

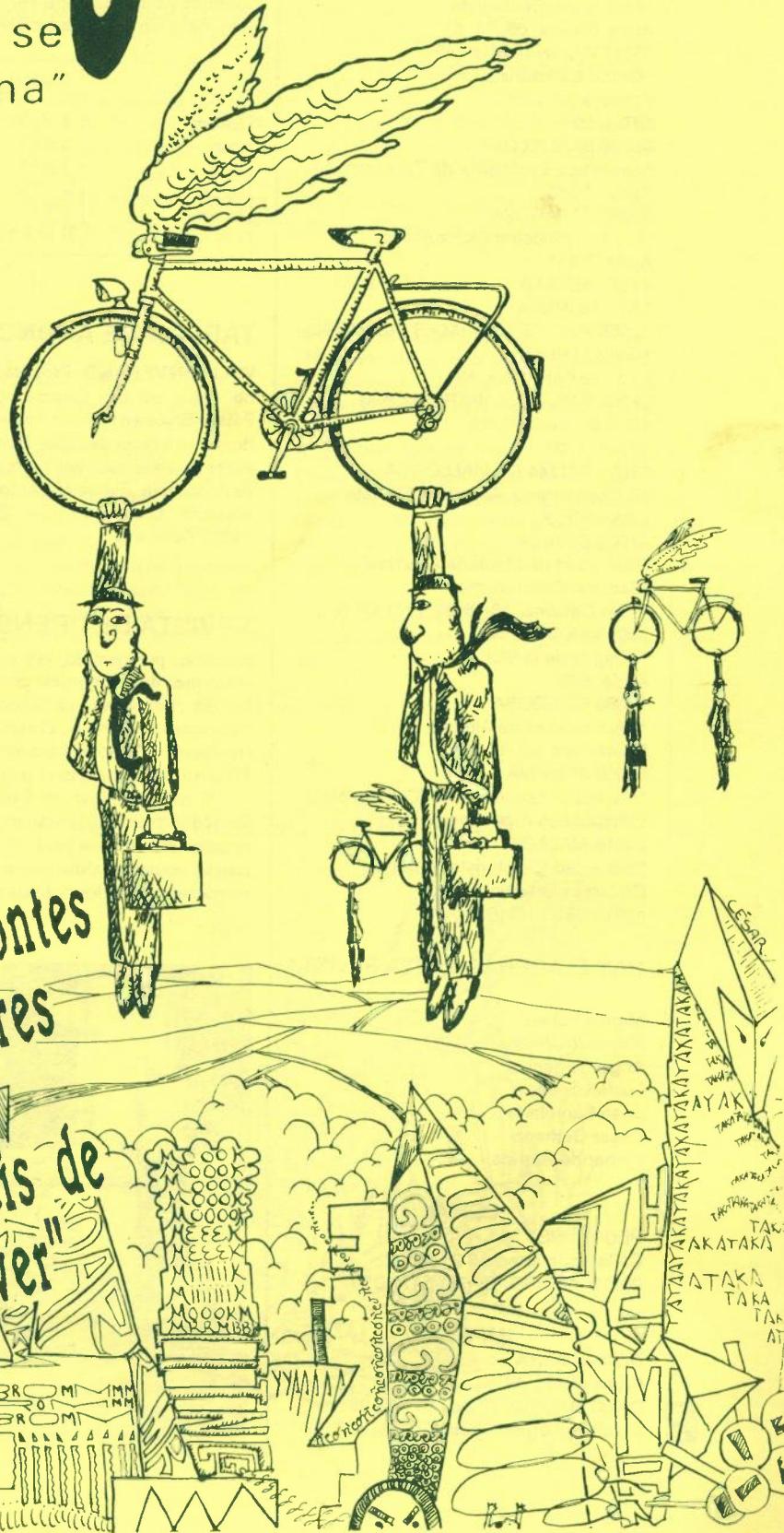
Sin prisas

nº 10

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

JUNIO-1990

- La bici avanza en Barcelona
- Averías en ruta
- Recorridos: Duratón, Montes de Toledo, Ancares
- La concentración de bícis de montaña "Cantilever"



DE TODO UN POCO

APOYAN

*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/Granada, 40, 1º
04003 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 López
Juan Santolaria
Cesar Gemeno
Fernando Barrios

