS \_\_\_\_\_  
DOMICILIO \_\_\_\_\_  
LOCALIDAD \_\_\_\_\_  
PROVINCIA \_\_\_\_\_ C.P. \_\_\_\_\_

ENVIAR A PEDALIBRE C/CAMPOMANES, 13, 2º IZQ. 28013 MADRID



# MARRUECOS DESDE UN SILLIN

Los compañeros del Grup Cicloturista Pedal Verd nos remitieron desde Mallorca el relato de este viaje realizado entre el 24 de Septiembre y el 16 de Octubre de 1988. Por falta de espacio no pudimos incluirlo en el número anterior, pero aquí está para animaros a pedalear por el vecino Marruecos. Los interesados en ello podéis también encontrar en el número 30 de la revista Corricolari, en un artículo de Marisol Casado y Joaquín Ballesteros, una ruta más oriental que la aquí descrita: "del Tafilalt al Todra en bici".

Aunque yo sabía que era el mismo de siempre, había algo diferente en la cara de aquel tipo que me miraba desde el espejo. Y es que aquella noche no había dormido casi nada. Cualquiera duerme cuando está a punto de lanzarse a la aventura que representa un viaje de tres semanas en bicicleta por un país tan cercano, pero, al mismo tiempo, tan exótico como es Marruecos.

Las agujas del reloj corrían sin parar aquella mañana, a una velocidad superior a lo habitual. Después de atiborrar la baca del coche con las ruedas de las bicis llegamos al puerto de Palma de Mallorca, lugar de partida de la expedición y primer punto de reunión de todos los integrantes, que sumábamos en total dieciocho personas. No voy a contaros los detalles de cuatro travesías en barco y más de cuatro mil quinientos kilómetros en coche entre territorio español y marroquí, pero os aseguro que eso que sale

en los anuncios de coches -que si confort, comodidad, diseño anatómico y otras chorraditas- no tiene nada que ver con el potro de tortura en el que se convierte el dichoso asiento después de los quinientos o seiscientos kilómetros diarios.

Si hubo algo destacable en todo el trayecto motorizado fue, sin duda, el alucinante paso de la frontera marroquí, en Ceuta. Aquello parecía una

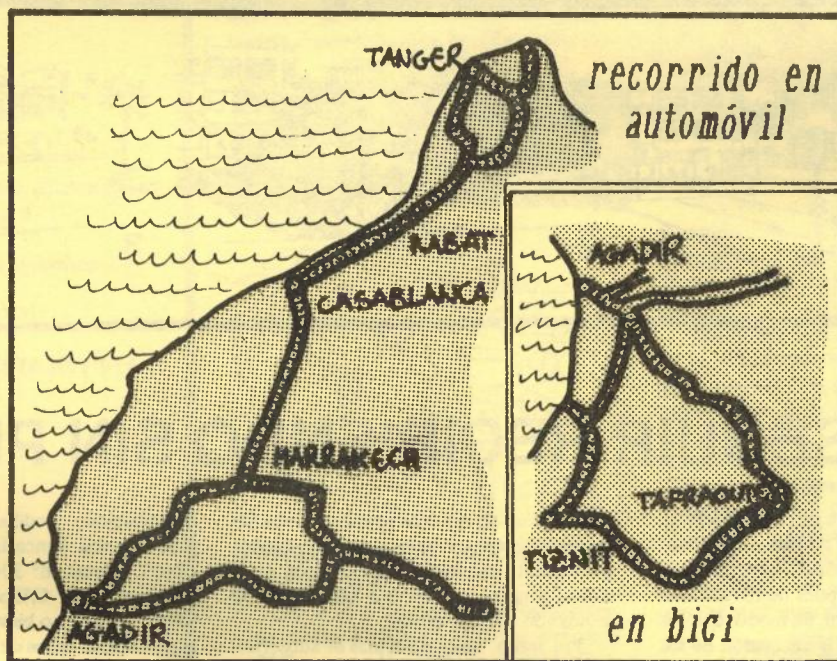
película de Costa Gavras. Montones de gente entrando y saliendo, registros más o menos lucrativos, agentes haciendo la vista gorda a cambio de alguna que otra compensación monetaria; en definitiva, todo muy pintoresco.

La expedición formada por cuatro coches y una furgoneta era recibida con bastante expectación en las poblaciones que atravesábamos, especialmente en los pueblos pequeños, donde una multitud de chiquillos se agolpaban frente a los vehículos ofreciéndose a custodiarlos a cambio de un dirham. Visitamos ciudades con nombres tan evocadores como

Tánger, Tetuán, Casablanca, Rabat, Marrakech y Agadir. En esta última dejamos los coches, según lo previsto. Llevábamos ya bastantes raciones de brochettes, algunas de tagine y muchísimos vasos de té metidos entre pecho y espalda, pero ni la poca variedad gastronómica ni el fuerte calor reinante pudieron ha-

cernos desistir de montar las bicicletas y esperar el nuevo día como si fuera el momento que todos habíamos deseado, el verdadero comienzo de la aventura.

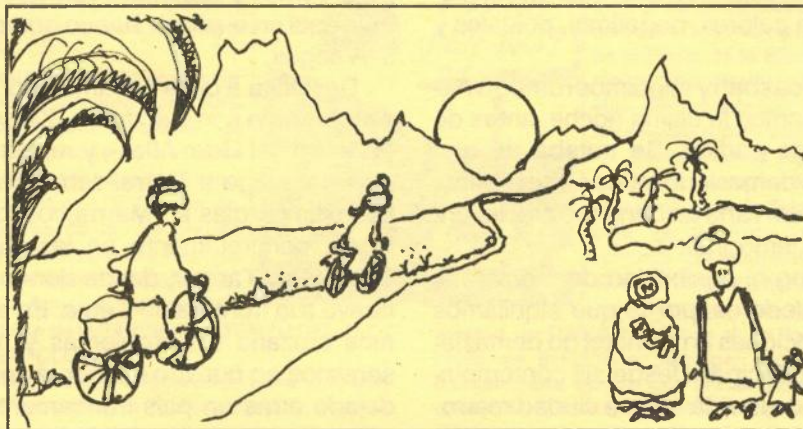
Salimos de Agadir rumbo a la sureña ciudad de Tiznit, entre el denso tráfico de la populosa y turística avenida que corría paralelamente paso entre paisajes más o menos urbanos, a lo largo de un carril-bici





indudablemente africano. Habíamos perdido de vista el Atlántico, pero el viento hacía llegar hasta nosotros el inconfundible aroma del mar. Ante nuestros ojos se extendía ya la interminable recta que representa la carretera nacional, con sus contados árboles en cada uno de sus lados. Los coches y camiones pasaban ahora mucho más esporádicamente, aunque había que abrir bien los ojos y los oídos ya que allí conducen de una forma más bien temeraria.

Al llegar al tercer pueblecito cruzando por la carretera decidimos hacer un alto para adquirir provisiones que, como esperábamos, consistieron en conservas, queso en porciones y pan. Desde allí nos dirigimos directamente al mar, imprimiéndole a nuestra primitiva dirección un giro de noventa grados hacia el oeste. Nuestra sorpresa no fue precisamente agradable cuando pudimos comprobar que el Camping-hotel en el cual debíamos



pasar la noche, en un lugar llamado Sidi-Rbat, se encontraba al otro lado de una pista de aproximadamente seis kilómetros de arena. Ruedas y pies se hundían sin remisión, y las alforjas se iban haciendo más pesadas por momentos. Sin embargo, después de un sorbo de agua ofrecido por una preciosa chiquilla en uno de los grupos de casas más olvidados y desolados que he visto en mi vida, pudimos levantar la vista y explorar el horizonte. Ante nosotros se extendía la inmensidad de una de las playas vírgenes más hermosas que puedan imaginarse. Había valido la pena.

Después de un sueño reparador reemprendimos el camino por la mañana, intentando por todos los medios quitarle importancia a la inevitable marcha sobre la arena. De vuelta sobre el asfalto fuimos devorando los kilómetros que nos separaban de nuestro objetivo: Tiznit. El viento en contra y alguna que otra piedra lanzada por algún chiquillo, algo disconforme por haberse quedado sin regalo, no impidieron que llegásemos a la ciudad a una hora más o menos apropiada.

Fuimos directamente al camping municipal. Era una especie de cercado multicolor absolutamente vacío, a excepción del guarda, en el que pudimos disfrutar de una reconstituyente ducha de agua fría, gracias al complicado mecanismo de hacer pasar el agua por una manguera colocada al efecto.

Por la mañana, y siguiendo la sana costumbre de evitar pedalear en horas en que la insolación podía acabar con toda nuestra provisión de aspirinas, iniciamos uno de los trechos más pintorescos del

viaje. La carretera seguía una dirección única, hacia el Este, pero los desniveles eran, aunque suaves, constantes. Después de una pequeña parada para el desayuno y algún que otro instante de contemplación en rincones de insólita belleza natural, llegamos a un pueblo llamado Thirmi, donde contratamos los servicios de lo que aquí llamaríamos una posada. Y así, entre niños que se subían a las palmeras, curiosos que no dejaban de mirarnos, platos de tagine y vasos de té, llegó la hora de acostarse y prepararse para una jornada que se presentaba especialmente dura.

Y en parte lo fue, ya que tuvimos que pasar el primer

puerto importante de la ruta. Fueron más de quince kilómetros de subida ininterrumpida en los que pusimos a prueba nuestras facultades físicas. Por suerte no hubo ningún problema y continuamos casi sin descanso hasta completar los setenta y tan-

tos kilómetros que separaban a Thirmi de la incomparable ciudad de Tafraoute.

Dicen que allí la gente alcanza edades realmente altas, y no es de extrañar, porque durante el tiempo que estuvimos en Tafraoute reinó un clima extraordinariamente benigno, con cielos de un azul intenso y un aire claro y purísimo. Me hubiera pasado un mes allá, pero los imperativos del itinerario nos obligaban a continuar al día siguiente, con otro de los recorridos integrados en la que podríamos llamar línea dura del viaje. El puerto era en esta ocasión de mil seiscientos metros y no pudimos evitar tener que afrontarlo a la intempestiva hora en la que el sol parece burlarse de la gente, justo en el centro del firmamento.

Jamás una Coca-Cola del tiempo fue tan bien recibida como la que bebimos justo en el punto máximo de la carretera, allí donde atravesaba una de las diferentes formaciones montañosas que componen el Anti-Atlas.

La caída de la noche era inminente, por lo que la bajada la hicimos a un ritmo vertiginoso. Nuestro destino era un típico restaurante marroquí, con dos impresionantes haymas -especie de tienda de campaña-. Allí comimos y dormimos. A pesar de alguna que otra molestia gástrica, nadie pudo negar que el cous-cous que nos sirvieron allí, en cuya elaboración participaron nuestras bien dispuestas chicas, fue uno de los mejores platos que probamos en todo el viaje.

Por la mañana, y después de un succulento des-



ayuno con aceite de arganier mezclado con polvo de almendra tostada, emprendimos la marcha hacia el Norte. El día era claro y soleado, la carretera presentaba un ligero desnivel y el tráfico era casi inexistente; ideal para ir en bici.

Cuando nos encontrábamos aproximadamente en la mitad del recorrido, hicimos un alto para visitar una casbah que se alzaba en una colina, a la izquierda del camino. Se trataba de un poblado fortificado, deshabitado en su mayor parte, pero en el cual continuaba viviendo una familia. La construcción estaba bastante bien conservada, y desde ella podía divisarse una gran extensión de terreno. Como ya era costumbre, los miembros más jóvenes de aquel grupo de marroquíes recibieron sus regalos, consistentes en lápices de colores, pegatinas, postales y chapas.

Dejamos atrás la casbah y seguimos rumbo a Ait-Baha, donde pasaríamos la última noche, antes de regresar al punto de partida. Se trataba de una pequeña ciudad sin demasiado interés paisajístico, pero en la que se observaba un continuo crecimiento arquitectónico y demográfico.

No había camping ni posibilidad de montar las tiendas en los alrededores, por lo que alquilamos unas cuantas habitaciones en un hotel no demasiado caro de la calle principal. Desde allí contemplamos todo el bullicio de la vida en una ciudad marroquí: discusiones por derecho de paso, regateos en carnicerías y panaderías al aire libre, chicos corriendo por todas partes, animales domésticos, camiones viejísimos, coches, ciclomotores... Y eso que se trataba de una ciudad pequeña.

El último día del trayecto en bicicleta amaneció con una densa niebla. Sin embargo, tanto la temperatura como el trazado de la carretera hicieron que

los casi cincuenta kilómetros que nos separaban de Agadir se convirtieran en un auténtico paseo.

Y otra vez nos vimos envueltos en la vorágine del ritmo urbano. Era un día como otro cualquiera en Agadir. Las fábricas, los guardias de tráfico, los militares, los obreros, los coches y autobuses. Todos iban de un lado a otro como lo harían en cualquier ciudad del mundo: con prisas (precisamente una de las cosas que menos satisfacen a un auténtico cicloturista).

Las puertas del camping internacional de Agadir no tardaron en aparecer ante nosotros. En su interior reconocimos inmediatamente nuestros vehículos, aparcados uno junto al otro. Un par de horas para comer y conseguir un poco más de dinero marroquí en el primer banco que estuviera abierto y ... A seguir.

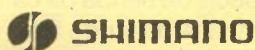
De vuelta a casa pasamos por sitios interesantísimos, como son Oarzazate, Zaragoza, Taddert -en el centro del Gran Atlas-, y repetimos nuestras visitas relámpago a Marrakech, Rabat y Casablanca. Los últimos días en Marruecos los pasamos en el Norte, concretamente en las ciudades de Chef-Chaouen y Tánger, desde donde nos dirigimos de nuevo a la frontera de Ceuta. En esta ocasión pudimos cruzarla sin problemas y, ya del otro lado, sentimos en nuestro interior la sensación de haber dejado atrás un país francamente irrepetible, con unas gentes y unas costumbres únicas y fascinantes.

Nuestra despedida no pudo ser más unánime: por aquellos días estupendos, por aquel trato recibido y por aquel paisaje incomparable,

¡Hasta pronto, Marruecos.

Domingo García Gomila.

# CALMERA S/L



Toda clase de bicicletas  
y accesorios para cicloturismo  
y montaña

## ATOCHA, 98



# 24 HORAS EN BICICLETA POR BARCELONA

Esta es una crónica de urgencia de las 24 Horas'89 y de los acontecimientos que a su alrededor se han ido produciendo durante los meses de octubre y noviembre en Barcelona.

Las 24 Horas en Bici son un acto reivindicativo y festivo que pretende imponer la presencia de la bici en la ciudad "en todas partes y a todas horas" demostrando así su utilidad como medio de transporte urbano, acostumbrando a los demás usuarios de la vía pública a ver bicis en la ciudad, y exigiendo el respeto debido a los derechos del ciclista urbano.

Las primeras y segundas 24 Horas se celebraron en 1985 y 1986, organizadas por "Amigos de la Bici", con un éxito razonable de participación (unas 500 personas) y de repercusión pública. Después de dos años de descanso -bastante trabajo tuvimos con "El Día sin coches'87" y el 6º Congreso de la Federación Europea- este año se ha vuelto a celebrar con un comité organizador más amplio, formado por:

- AMICS DE LA BICI, Agrupació d'Usuaris
- Grup de Ciclo-turisme de la FARINERA, ATENEU DEL CLOT
- Grup de Treball BICICLOT

Hemos contado además con la colaboración plena del Ayuntamiento de Barcelona -Área de la Vía Pública y Área de Deporte- y de Radio Tráfico.

## ¿Cómo son las 24 Horas?

Las 24 Horas empiezan a las 7 de la tarde del viernes 10 de noviembre y terminan a la misma hora del sábado 11. Durante este tiempo se realizan 13 rutas urbanas distintas, saliendo y llegando siempre al punto central situado en la Plaza de Cataluña, repartidas de este modo:

- de 19 a 20 horas, una ruta de inauguración por el centro, de una hora de duración, con gran participación y en un tráfico muy denso (es hora punta de salida del fin de semana).

- a partir de las 20 horas, once rutas de dos horas de duración cada una, saliendo a las horas pares, por todos los barrios de Barcelona y ciudades metropolitanas. Estas rutas tienen una media de 20 km. cada una, y se da la salida cuando llega la anterior, de modo que cada participante puede confeccionarse el "menú" de rutas que desee, descansar durante una o dos rutas, o incorporarse en el momento y lugar que le convenga.

- de 18 a 19 horas del sábado, una ruta masiva de clausura con el mismo recorrido que la primera.

En esta ocasión, para reivindicar la combinación bici + transporte público, hemos utilizado en tres de las rutas -con acuerdo previo- los ferrocarriles de RENFE, de la Generalitat, y el Metro de Barcelona.

En el centro de Plaza Cataluña teníamos el centro neurálgico del acto, abierto durante todas las 24 Horas: Información, venta de productos diversos de los Grupos, música y megafonía, exposición sobre la bici en la ciudad y cicloturismo, avituallamiento, proyecciones de diapositivas, Sala de descanso, aparcamiento vigilado y alquiler de bicicletas, etc.

La difusión del acto ha sido financiada mayoritariamente por el Ayuntamiento. Ha consistido en 4000 carteles, 8000 folletos y 600 camisetas; aparte hubo conferencia de prensa y entrevistas en diversos medios de comunicación.

## Valoración

El éxito del acto, aunque previsible, ha sorprendido a los propios organizadores. Las rutas fueron bastante concurridas, muchas de ellas pasaron de los 100 participantes incluyendo las nocturnas (por ejemplo la ruta de 12 a 2 de la madrugada, que llegó al extremo del rompeolas) y la última superó los 600, entre ellos el Alcalde Pasqual Maragall que se presentó de improviso en un gesto que valoramos por lo que significa de apoyo a nues-



tras reivindicaciones, a pesar del rendimiento político que para él representa aparecer al día siguiente en el periódico fotografiado con nosotros...

En conjunto se dobló el número de participantes de anteriores convocatorias, algo destacable si tenemos en cuenta que, a diferencia de la Fiesta de la Bicicleta, este acto era claramente reivindicativo, no se cortaba el tráfico y el/la participante típico/a era un/a ciclista urbano/a actual o potencial.

Destacaríamos algunos participantes concretos. Por ejemplo, dos miembros de la Asamblea Ecológica de Zaragoza venidos ex-profeso para las 24 Horas, así como seis más de la comarca catalano-aragonesa de La Llitera; diversos extranjeros (suízos, norteamericanos) especialmente Jeremy Vanke, que dirige la

sección de Tráfico de Friends of the Earth en Londres y a quien habíamos invitado a participar en el coloquio público "La bicicleta: una opción por la Calidad de Vida" que habíamos celebrado el miércoles anterior; finalmente, pero para nosotros el más importante, David Cruz, brasileño de Belem, que apareció al principio con su bici de montaña cargada con 40 kg de equipaje y estuvo las 24 Horas montado en ella, ayudando a la organización de las rutas y siendo históricamente el primero en realizar todas las 24 Horas seguidas, sin dormir ni prácticamente comer. El nos dijo que otra persona, un ciclista catalán, también lo logró; todavía no sabemos quién es... David está realizando la vuelta al mundo en bicicleta; lleva ya dos años y ha recorrido las tres Américas y Europa. Ahora irá a Portugal y luego África y Asia... Le deseamos mucha suerte.

## El Futuro

En noviembre de 1990 se celebrarán, si todo va bien, las cuartas 24 Horas en Bici, a las que estáis todos invitados. Para entonces, algunas cosas pueden haber cambiado ya en Barcelona. Desde principios de verano se ha ido produciendo un giro en la política municipal respecto a la bici: primero fue el anuncio de las calles bici-peatonales de domingo (una de cada cuatro en el Ensanche de Barcelona); después la mención explícita de la bici como vehículo exento de las restricciones en la "Operación Fluides" (cierres intermitentes del centro urbano); finalmente, coincidiendo con las 24 Horas, la firma de un Bando del Alcalde -solicitado y propuesto por Amics de la Bici hace ya tres años- en el que se recogen varias antiguas reivindicaciones. Su redacción definitiva ha sido "consensuada" en largas reuniones y goza de nuestra aprobación. Al tener el Bando carácter ejecutivo esperamos ver aparecer pronto señales específicas para bicicletas en avenidas y bulevares, parques y zonas peatonales; esperamos también participar en el diseño de la "pista-bici" del cinturón litoral, y esperamos también que sea convocado pronto el Grupo de Trabajo interdepartamental que ponga en marcha el proyecto ciclista, según reza el último artículo del Bando.

Parece pues que dentro de la nueva política municipal que reza más o menos "Y ahora vamos a por la Calidad de Vida" le ha tocado el turno, por fin, a la bicicleta. Nuestros políticos han captado una opinión social contraria a la tiranía del coche en la ciudad, y ofrecen, junto a suaves restricciones para el coche en el centro urbano, una tímida promoción de la bicicleta. Les falta todavía la convicción de que es POSIBLE y NECESARIO ir más allá en ambas direcciones; será tarea nuestra seguir presionando para conseguirlo.