EDITA:

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

IMPRIME:

Gráficas ANYA
C/Las Matas, 14
28039 MADRID. Tf (91) 311 53 95
Depósito Legal:M-39179-1986

2

ESTUDIO DE INFRACCIONES

Poquísimas son las estadísticas sobre bicicletas elaboradas en España. Esto quizás llevó a Luis Antomil Muñoz a hacer su estudio particular anotando las incorrecciones que sufrió durante todo el año pasado cuando circulaba en bicicleta. Las clasificó en graves o leves según tuviera que actuar bruscamente para evitar "males mayores". Los datos los tomó a lo largo de 2.371 km. recorridos en Barcelona y sus aledaños (con un total de 91 incorrecciones, una cada 26 km.) y 1.824 km. recorridos por Galicia (con 16 incorrecciones, una cada 114 km.). En total 4.195 km. y 107 incorrecciones (una cada 38'5 km.).

En el cuadro resumen que os presentamos (y que aparece publicado en el nº 54 de la revista TRAFICO) los tramos de edad considerados son: niños, entre 0 y 18 años; hombres y mujeres entre 19 y 59; viejos, a partir de 60 años. Los niños conductores lo eran, naturalmente, de bicicletas.

	Peatones	Conductores	Total	Graves	Leves	Total
Hombres	6 (5,6 %)	44 (41,1 %)	50 (46,7 %)	11 (10,3 %)	39 (36,4 %)	50 (46,7 %)
Viejos	6 (5,6 %)	12 (11,2 %)	18 (16,8 %)	6 (5,6 %)	12 (11,2 %)	18 (16,8 %)
Niños	5 (4,7 %)	2 (1,8 %)	7 (6,5 %)	0 (0 %)	7 (6,5 %)	7 (6,5 %)
Mujeres	14 (13 %)	11 (10,3 %)	25 (23,4 %)	3 (2,8 %)	22 (20,6 %)	25 (23,4 %)
No identif.	0 (0 %)	7 (6,5 %)	7 (6,5 %)	3 (2,8 %)	4 (3,7 %)	7 (6,5 %)
Total	31 (28,9 %)	76 (71 %)	107 (100 %)	23 (21,5 %)	84 (78,5 %)	107 (100 %)

TABLON DE ANUNCIOS

VIAJE EN VERANO. Proyecto este verano visitar en bici Copenhague y los Países Bajos en viaje de hasta un mes de duración a partir de Julio. Busco compañeros de viaje que sean preferentemente de Andalucía. Escribir a: Antonio Gómez Miranda. C/Julio Pellicer, 26, 1º Izq. 14005 Cordoba.

VENTA DE BICIS. Vendemos dos bicicletas de montaña MUDDY FOX PATHFINDER en perfecto estado (prácticamente nuevas). Unas 55.000 pts. cada una. Escribir a Antonio e Inma Chillida. Plza. Independencia, 4, 2º. 12001 Castellón. Tf. (964) 212672.

REVISTA DE PRENSA

Desde el último número de SIN PRISAS, la bicicleta ha aparecido en repetidas ocasiones en la prensa diaria, recuérdese, por ejemplo, esa curiosa manifestación en bici en Lituania para protestar por el bloqueo de combustible por parte del gobierno central de la URSS.

En el asesinato, en la piscina de su chalé en Marbella, del cerebro del famoso asalto al tren correo de Glasgow, el asesino huyó en bicicleta. Prueba de que no sólo en zonas urbanas (recuérdese la noticia del atraco a un banco en bicicleta en el anterior número de SIN PRISAS) la bicicleta es el vehículo más rápido y escurridizo.

Y para terminar, la foto aparecida en Diario 16, de seis ciclistas manifestándose desnudos frente al Parlamento australiano reivindicando carriles-bici en las carreteras principales, espacios para bicicletas en los trenes, límites de velocidad en las áreas residenciales y vestuarios y duchas en los lugares de trabajo. Dice también la noticia que en ningún momento fueron, los ciclistas claros, molestados por las autoridades.



ACERTIJOS

Juancar "rie-lo-todo" y Edu "el austero", que decidieron abandonar sus respectivos trabajos y dedicarse a recorrer, a golpe de pedal, los más apartados rincones del mundo, han comenzado a enviarnos sus crónicas.