Daniel Eritja.  
Amics de la Bici

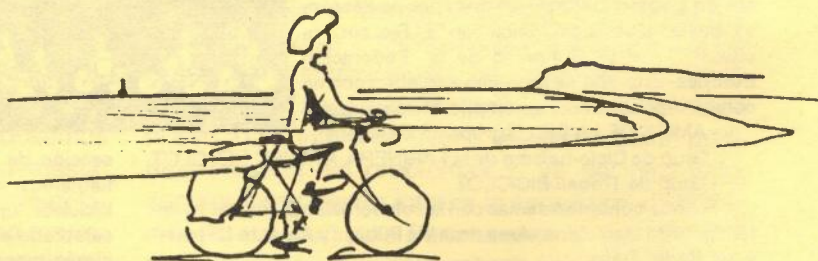


# KARACOL

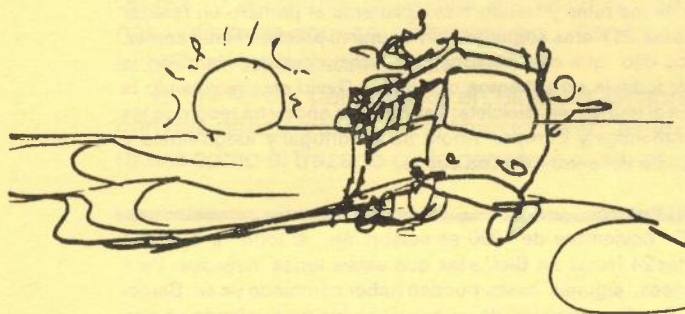
OTRO VIAJE

## TUS NAVIDADES AL SOL

CUBA: Viaje en bici por las playas del Caribe. Dos semanas disfrutando de sus gentes, su ambiente y sus mojitos y daikiris. Ida y vuelta en avión: 190000 Pts.



MARRUECOS: Un lugar ideal para el cicloturismo de invierno. Diez días de preciosas playas desde Tanger Hasta Casablanca. Precio 59000 Pts.  
BICI DE MONTAÑA: Al sur de Marrakech junto al desierto del Sahara hay un hermoso oasis, el VALLE DEL DRAA que atravesaremos en 10 días. Se Incluye el avión 123000 Pts.



ARGELIA: Un emocionante viaje en minibus atravesando el desierto del Sáhara. Los más bellos oasis y sus espectaculares dunas. 12 días 68500 Pts.

TREKKING: Dos preciosas rutas andando por la SIERRA DE CADIZ (20500 Pts.) o por la SERRANIA DE RONDA (4 días 21500 Pts.).



ESCUELA DE VELA: Cursos especiales con monitores titulados y un atractivo crucero para disfrutar las Navidades en el mar. Semanales 35000 Pts.  
Y ADEMAS interesantes viajes en autobus por las Alpujarras el Torcal de Antaquera etc.





# POR LOS PIRINEOS OCCIDENTALES

En esta ocasión nuestro recorrido comenzó con la llegada de las bicis a la ciudad catalana de Lérida (151 m.), importante centro comercializador de frutas. Su catedral es el edificio más importante del románico final catalán. Por la N-240 llegamos a Monzón, con su grandioso castillo-fortaleza que alojó al Cid y a Jaime I de Aragón. Luego, tras 18 km. alcanzamos Barbastro, con su catedral como edificación más importante.

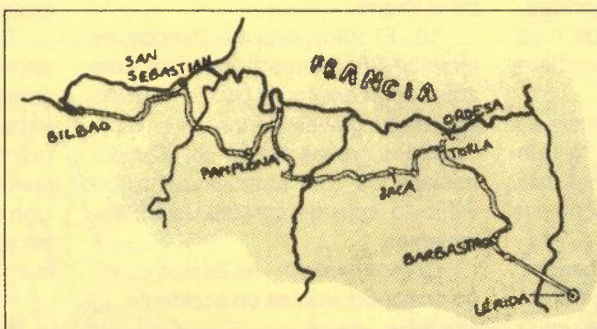
Subimos el Puerto del Pino (857 m.), desde donde contemplamos una triste perspectiva: los embalses de Grado y Mediano no tienen agua a causa de la sequía. Nos reconforta la visita del barrio alto de Aínsa (599 m.), con una bien cuidada plaza medieval porticada y una iglesia románica desde cuyo campanario contemplamos la confluencia de los ríos Cinca y Ara. Siguiendo este último vamos ascendiendo de forma suave y prolongada hasta la localidad de Broto (905 m.). El pedaleo hasta aquí nos ha traído por un bonito valle con carretera de excelente asfalto y esplendidas vistas.

Tras 2 km. de dura ascensión, una carretera a la derecha nos lleva primero a Torla, pueblo de calles estrechas y muros sólidos para soportar los duros inviernos altoaragoneses, y luego al Parque Nacional de Ordesa, objetivo turístico de primer orden. Este Parque consta de cuatro valles principales, de los cuales recorrimos dos, el que partiendo del Puente de los Navarros nos llevó hacia el valle de Bujaruelo y el Valle de Ordesa, el más visitado y el espectacular de todos. Presenta varios recorridos diferentes en dificultad y duración. Nosotros realizamos andando (está prohibido el uso de la bici por el interior del Parque) el que sube desde la casa forestal (donde dejamos las bicis) hasta el circo de Soaso, donde se forma la espectacular cascada "Cola de Caballo", que origina el río Ordesa o Arazas. La bajada la hicimos por la otra ladera del valle, la denominada "Ruta de los Cazadores".

Desde Torla y por la C-140 comenzamos al subida al Puerto de Coteablo (1423 m.). La bajada hacia

la localidad de Biesca (850 m.), durante trece vertiginosos kilómetros, la hacemos por una carretera plagada de curvas y bordeada de pinos. Descendiendo por el Valle de Tena, junto al río Gállego, aprovechamos para desviarnos a las aldeas de Oliván y Oros Bajos, donde visitamos sus pequeñas iglesias románicas.

Cruzamos Sabiñánigo para seguir hacia Jaca (820 m.), que cuenta con la primera catedral románica de España. Son interesantes también la



ciudadela y el Ayuntamiento plateresco. De nuevo en la bicicleta entramos por la N-240 en tierras navarras. La falta de agua en el Embalse de Yesa ha dado lugar al abandono de pueblos como Escoc y Tiermas, en los que hoy sólo habitan media docena de pastores con sus ovejas. Tras esta triste visión llegamos a la localidad de Yesa (492 m.), donde realizamos dos desvíos tan breves como compensadores.

El primero, el que a los 5 km. de Yesa nos conduce al restaurado Castillo de Javier. Según el guía en una de sus estancias nació, en 1506, San Francisco Javier, jesuita iniciador de las modernas maneras de misionar. Destaca la capilla del castillo con unas figuras que representan la muerte riendo y danzando y un Cristo tallado en nogal que según la leyenda sudaba sangre el último año de la vida del santo.

En cuanto al otro desvío, tiene por meta, después de 4 km. de dura subida, el Monasterio de San Salvador de Leyre. Al entrar a su interior, la misa cantada por los monjes benedictinos impactó nuestras mundanas almas. A este Monasterio se vincula la leyenda del abad San Virila, que permaneció en éxtasis durante trescientos años escuchando el cantar

de un pájaro. Sin comentarios.

Por la C-127, remontamos con leve pendiente el río Irati, adentrándonos en un frondoso hayedo que nos acompaña hasta las proximidades de Garraida. Después de 17 km. llegamos, por la carretera C-135 a Roncesvalles (952 m.), lugar de entrada a la Península de numerosos peregrinos del Camino de Santiago.

Con carretera de buen firme alcanzamos Pamplona (499 m.), pedaleando por sus calles como si de un encierro se tratara entre toros convertidos en bestias de cuatro ruedas. Recomendamos ver la Catedral, la fachada del Ayuntamiento y un garbeo por las murallas.

Salimos por la N-240 en busca del Puerto de Aspiroz (616 m.), rampas de escasa pendiente que se transforman en vertiginoso descenso hasta Tolosa. De aquí, siguiendo el contaminado río Oria, llegamos a San Sebastián, donde realizamos una visita nocturna por su atractiva playa de La Concha y su paseo marítimo. Os recomendamos la vista general de la ciudad desde el monte Igeldo, al que es preferible subir en el funicular.

A partir de aquí, por una carretera costera con continuos toboganes, entre pequeñas playas de arenas doradas y el verde de los montes, pasamos por Orio (la de los remeros), Zarauz, Guetaria (cuna de Juan Sebastián Elcano), Zumaya, Motricio y Lequeitio.

Cuatro kilómetros antes de Guernica nos desviamos hacia la Cueva de Santimamiñe, de época magdalenienense. Su recorrido, con una imaginativa iluminación, muestra impresionantes formaciones geológicas.

En Guernica visitamos su famoso roble centenario, símbolo de las libertades vascas. Luego Bermeo, desvío al cabo Machichaco, Baquio y tras cruzar Mungüía llegamos a Bilbao, donde callejamos por su bullicioso barrio antiguo y en la ferretería ambulante de RENFE volvimos a casa.

Espero que este trazado que sólo os he insinuado sea de vuestro interés y os animéis a realizarlo.

José María Vargas Lora



# PRIMEROS AUXILIOS

**El autor, A.T.S., monitor de socorrismo de la Cruz Roja de Alava y aficionado cicloturista, nos indica algunas normas de comportamiento útiles en caso de accidentes.**

Ante los riesgos a que estamos expuestos los cicloturistas, he preparado una serie de consejos que pueden ayudarnos a actuar correctamente en caso de accidente:

1.- Asegurar el lugar para evitar nuevos accidentes.

2.- Si el accidente es grave, intentar avisar a los responsables de Tráfico del lugar o a un punto de socorro.

3.- Hacer una composición de lugar, observando cuantos accidentados hay y su estado. Los más graves son los que están inconscientes, no los que más gritan.

4.- A los heridos inconscientes es mejor no tocarlos y esperar a que llegue personal preparado. No deis jamás de beber a una persona sin conocimiento.

5.- En cuanto a los heridos conscientes, si pudieran tener fracturas, sobre todo si fueran de columna vertebral, lo mejor es no moverlos. En caso de fractura de columna vertebral (se detecta por el dolor de espalda), se le podría seccionar la médula espinal y ocasionar una parálisis o la muerte. En fracturas de brazo sin otro tipo de lesiones los heridos pueden estar sentados.

6.- Heridas, roces y quemaduras leves, no requieren hacer gran cosa. Basta con lavar con agua y jabón y después de secarlas se pueden tapar. Si fueran graves, simplemente se taparían, incluso si tuvieran algo clavado.

7.- Ante hemorragias externas podéis hacer lo siguiente:

- con gasa, tela limpia o un pañuelo, presionad con una mano y sujetad en el punto sangrante mediante vendaje o esparadrapo.

- en las hemorragias de nariz, bastará con que le tapéis las fosas nasales mirando al frente. Si junto con la sangre sale líquido grasiento, no hagáis nada, dejadle tumbado en el suelo. Si le movéis podéis ocasionarle gravísimas lesiones.

- en hemorragias de oído basta con taparle con gasa o tela limpia. Si la sangre se acompaña con líquido grasiento no lo mováis pues podríais causarle incluso la muerte.

8.- Evitad hacer grandes esfuer-

zos durante las horas de más calor y en su caso tomad líquido en abundancia. En este capítulo es típico encontrarnos el "golpe de calor". En ese caso lo único que debemos hacer es situar al accidentado a la sombra, tumbarle en el suelo con los pies más altos que la cabeza y ponerle compresas frías.

9.- Es aconsejable al igual que en otros deportes, estar vacunado contra el tétano.

10.- El transporte de heridos es también importante y debe hacerse adecuadamente pues podríamos sino ocasionar graves daños. Los accidentados graves deben ser siempre trasladados en ambulancia u otro vehículo apto de características semejantes.

Como resumen, es básico cuando nos encontramos un accidente, lo siguiente:

a) saber actuar; si no, mejor no

hacer nada

b) estar tranquilos

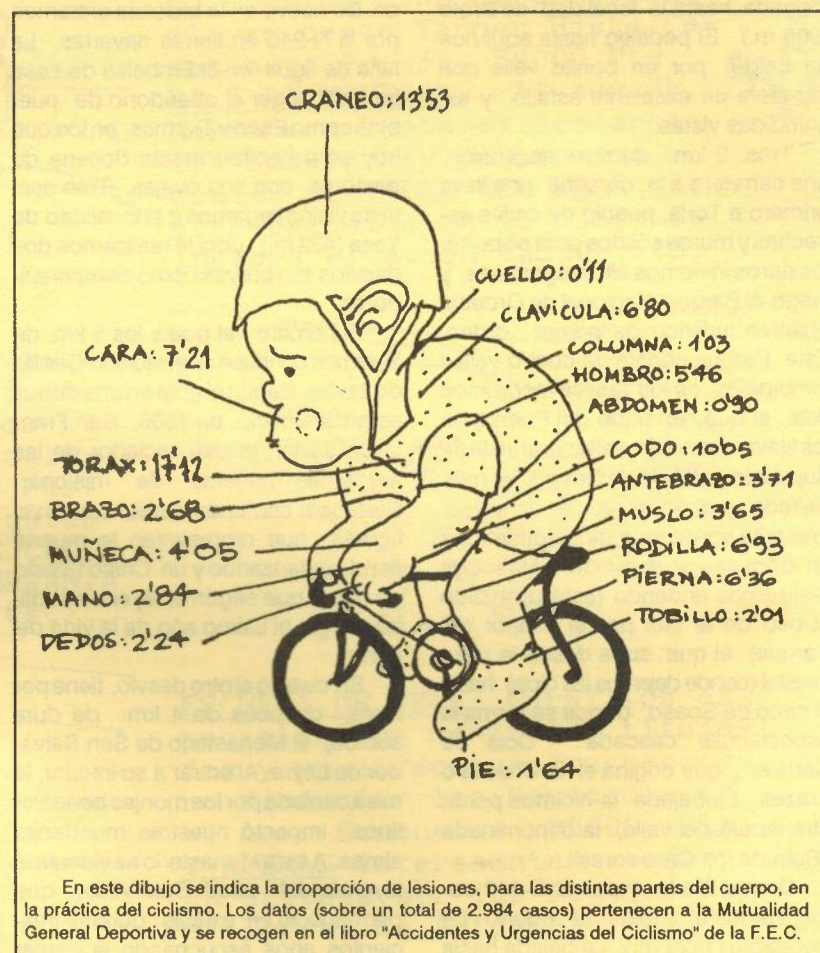
c) ayudar dentro de nuestras posibilidades

d) pedir ayuda antes de actuar.

Hacer socorrismo es fácil si se tienen ciertos conocimientos. Debe ir dirigido a que el herido llegue en las mejores condiciones a un Centro Sanitario, evitando siempre su agravamiento con la actuación del socorrista.

Desde aquí os animo a que aprendáis socorrismo (diversos organismos como Cruz Roja, DYA, etc. imparten cursillos). No sólo para la práctica del cicloturismo, también en la vida cotidiana os podrá ser muy útil. Una rápida atención adecuada a una persona accidentada puede salvarle la vida.

Andrés Villardón Gallego.





# CICLONUDISMO: Una nueva experiencia.

Los orígenes del ciclonudismo se remontan a fechas relativamente recientes, cuando cinco turistas suecos realizaron, en 1981, una excursión ciclonudista entre dos playas naturistas de la isla de Fuerteventura. Después de aquella experiencia, las excursiones ciclonudistas han sido más bien escasas en nuestro país. Una de las más renombradas fue la realizada por un grupo de muchachos y muchachas del barrio madrileño de San Blas en una excursión por la costa de Almería. Salieron de Mojácar el 3 de agosto del año 1987 en dirección sur, pero fueron detenidos 5 km. más adelante por una patrulla de la Guardia Civil en las inmediaciones de la costa.

Estas son algunas de las declaraciones efectuadas por algunos de los implicados en el suceso:

- "Fue total, colega. Siempre recordaré esa sensación de frescor en los huevecillos según iba pedaleando. Fue demasiado, a ver si tenemos otra ocasión así, planificándolo mejor y tal".

Los testimonios de Trini López y del Felopo no dejan de ser también francamente deliciosos:

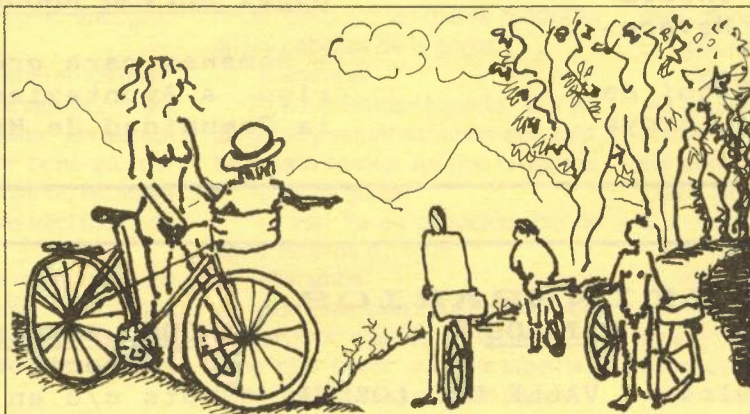
- "Me sentía libre, totalmente desenvuelta. Era algo diferente, muy erótico, muy guay, me gustó mucho".

- "Cuando nos trincaron los picos nos llevaron al cuartelillo y nos tuvieron allí durante dos días a cargo del teniente Cutrillas, un tipo muy vengativo y muy chungo que nos obligó a ponernos unos uniformes viejos de guardia civil e ir así vestidos pedaleando hasta Almería. Desde allí nos metieron en el primer tren a San Blas".

De las otras, y por otra parte escasas, experiencias ciclonudistas que se tienen noticia, se sabe que su desenlace fue más o menos similar. La más espectacular hasta la fecha ha sido la que practicaron ochenta "surfers" por una autopista de L.A., y que acabó felizmente en una concentración "pro-cetáceos" en la playa de

Malibú.

Realmente, puede decirse que el ciclonudismo se enclava dentro de las diversas tendencias cicloturistas actualmente en auge (Mountain bike, cicloturismo de larga travesía, cicloturismo urbano). Debe ser considerada, esencialmente, como una forma más de montar en bici y, según la opinión de muchos, se le augura un futuro bastante prometedor, sobre todo en zonas costeras.



## ¿Cómo preparar tu bici para practicar el ciclonudismo?

Es relativamente fácil y accesible. se puede adaptar cualquier tipo de bicicleta tras una serie de modificaciones producidas en el sillín y los pedales.

**Sillín.** La forma permanece inmutable, sólo cambia el material de la funda, más mullido en la parte de arriba y en los laterales, que van forrados con fibra de algodón o piel de comadreja para evitar el roce en la parte superior de los muslos. Así se contribuye a hacer el pedaleo, no sólo mucho menos áspero, sino también bastante más saludable; experimentándose una excitante sensación sobre el sillín por el continuo vaivén de la entrepierna.

**Pedales.** Hay que sustituir los pedales por los "zapales" (también llamados pedales-zapatos). Los zapales son unas piezas que imitan la forma del pie. De planta dura y consistente, van unidos en su parte central a la biela por una pieza de aluminio. Existen ya zapales de diversas tallas en varios establecimientos de venta

de accesorios.

Si os animáis a practicar esta modalidad cicloturista, por esta vez lo tenéis fácil. Pedolibre (una vez más pionero en todo tipo de iniciativas y montajes demenciales) va a organizar próximamente una excursión ciclonudista. En principio está programada para mediados del mes de enero y su recorrido transcurrirá por las Parameras de Avila. Los voluntarios deben pasarse una semana

antes por el local para una revisión médica exhaustiva y para recoger su ración de grasa anticongelante. El cupo de participantes será ilimitado; hasta ahora sólo estamos apuntados María y yo (todavía no lo sabe, pero seguro que le encanta). Así que ya sabéis, no os perdáis esta oportunidad de contactar plenamente con la naturaleza.

Contactos: Pedolibre, preguntar por El Lobo estepario de Castilla y León. Contraseña: Forever.

**Tierra de Fuego**  
C/. Pez, 21 - 28004 Madrid - 91 / 522 12 64  
Librería-Editorial de Viajes



## MADRID BLANCO 90

### ESQUI ALPINO PUERTO DE NAVACERRADA

- Fines de Semana en Albergues.
- Fines de Semana en Refugio.
- Esquí de un día.
- Semanas para grupos

### ESQUI DE MONTAÑA

- 3 cursillos de iniciación. Sierra de Guadarrama.

### ESQUI DE FONDO

- 1) 3 cursillos de iniciación. Puerto de Navacerrada.
- 2) Recorridos de Esquí de Fondo. Valle de Lozoya.

### SENDERISMO INVERNAL

Fines de Semana en los Refugios de la Majada del Cojo (Valle de Lozoya) y El Escorial Por grupos e individualmente.