Se encuentran en el lejano país de Vertira, donde cada habitante o bien es veraz, y al ser preguntado siempre dice la verdad, o bien es mentiroso y siempre responde con una mentira.

A su llegada a Mendar, la capital, visitaron el más famoso club cicloturista de la ciudad, encontrando a todos sus miembros sentados en torno a una gran mesa circular. Cuando preguntaron a cada uno de ellos si era veraz o mentiroso, todos, como era de esperar, aseguraron ser veraces. Volvieron a probar, preguntando esta vez, a cada uno, si su vecino de la izquierda era veraz o mentiroso. Para su sorpresa todos volvieron a contestar lo mismo: el hombre sentado a su izquierda era mentiroso.

De vuelta al hotel discutieron sobre el número de miembros del club y para asegurarse telefonearon al presidente que les informó que en torno a la mesa había 33 personas. Tras colgar, y ante la duda sobre si el presidente era veraz o no, se pusieron en contacto con el secretario que les indicó que el presidente era un mentiroso y que en realidad sólo había 30 miembros. En una posterior llamada, el tesorero les aseguró que el número de personas era 36. ¿Quién tenía razón?

Tras unos días en la ciudad se internaron en la parte más salvaje de Vertira, habitada por dos tribus, una compuesta exclusivamente por hombres veraces y otra sólo por mentirosos.

En una encrucijada donde debían elegir entre dos caminos alternativos, uno de los cuales les perdería peligrosamente en el interior de la selva, encontraron dos aborígenes que, como era fácil deducir por sus vestimentas, pertenecían a tribus diferentes.

Con una única pregunta fueron capaces de deducir cual era el camino que debían seguir. ¿Podéis adivinar cual fue la pregunta que hicieron a uno cualquiera de los aborígenes?

III ENCUENTRO DE CICLOTURISTAS Y CICLISTAS URBANOS

Suponemos que cuando esta revista llegue a vuestras manos ya tendréis preparadas las alforjas para acudir a estos Encuentros. Recordar que la cita para los que acudáis a la excursión cicloturista es el día 8 de Julio a las 11:30 en la Plaza Mayor de Salamanca. Los pormenores del itinerario os los ofrecemos en el número anterior de SIN PRISAS. Los organizadores aseguran además de los lugares de acampada la posibilidad de un Seguro de Accidente gratuito para lo que, al ser nominal, debéis escribirles rápidamente indicándoles vuestros nombres y confirmando vuestra asistencia (Amigos de la Bici de Salamanca. Apdo. 2.116. 37080 Salamanca).

Desde la noche del jueves 12 hasta el domingo 15 permaneceremos en Linares de Riofrío con breves excursiones vespertinas y proyección de audiovisuales por las noches. Las mañanas las dedicaremos a desarrollar algunas ponencias y mesas redondas sobre distintos aspectos del mundo de la bici. El programa aun está abierto y este puede ser un adelanto:

VIERNES 13.

PRESENTACION

AREA SEGURIDAD VIAL

Educación vial. Nueva Ley de tráfico.

AREA INFRAESTRUCTURAS

Pista bici en la plataforma del ferrocarril minero de Trubia a Teverga.

AREA BICI URBANA

Mesa redonda (participarán miembros de los grupos de ciclistas urbanos más importantes del Estado y algún urbanista especializado en el tema de la bici)

SABADO 14.

AREA BICI DE MONTAÑA

Mesa redonda (con la participación de representantes de grupos de ciclistas de montaña, tiendas especializadas, etc.)

AREA ORGANIZACION

Mesa redonda (participará un representante de la Federación Española de Ciclismo, otro de la Federación Europea de Ciclistas y el de algún grupo cicloturista español)