### INICIACION A LA MONTAÑA INVERNAL

- 1) 5 cursillos de iniciación Sierra de Guadarrama. Individuales. Fines de Semana.
- 2) 7 cursillos de iniciación desde el Refugio de Navacerrada. Grupos. Laborables

### ESQUI ALPINO ANDORRA

- Semanas para grupos. Digo a Ayuntamientos de la Comunidad de Madrid.

## GUIAS DE ITINERARIOS TITULOS

Con once títulos en la calle Juventud de la Comunidad de Madrid lleva cuatro años realizando un serio esfuerzo por estimular el acercamiento del joven madrileño a la naturaleza de su región, ya sea a pie, en bici, a caballo o en piragua.

Es posible así, acercarse autónomamente al medio natural descubriéndolo por uno mismo, haciendo del camino mismo y del caminar, guía de la vivencia.

VALLE DEL LOZOYA.

VEGA DEL TAJUNA.

EL CAMINO SCHMID.

SIETE PICOS y sus alrededores.  
LA CANADA LEONESA

LA CANADA REAL  
SEGOVIANA.

EL RIO TAJO a su paso por Madrid.

EL SUROESTE DE MADRID.

EL ESCORIAL, sus montes y alrededores  
LA SIERRA NORTE.

GUIA INSTALACIONES.

### COMO ADQUIRIRLAS

\*Precio único 300 pts c/u en librerías especializadas y en librería institucional de la CAM c/Alcala nº31-28004 MADRID

\* Gratuitamente, previa petición justificada por escrito, para entidades sociales.

### ASESORIA DE NATURALEZA Y MEDIO AMBIENTE

Servicio de Información y Documentación sobre aire libre, educación ambiental, zonas naturales, etc. Orientación general sobre Medio Ambiente.

COMUNIDAD DE

**MADRID**

CONSEJERIA DE EDUCACION  
DIRECCION GENERAL DE JUVENTUD

INFORMACION E INSCRIPCIONES

TLF: 521 39 60

C/CABALLERO DE GRACIA, 32

PROGRAMA DE NATURALEZA

DIRECCION GENERAL DE JUVENTUD



# CRONICA DEL PONIENTE CASTELLANO

Siguiendo con nuestra costumbre de traer a estas páginas ejemplos en los que la bicicleta sirve de fuente de inspiración para la creación literaria, os presentamos en esta ocasión unos párrafos del libro "Crónica del Poniente Castellano", de Avelino Hernández, Miguel Manzano e Ignacio Sanz. El libro forma parte de la Colección Ambito Castilla y León de la editorial vallisoletana Ambito. Un viaje en bicicleta por la cuenca del río Aliste, al sur de la sierra de la Culebra, en la provincia de Zamora, sirve de motivo a los autores para un bello relato de ambiente rural.

## DIA DE AGUA: TABERNA O FRAGUA

Porque llueve -y eso que nos lo avisaron- sólo hemos podido llegar hoy hasta Alcorcillo, el pueblo vecino a Sejas que anoche nos dio posada.

El caserío, que es de por sí menguado, está ahora como encogido bajo la lluvia.

Llueve apaciblemente en los huertos, en las tapias, en el camino, en los corrales, en los tejados, en las calles... Y el agua de bonanza, por constante, está deshojando las flores de los geranios en las ventanas con tiestos.

-Por lo menos se remanguen los pantalones, que llueve -oímos que alguien nos vocea desde la casa de enfrente a aquella en cuya puerta nos covijamos.

Ibamos a cruzar llevando las bicicletas, pero nos volvieron a aconsejar:

-Déjenlas ahí mismo, que a esas no les entra la pulmonía.

Era la taberna. Pero nada por fuera lo decía.

Nos abrieron la puerta y entramos de corrida.

Una buena tronada es lo que nos hacía falta.

-¡Pero una tormenta ahora dañaría el sembrado!

-Aquí las únicas tormentas que hacen daño son las que se producen en las cabezas de la gente.

-¡Caramba!

Nos habíamos limpiado, por fin, las gafas y entonces vimos que estaba llena la cantina. Así que lo dijimos.

-¡Mucha gente!

-¡A ver! Ya es conocido: día de agua, taberna o fragua.

-¡Caramba!

-Aún más claro puede decírselo un servidor: cuando un labrador no tiene que hacer, va a la taberna a beber o a la fragua a entretener.

-¡Caramba!

-Pues sí señor, así es. Lo cual que sobre esto fue célebre hace unos años que puso un vecino de aquí un taller de herrajes y serrería. Y sabedor de lo que venimos comentando, mando poner a la puerta este rótulo: No hay nada que perjudique más a aquel que está trabajando como la permenencia

los primeros coches a este pueblo tan instruido la gente se cerraba en casa y luego salían a ver las roderas que habían dejado.

-¡Tendrán mucho de que hablar esos camuezos!

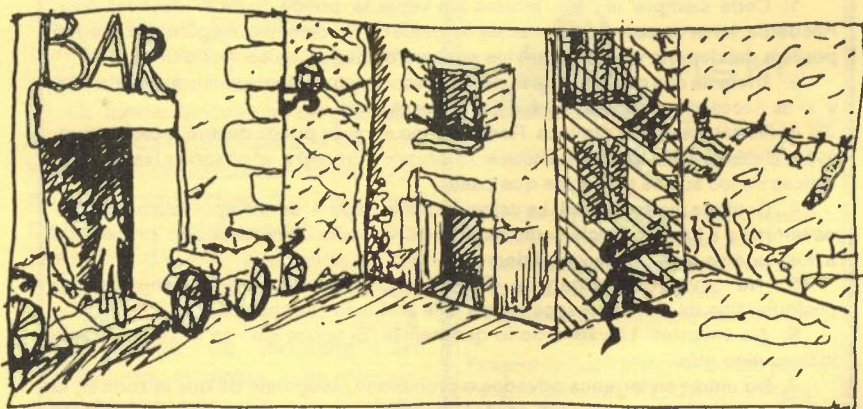
-¿Cómo ha dicho?

-Camuezos. Esos camuezos. Aún me acuerdo de haber oído yo de chico que la primera vez que les llevaron café de contrabando lo hervían y luego tiraban "el agua sucia", que decían, y se comían los granos.

-¡Puede!

-Que se lo digo yo, hombre, que son así de brutos. ¿Pues no dice que cuando les pusieron la luz iban ha encender en las bombillas los cigarrillos? Miren lo que voy a decirles y coméntenselo otra vez para que presuman de listos. Cuando andábamos los de aquí a la arriería -que lo habrán oído ustedes de decir- paramos una noche en una posada y había allí uno de ese pueblo que venimos diciendo y venga a fanfarronear que sus mulos eran los mejores. Así que ya voy y le digo yo: vamos a verlo ahora mismo, imecagüen la honra! Y cogimos el faro y bajamos a la cuadra. Iba yo delante con la luz y al pasar por la recua lo apagué y le pinché con una puga debajo del rabo a su mulo. Pegó una coz el animal que parece que todavía la estoy viendo. Y acto seguido oigo gritar al jaque aquel: enciende, enciende, fulano ¡que no sé si le ha pegado a la pared o a mí!

Hubo risas entre la concurrencia. Y a todo esto, se nos ha olvidado decir que la cantina era aquella sola estancia en la que estábamos, con unos bancos arrimados a la pared, un par de mesas y el mostrador de tablas. Que nos habíamos sentado. Que habíamos pedido vino y nos habían añadido aceitunas. Y que sabíamos que era infalible el truco de decir que hablaban mal de los de este pueblo los del pueblo de al lado.



-¡Buenos días!, -dijimos.

-Buenos días, aunque sólo sea un decir -oímos que nos contestaron.

-Vaya manera de caer agua -añadimos.

-Más sería menester -rectificaban.

de aquellos que nada hacen.

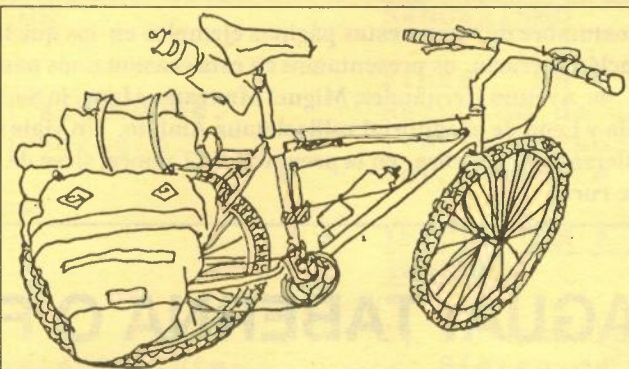
Es que aquí, como puede verse, somos muy instruidos.

-Y no seremos nosotros quienes lo neguemos, oído lo oído. Pero en el pueblo del que venimos parece que nos han dicho que cuando llegaron



# HAY QUE APRENDER A LEER

La Bici de Montaña (o Todo Terreno, como prefieren denominarla otros) ha experimentado un impresionante auge en todo el mundo y untimamente también en España. Independientemente de que sea, en gran medida, un "invento" comercial en la disputa por mercados más amplios y de que, contra lo que se dice a veces, no suponga un



cambio cualitativo fundamental en la mecánica y estructura de la bicicleta; hay que reconocer importantes aspectos positivos en su irrupción en el mundo ciclista. Además de haber posibilitado importantes avances técnicos, su mayor contribución quizás haya sido el facilitar el acceso a la bicicleta a un importante número de personas. Muchos la usan simplemente para darse una vuelta los fines de semana por el parque cercano a su residencia, algunos como bici urbana o para practicar el cicloturismo tradicional compaginando el asfalto con los caminos de tierra y otros, haciendo bueno su nombre y la imagen publicitaria que se ha divulgado, recorren las pistas y zonas montañosas.

La Bici de Montaña puede efectivamente ser un vehículo ideal para acercarse a la Naturaleza, conocerla mejor y disfrutarla sin dañarla, pero su uso masivo e inadecuado puede ser contraproducente y problemático. Por un lado su utilización fuera de las pistas por ciertos lugares debe ser evitada por su nocivo impacto, por otro su práctica por senderos estrechos en parajes concurridos por montañeros y caminantes puede generar conflictos con éstos. Así, el uso de la bicicleta de montaña está regulado y restringido en muchos países y era de esperar que esto, tarde o temprano, acabara ocurriendo en el nuestro. Y ha sido la Comunidad de Madrid, con una Resolución aparecida el pasado 9 de Agosto en el B.O.C.M. y firmada por el Director de la Agencia de Medio Ambiente (AMA), la primera en abrir el fuego.

Tras un prefacio repleto de buenas intenciones, el artículo primero, y fundamental, dice textualmente:

"Con carácter general, la circulación de bicicletas y velocípedos en general en los montes administrados por la Comunidad de Madrid, se limitará a las vías de tránsito autoriza-

das y a las rutas, pistas y áreas específicamente acondicionadas o que se acondicionen para ello mediante la correspondiente señalización."

Tanto este artículo como los seis restantes, coincidían casi literalmente (prácticamente basta reemplazar "bicicletas y velocípedos en general" por "vehículos a motor") con los de un Decreto también aparecido en el B.O.C.M. el 14 de Noviembre de 1988 que regula la circulación y práctica de deportes con vehículos a motor en los montes a cargo de la Comunidad de Madrid y que ha servido para impedir su circulación fuera de las carreteras asfaltadas.

Esto unido a la ausencia total de "rutas, pistas y áreas específicamente acondicionadas" significaba, entendíamos nosotros, la prohibi-

ción de circular en bici, en los montes administrados por la Comunidad de Madrid, por caminos y pistas forestales.

Así, ante lo que en Pedalibre considerábamos una regulación abusiva, mantuvimos una entrevista con Luis Maestre, firmante de la Resolución, y posteriormente con otros responsables del AMA. Llegamos a

una conclusión manifiesta: no sabemos leer. Resulta que lo que realmente se dice en el BOCM, el "espíritu de la ley", es que las bicicletas no pueden ir campo a través, esto es no pueden abandonar las pistas, caminos, veredas, etc. O lo que es lo mismo, "las vías de tránsito autorizadas" son, en principio, todas. Para este viaje no hacían falta alforjas, ¿no se podía haber elaborado un texto más claro y sencillo?, ¿interpretarán así la Resolución los próximos responsables políticos?

Así que ya sabéis como está la situación en la Comunidad de Madrid. El primer texto legal específico para bicicletas de montaña no parece demasiado afortunado y conviene confeccionar una redacción alternativa. Ya os contaremos.

## CODIGO DEL CICLISTA DE MONTAÑA

El comportamiento incívico de algunos usuarios de la Bici de Montaña daña la imagen de esta actividad e incluso puede hacer necesaria una legislación reguladora que restrinja su uso en ciertas zonas conflictivas. El siguiente Código del ciclista de montaña está tomado de un interesante artículo aparecido en la revista BiciSport, firmado por Carlos Arroyo, una de las personas que más tiempo lleva difundiendo en nuestro país este tipo de bicis.

1. Cede siempre el paso. Incluso si a veces te puede parecer inconveniente. Recuerda, tener en cuenta a los demás usuarios de los caminos asegura una imagen positiva del deporte y minimizará los encuentros negativos con los demás.
2. Adelanta con cuidado. Avisa de tu presencia y tus intenciones con antelación, y si es necesario desmonta para dejar pasar a otros.
3. No salgas de los caminos. Rodar campo a través puede destruir ecosistemas, y en determinados terrenos acelera la erosión. Empieza a observar las características de los suelos sobre los que pasas.
4. Controla tu velocidad. La velocidad más segura es siempre relativa al tipo de terreno y a tu experiencia como ciclista de montaña. Acércate con precaución a los lugares con poca visibilidad.
5. No ahuyentes el ganado. Dale tiempo para salir del camino. Asustar cualquier tipo de animal merece que te pille el dueño "in fraganti".
6. No ensucies. Llévate todo lo que trajiste. Si tienes sitio en tu bolsa, llévate incluso algo más.
7. No entres en terrenos privados o prohibidos. Asegúrate de que la zona en la que planeas montar es de libre acceso. Respeta las vallas, cierra detrás de ti las puertas de las cañadas.
8. Planea por anticipado. La Bici de Montaña te abre nuevos horizontes. A algunos de esos horizontes hay que tenerles respeto. Si planeas recorrer largas distancias, no vayas solo. Prevé los cambios de tiempo. Deja a alguien detrás informado de tus planes.
9. Minimiza todo tipo de impacto. La práctica del impacto ambiental mínimo es la filosofía del ciclista de montaña responsable. "Llévate sólo fotografías, deja sólo las huellas de tus cubiertas".



# COMPLEMENTOS PARA CICLOTURISMO (VI)

## LAS FUNDAS DE VIVAC

Pocos aficionados a actividades al aire libre negarán, que dormir en plena naturaleza, sin otro techo que el cielo estrellado, es un verdadero placer de dioses, al alcance de

el poder aislante del saco, pesa poco) pero también de sus inconvenientes.

Se fabrican con materiales que podemos agrupar según sus caracte-

resguardarnos.

Las segundas, bastante más caras, están fabricadas con tejidos como el Gorotex, Newtex y más modernamente, Sofitex, tejidos que gozan todos ellos de la virtud de ser impermeables al viento y al agua (hasta cierto punto) y transpirables. Y decimos "hasta cierto punto", porque ni son absolutamente impermeables, ni son absolutamente transpirables.

Si utilizamos una de estas fundas en el interior de una tienda, donde no hay movimiento de aire y las temperaturas no son extremas, por la mañana nos levantaremos con el saco mojado por la transpiración.

Su uso pues, es para dormir en exteriores y cuando las condiciones atmosféricas lo hagan aconsejable. Es entonces cuando las fundas de vivac se comportan correctamente.

Y para terminar, unos datos orientativos de sus precios, ya que existen multitud de marcas y modelos en el mercado. El precio de las de nylon impermeable oscila entre las 2.500 y las 3.500. El precio de las fundas transpirables, entre las 4.500 y las 6.000 Pta.

Luis Gilperez Fraile.

todos, pero extrañamente disfrutado por muy pocos.

Sin embargo, el placer empieza a ser dudoso cuando el tiempo se vuelve crudo y el frío intenso nos acompaña dentro del saco, empujado por un viento que no encuentra ni siquiera la aparentemente frágil barrera de la tienda de campaña.

Y es para estas circunstancias para las que se ha diseñado la funda de vivac, un complemento del equipo montañoso que puede dar servicio, como no, también al cicloturista. Pero no hay que olvidar la función para la que ha sido diseñado, ya que dándole otros usos, lo cual se hace frecuentemente, los resultados pueden ser nefastos, y luego explicaremos el porqué.

La funda de vivac es simplemente una funda exterior para el saco de dormir -con ciertas características- que no debe confundirse con los sacos de vivac ni con las tiendas de vivac. Los sacos de vivac son unos sacos hiperligeros que se usan "de fortuna", o para elevar el poder aislante de un saco de montaña en condiciones extremas. Las tiendas de vivac son unas tiendas también muy ligeras, de una o dos plazas, pero en las que siempre hay una cámara de aire considerable entre el saco y la "pared". La funda de vivac es una especie de híbrido entre ambos, que goza de algunas de sus ventajas (defiende de las inclemencias, eleva

terísticas en: fundas de vivac impermeables no transpirables y fundas de vivac impermeables-transpirables.

Las primeras son evidentemente las más económicas, pero también las que más problemas plantean: condensan toda la transpiración nocturna sobre el saco, de forma que por la mañana éste puede aparecer chorreando. Su uso pues, es sólo recomendable como mal menor, cuando tengamos que dormir a la intemperie y comience a llover o se levante un viento fuerte, del que no podamos



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, cocinillas, planos...

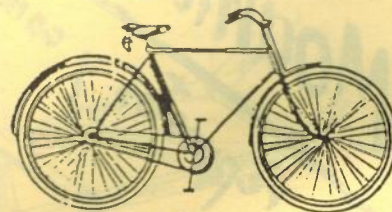
Peugeot turismo PX80W: 60.990 pts.  
Peugeot montaña VTT2W: 59.990 pts.  
Rabasa montaña VTT75: 50.400 pts.

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

cicloturismo? montaña?

**EL CABALLO**  
**DE ACERO**

DISTRIBUIDOR BICICLETAS PEUGEOT



C/ O'donnell, nº 7  
FRENTE AL RETIRO  
☎ 435 89 71



VENTA POR CORREO  
(solicita catálogo)



Especialistas en

## MOUNTAIN BIKE Y CICLOTURISMO

TENEMOS YA LOS MODELOS DEL 90

LAS MEJORES MARCAS A LOS MEJORES PRECIOS

LIQUIDACION BICICLETAS  
POR FIN DE TEMPORADA

NUEVAS Y USADAS

MAS DE 90 MODELOS EN EXPOSICION

BICICLETAS NINO BMX CALIFORNIA DESDE 9000 Pts

K-SPORT • MONTERA, 32, BAJO •  
28013 MADRID •  
TEL. 5329073

INTER  
SPORT

LA TIENDA

especializados en

*Mountain Bike!*  
repuestos y complementos



y todo lo necesario para:  
la montaña, escalada, esquí  
de fondo y travesía, plumíferos  
tiendas técnicas, accesorios  
de cicloturismo...

estamos en



CALLAO

Corredera Baja de San Pablo, 10  
Tel.: 91/531 00 99  
28004 MADRID



# POR EL RIO DULCE

Ruta cortita y suave entre Sigüenza y Jadraque, pueblos del noroeste de Guadalajara, ambos en la línea ferroviaria Madrid-Barcelona. Un tramo del recorrido se realiza por camino apto para todo tipo de bicicletas. Viaje recomendado para bien entrada la primavera.

Nuestro viaje comenzó en Sigüenza, donde se puede admirar la mezcla de estilos románico y gótico de su Catedral, y en la que se encuentra su famoso Doncel. También tras probar las yemas, su dulce típico, podéis dirigirlos a su castillo, que allá por el 712 fue convertido en alcazaba por los árabes y que desde 1976 es Parador Nacional.

Iniciamos el pedaleo camino de Pelegrina. En el desvío, desde el que se divide el pueblo a menos de un kilómetro, se puede apreciar una vista preciosa. Comimos al lado del río Dulce, por cierto muy limpio, e hicimos una excursión a pie hasta una cascada que hay remontando el río. Tras la cena alrededor de una hoguera y la charla amena dormimos acampados por allí.

A la mañana siguiente dejamos atrás Pelegrina y tomando un precioso camino que sale a la entrada del pueblo a la derecha, nos dirigimos por la ribera del río Dulce hacia La Cabrera. Aquí estuvimos charlando con un viejecito al que ayudamos a pelar mimbres mientras nos contaba sus batallitas. En este pueblo hay un

pueblo de la época de Carlos III.

Continuamos por camino desde la Cabrera a Aragosa. Es el tramo más bonito, cerrándose el valle hasta convertirse en cañón antes de volver-

Y luego de un cruce que tomamos a la izquierda, se llega enseguida a Rebollosa de Jadraque donde, dado que caía la noche, decidimos acampar. Unos cien metros antes del

pueblo sale un camino por el que se llega a un agradable paraje, donde tras la cena y la charla junto a la hoguera terminamos este segundo día.

Al día siguiente, tras lavarnos en una fuente pública del pueblo y desayunar, emprendimos la marcha. Visitamos, tras desviarnos a

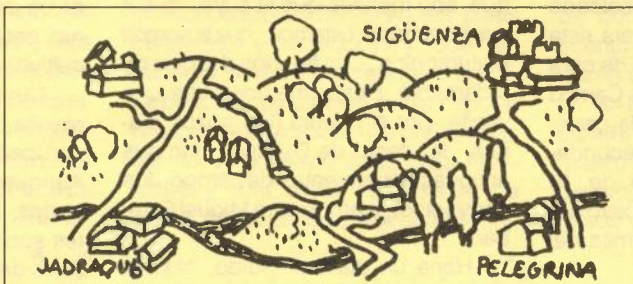
se a abrir. En Aragosa comimos en el bar, amenizados por la desenfadada charla del propietario que decía haber sido un pez gordo en las relaciones España-USA y que había decidido pasar su retiro en tranquilidad.

Abandonamos el río Dulce y nos dirigimos hacia Baidés (primero subiendo hacia Sigüenza ya por carretera y luego descendiendo tras un desvío a la izquierda). Después llaneando agradablemente, Viana de Jadraque, Huérmeces del Cerro y Santiuste. Tras este último pueblo hay una fuerte subida que requiere mucha fuerza, tercer plato... o andar.

la derecha, la iglesia románica de Angón. A partir de ahí, carretera bien asfaltada y no muchos coches fueron la tónica hasta Jadraque, parando antes en Jirueque donde pudimos degustar su miel.

Pasada la vía del tren y el río Henares hay una subida bastante fuerte y luego bajada hasta Jadraque con su señorial castillo desde el que se contemplan bonitas vistas sobre el valle del Henares. Después de comer y con algunos problemas al intentar subir las bicis al tren volvimos a casa.

Federico Mohino



## TRUCOS Y CHAPUZAS

### IDEA PARA UNA SUPERFICIE LISA EN EL PORTABULTO "ESGE"

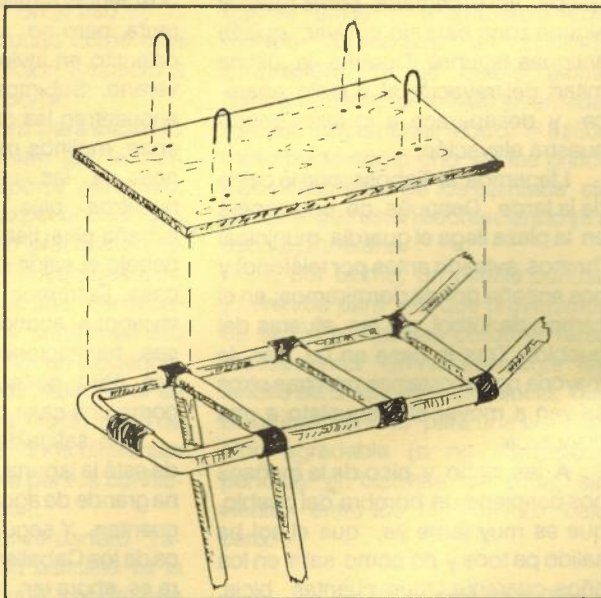
La idea me vino un buen día en que llevaba en el portabultos unas cuantas prendas, que al sobrarme al pedalear, coloqué sobre la parrilla; pero cual no sería mi sorpresa al llegar a casa y encontrar una camiseta totalmente negra al haber ido rozando con la llanta. Quedó hecha una pena, así que me puse a mover neuronas y se me ocurrió acoplar una tabla de madera contrachapada de unos 4 mm sobre la parrilla "ESGE". Para ello procedí de la siguiente manera:

Conseguí una tabla de madera contrachapada cortada con el hilo en el sentido alargado o sea con los nudos de la madera en su sentido o lado más largo; un poco más ancha que la parrilla de mi bici (la ESGE pequeña). Practiqué ocho orificios paralelos a las varillas transversales del portabultos (ver dibujo) e introduje alambres (uno por cada pareja de agujeros) que trencé con ayuda de alicates; cortando el alambre sobrante y torciendo el resto hacia dentro para impedir arañosos. Ahora puedo llevar cosas en el portabultos con más tranquilidad y seguridad.

Además, de cara a viajes largos, y puesto que utilizo alforjas tipo "sizo" (una única pieza en forma de U invertida) he aumentado la estabilidad al haber ensanchado la superficie de apoyo de las alforjas.

Así que ahí queda otra chapucilla por si os sirve de algo.

Carlos Gamo





# POR TIERRAS MANCHEGAS

**Ruta circular cortita (unos noventa kilómetros), perfecta para un fin de semana. Alcázar de San Juan, su punto de partida, está bien comunicado por tren. Todos los pueblos del recorrido tienen bares y tiendas de alimentación. Época recomendada, la primavera.**

Salimos de Alcázar un día soleado de Marzo. Hace calorcillo para esta época, pero un viento fuerte de cara nos refresca. Nos dirigimos a Campo de Criptana, pero para evitar la carretera principal cogemos una secundaria en dirección a Quintanar de la Orden, para desviarnos de nuevo a la derecha a la altura de la Ermita del Cristo de Villajos.

En Campo de Criptana visitamos los molinos, en un alto sobre el pueblo. Desde allí se divisa toda la llanura manchega. El viento sopla más fuerte aquí arriba, están bien situados los molinos. Vemos uno por dentro, con su curioso mecanismo de madera todavía intacto. Es toda una sencilla maravilla de ingeniería, desde su "cerrojo" hasta el palo que permite girar toda la parte superior según cambie la dirección del viento.

Tras visitar la Ermita de Criptana y su mirador, nos encaminamos hacia el Toboso. Son unos dieciséis kilómetros de suaves ondulaciones en los que se pasa de Ciudad Real a Toledo. A nuestro alrededor los cultivos típicos, vid y cereales sobre todo, y alguna zona baja sin cultivar, quizás antiguas lagunas. Durante la última mitad del trayecto, el pueblo aparece y desaparece a lo lejos según nuestra elevación.

Llegamos al Toboso con la caída de la tarde. Después de una espera en la plaza llega el guardia municipal (hemos avisado antes por teléfono) y nos enseña donde dormiremos: en el campo de fútbol en las afueras del pueblo. Tras la cena en un bar la mayoría nos acostamos mientras otros se van a mover el esqueleto a una discoteca.

A las ocho y pico de la mañana nos despierta un hombre del pueblo, que es muy tarde ya, que el sol ha salido pa toos y no como salía en los años cuarenta, que cuantas bicis,

que son mejores que la suya, que a que hora nos acostamos, que si somos matrimonios... en fin, nos despeja rápidamente. Desayunamos y tras una vuelta por el pueblo (los pozos árabes, la casa de Dulcinea con sus antiguas herramientas de campo, los conventos), tiramos para Miguel Esteban.

Hace un día espléndido, casi de verano, sin viento y con una carretera suave y recta, con más tractores que

es un acontecimiento. Vemos algunas casas-cortijo abandonadas y los cultivos de siempre.

Curiosamente, esta zona llana resulta muy interesante para los dos compañeros con bici de montaña. Aunque no necesitan los desarrollos cortos, han hecho trozos importantes sobre los numerosos caminos de tierra de esta zona. Hoy visitan todas las lagunas entre Quero y Alcázar de San Juan, cruzando marismas y

zonas arenosas problemáticas para nuestras bicis de carretera.

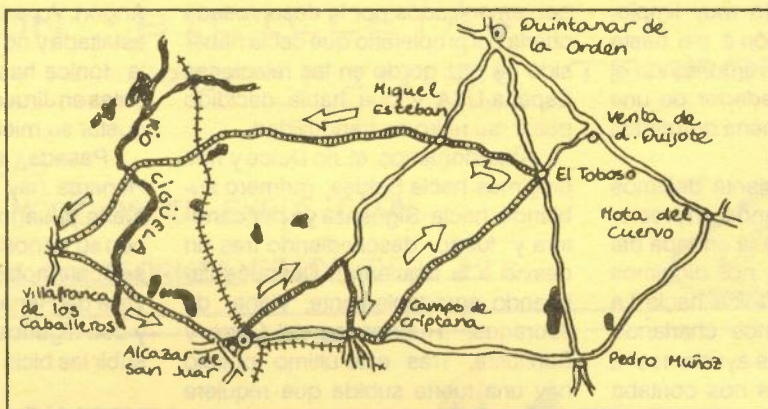
Cerca ya de Villafranca están sus dos lagunas. Primero, a la derecha, la llamada Laguna Chica, más salvaje y con agua de color azul intenso en su centro. Luego la Laguna Grande, rodeada de merenderos,

hostales, duchas al borde del agua y otras señales de civilización. Ahora en marzo hay poca gente, pero en verano debe estar a tope de público disfrutando de baños de fango medicinal.

Allí comemos y descansamos antes de seguir a Villafranca y luego Alcázar de San Juan. Esta es una carretera principal, con más tráfico pero también con buen firme y buen arcén. Vuelven las suaves ondulaciones y a la izquierda una zona llana y húmeda con varias laguna, donde se pueden observar muchas aves. Los de las bicis de montaña se acercan a ellas, mientras el resto desde la carretera contemplamos las antiguas norias.

Entramos en Alcázar y camino de la estación padecemos un buen trozo de adoquinado.

El viaje se cierra como es debido, con las cañas y claras, intercambio de impresiones, números de teléfono (¿será posible que no nos conociáramos ayer por la mañana?) y planes: "oye, para el próximo vamos a..."



coches. Los mismos cultivos que ayer, muchos árboles en flor y caminos de tierra por todas partes. Tras una vueltila por Miguel Esteban, nos vamos hacia Quero. Ya casi en él vemos una laguna a la izquierda y un acantilado con cuevas a la derecha. Preguntamos. Son viviendas. Antes vivían allí doscientas familias y ahora sólo cuarenta, pero no se vive mal, dicen, calentito en invierno y fresquito en verano. Subimos al alto donde se encuentran las cuevas y caminamos entre molinos ruinosos y las chimeneas de las casas situadas bajo nuestros pies. Es una sensación extraña pisar tierra y saber que tienes debajo el salón o la cocina de una casa. Entramos en algunas de estas viviendas abandonadas, son curiosas; habitaciones de paredes curvas pero pintadas y empapeladas como una casa cualquiera.

A la salida del pueblo a la izquierda está la laguna de Quero, una laguna grande de agua salada, según nos cuentan. Y seguimos hacia Villafranca de los Caballeros. Nuestra carretera es ahora tan recta que una curva



# COPENHAGUE "VELOCITY 89"

## CONFERENCIA INTERNACIONAL CICLISTA

Este año le ha tocado a la capital de Dinamarca ser el lugar de encuentro de la conferencia "Velocity". Más de trescientos representantes de países de todos los continentes, procedentes de la administración o de organizaciones ecologistas y ciclistas, intercambiaron, durante los días 21 a 23 de Agosto, sus puntos de vista y sus experiencias, analizando cual es la situación general del fomento y utilización de la bicicleta como medio de transporte alternativo. El personal también aprovechó la ocasión para conocer la ciudad, utilizando, como no, bicicletas proporcionadas por la organización del Congreso y haciendo uso de los más de 300 km. de carriles bici de que dispone Copenhague.

Hay que recordar que esta capital nórdica es una de las ciudades del mundo con mayor utilización de la bicicleta, ya que casi el 30% de los viajes al trabajo se llevan a cabo sobre dos ruedas. En Dinamarca el 18% de todos los desplazamientos en medios de transporte se realizan en bicicleta, es el segundo país europeo en lo que al uso de la bici se refiere, después de Holanda, cuyo porcentaje se eleva hasta el 29%. Mucho más atrás se sitúan los siguientes países, como la RFA con un 11%, Gran Bretaña con el 4%...

El Congreso se estructuró, aparte de sus reuniones plenarias, en cinco grupos de trabajo:

### 1.- Actitudes hacia la bicicleta.

Se discutió la importancia de contar con una opinión pública favorable al uso de este medio de transporte y qué acciones es necesario realizar para ello. Se señaló la mala predisposición hacia la bici de la opinión pública de los países del sur de Europa y de grandes áreas de Estados Unidos, dentro de los así llamados países desarrollados. Y en los países de América latina, dentro del denominado "Tercer Mundo".

**2.- Mejora del medio ambiente y restricciones al tráfico.** Se expusieron medidas que se están acometiendo en diferentes ciudades para

reducir el tráfico motorizado privado, especialmente en las áreas centrales, y las acciones que en paralelo se están poniendo en práctica para la potenciación del transporte peatonal y la bicicleta: las propuestas del nuevo gobierno de la Lista Alternativa y del SPD en Berlín; la introducción de una tasa en Estocol-



mo para acceder al centro de la ciudad; las implicaciones que supondrá para Suiza la aprobación de la nueva ley de mejora de la Calidad del Aire (se pretende llegar para fin de siglo al nivel de contaminación de 1960), que supondrá la restricción del tráfico viario en general y la potenciación de los medios de transporte más acordes con una política ambiental (ferrocarril, transporte colectivo en general, bicicleta y peatonal); el giro de la política municipal en Milán tras el Referéndum de Mayo del 85, en el que la mayoría de la población (70%) votó a favor de la reducción del tráfico en el centro, y las medidas que se están impulsando en relación al uso de la bicicleta, en una ciudad como ésta con muy poca tradición respecto a este medio de transporte.

### 3.- Infraestructura para ciclistas y combinación del uso de la bicicleta con el transporte colectivo.

Se analizaron las experiencias que se están poniendo en práctica en diferentes ciudades y las ventajas e inconvenientes de cada una. Se debatió si es mejor poner carriles en una dirección (como p.e. en Copenhague o Berlín) o de dos (Malmö), si es conveniente la segregación o no de la red viaria, cuáles son los diferentes tipos de diseños para puntos conflictivos e intersecciones...

**4.- Seguridad.** El verdadero "Talón de Aquiles" de la bicicleta es la seguridad, por lo que habría que

dedicarle el mayor esfuerzo posible. Se comentaron las experiencias en cuanto al uso de cascos para ciclistas en distintos países.

**5.- Potenciación del uso de la bicicleta en el "Tercer Mundo".** Se resaltó el importante papel que puede desempeñar la bicicleta (en algunos casos ya lo hace) en los países del

"Tercer Mundo", como medio de transporte económico, de tecnología sencilla, de nulo impacto ambiental, saludable y fácilmente accesible a todos los sectores de la población. Se analizaron distintas experiencias y se dieron a conocer también pro-

totipos de bicicletas adecuadas para las malas condiciones en que se encuentra el viario en estas zonas y, asimismo, para el transporte de bienes.

Al margen de las sesiones propiamente dichas, las diferentes organizaciones expusieron el material que utilizan de cara a sus campañas y el carácter de éstas. Llamaba la atención la gran actividad de la London Cycling Campaign, para conseguir que en la capital del Támesis se cree una red de más de 1000 millas de carriles bici. En los paneles expuestos se destacaba, igualmente, que el tráfico viario es el causante de casi el 20% del CO<sub>2</sub> que se emite a la atmósfera en el mundo (porcentaje en continua progresión). Si se quiere actuar contra el llamado "efecto invernadero", es fundamental reducir el tráfico motorizado como uno de los principales causantes de los cambios climáticos que están aconteciendo ya a escala planetaria.

Y, por último, un detalle curioso y divertido para los que provenimos de tierras templadas como el área mediterránea. Un representante finlandés señalaba en su ponencia, que el umbral mínimo para una conducción agradable (o no demasiado penosa) en bicicleta se sitúa, sin viento, entre los 15° y los 20° bajo cero.

Ramón Fernandez Durán.



# ACERTIJOS MATEMACICLOS

En el lejano país de Bicildavia ocurrió, allá por el año 2.200, esta historia que ahora os narro:

Viendo cercana ya su muerte, un anciano decidió repartir su hacienda entre sus dos queridas hijas, Chas y Flas. Tras dividir equitativamente la mayoría de sus pertenencias y ante el dolor que le suponía fragmentar su más preciado bien, decidió organizar algún concurso o juego para determinar la futura poseedora de aquel su valiosa colección de "Tintines", sacapuntas y lápices de colores, antiguas reliquias del siglo XX y envidia de toda Bicildavia.

Durante varios días meditó las reglas de la disputa, paseando sobre su inseparable bicicleta, único medio de transporte del país y sucesora, según contaban los robots que enseñaban la historia del fin de la Era del Uranio, de unos extraños artefactos llamados automóviles, que a su vez habían desplazado a otros no menos extravagantes y autóctonos de la zona, los camellos.

Al final se decidió, no podía ser de otra manera, por una carrera de bicicletas. Pero, por un lado para no contradecir en exceso las enseñanzas que con esmero había intentado transmitir a sus hijas (el avanzar por la vida sin prisas, descubriendo la lentitud, había sido una de sus máximas) y por otro, y porqué no decirlo, dada la poca habilidad que sus hijas siempre habían mostrado sobre las dos ruedas, introdujo una peculiar cláusula entre las normas que regularían la carrera:

"Resultará ganadora, y por tanto recibirá en herencia la ansiada colección, la dueña de la bicicleta que cruce la meta en último lugar; debiéndose mantener siempre el equilibrio sobre la bicicleta sin apoyarse en ningún elemento distinto de ella, y no debiendo nunca retroceder en la dirección de avance hacia la meta".

Para asegurar la equidad de la competición, el anciano tomó las dos bicicletas de sus hijas (idénticos modelos que él les había regalado hacía ya algunos años y que por aquel entonces se encontraban en lamentable estado por falta de uso) y se las entregó a un buen mecánico, amigo suyo. Este las limpió y puso a punto, e incluso las pintó y adornó.

Parecían otras.

El día señalado el anciano padre dio la salida a esta insólita carrera y Chas y Flas emprendieron su lento discurrir. A pesar de su natural torpeza, su interés en conseguir el preciado premio les estimulaba en el esfuerzo.

Pero he aquí que, tras una media hora de "carrera", apareció un amigo de la familia indicándoles un lamentable error que se había cometido. Inmediatamente ambas ciclistas, apretaron sus dientes y comenzaron a pedalear con fuerza, dirigiéndose hacia la meta a gran velocidad... Bueno, lo más rápidamente que pudieron.

¿Cuál era ese lamentable error que se había cometido? ¿Qué es lo que les comunicó el amigo de la familia que les hizo actuar de esa manera? ¿Alguien apostaría una cena a favor de Chas o de Flas?

Y después de esta historia-acertijo, algunos más clásicos. Para comenzar uno de aquellos artificiosos e inútiles problemas de matemáticas, reales como la vida misma, que nos ponían en la Escuela.

A) Dos ciclistas, Chas y Flas por ejemplo, corren en un velódromo, cada una con velocidad constante. Cuando llevan direcciones opuestas se encuentran cada 10 segundos; cuando van en la misma dirección, la más rápida alcanza a la otra cada 170 segundos. ¿Cuál es la velocidad de cada una si la longitud de la pista es de 170 metros?

Ahora unos cuantos sobre tandems:

B) En Bicildavia, país de antiguas y profundas tradiciones, tres parejas de enamorados debían desplazarse desde la casa del jefe de la comunidad hasta la del brujo. Debían efectuar los desplazamientos en un viejotandem para dos personas, pero las ancestrales tradiciones imponían que ninguna de las mujeres podía permanecer en compañía de otro hombre soltero si no estaba junto a ella su pareja. Los seis sabían montar en bicicleta. ¿Cómo efectuaron los desplazamientos?

C) ¿Sería posible el desplazamiento en las mismas condiciones del enunciado anterior de cuatro parejas?

D) ¿Y cuatro parejas con una

bicicleta capaz de transportar a tres personas?

E) Supongamos ahora que entre la casa del jefe y del brujo, se puede hacer opcionalmente escala en casa de la anciana tía Anca, pudiendo permanecer en ella algunas personas. ¿Cómo podrían ahora desplazarse cuatro parejas con el tandem inicial?

Y para acabar uno bastante más complicado:

F) Un aventurero pretende pasar con su bici de montaña (?) a través de un desierto de 200 km de longitud. En estos 200 km no es posible encontrar ninguna fuente, pero en el oasis situado al comienzo del desierto puede coger todo el agua que desee. Desgraciadamente en la bici sólo puede transportar agua para recorrer 50 km, aunque puede establecer todos los depósitos intermedios que desee en el desierto (por ejemplo puede recorrer 10 km, dejar en ese lugar agua suficiente para recorrer 30 km y regresar al oasis utilizando el agua que le resta).

¿Podrá atravesar el intrépido ciclista el desierto? ¿Cuál es el mínimo número de viajes desde el oasis que debe realizar? ¿Cuántos kilómetros recorrerá? ¿Podría atravesar un desierto de triple longitud? ¿Y Chas y Flas, podrían ellas hacerlo?

Alejo