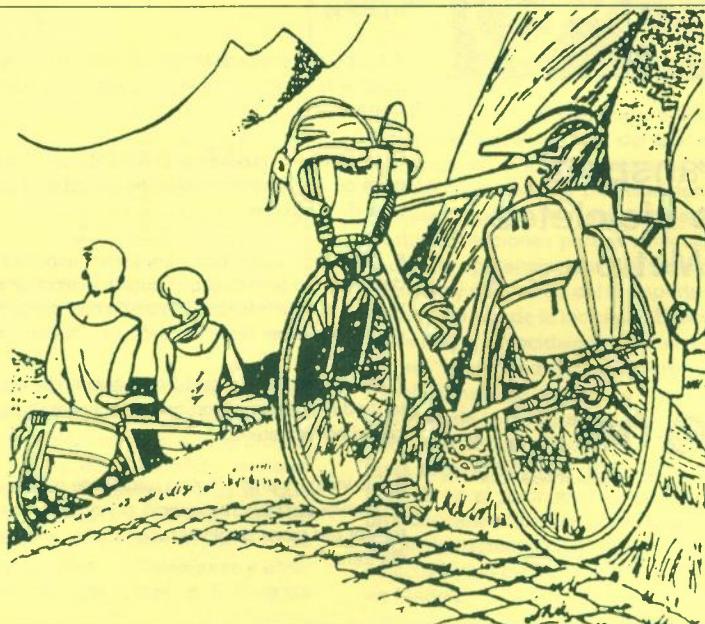
AREA CICLOTURISMO

Mecánica, Industria, Accesorios, Técnica, etc.

DOMINGO 15.

CLAUSURA

¡ Nos vemos en Salamanca. !



LA BICI AVANZA EN BARCELONA

En noviembre del año pasado el Ayuntamiento de Barcelona aprobó el Bando "Promoción de la Bicicleta" (SIN PRISAS nº 9), después de más de 8 años de lucha y de dos propuestas de Bando que AMICS DE LA BICI había elaborado en ese sentido.

Transcurridos ya unos meses desde aquel momento, es hora de valorar los primeros resultados obtenidos.

En primer lugar, se creó el "Grupo de Trabajo", en realidad una verdadera Comisión Mixta formada por representantes de nueve Áreas del Ayuntamiento y de los Grupos de Defensa de la Bicicleta, más la Federación Catalana de Ciclismo; en total 24 personas que se reúnen mensualmente. El peso de los ciclistas urbanos dentro de esta Comisión es fundamental. De ella han surgido las realizaciones con que contamos:

1.- El Circuito festivo del Ensantamiento

che, nuestra "Reserva India" para familias, inexpertos y cochefóbicos. Cumple, con notable éxito (2000 personas cada domingo), su papel de iniciación al ciclismo urbano y proporciona horas de asueto gratuito al ciudadano, que pronto pedirá más.

2.- Autorización a circular en bici por las zonas peatonales (a 10 km/h), que han sido ya señalizadas convenientemente. Sin embargo, no se han estudiado los recorridos, y todavía hay que saltarse alguna placa para lograr rutas decentes.

3.-La bici al Metro. Es cierto: ya se puede subir al Metro con la bici, y la bici va gratis, pero sólo los domingos



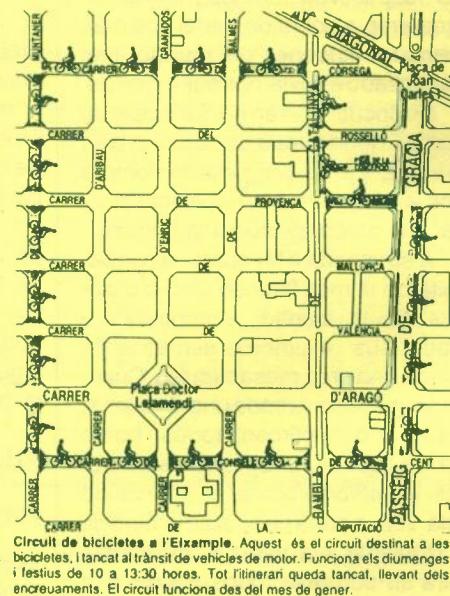
Transport de bicicletes a Metro



F.C. Metropolità de Barcelona, S A

Des del 22 d'abril, i de forma experimental, es permetrà el transport de bicicletes a les plataformes dels trens, exclusivament els diumenges i festius entre les 6h. i les 14h. El transport serà gratuït i s'haurà d'efectuar segons les següents condicions:

1. El viatger haurà de disposar del corresponent bitllet.
 2. Major d'edat o menors acompanyats d'un responsable.
 3. L'accés es farà pels vestíbuls que tinguin Cap d'Estació.
 4. Dintre del recinte de Metro està totalment prohibit pujar a la bicicleta, així com utilitzar les escales mecàniques.
 5. El transport màxim es de dues bicicletes a cada una de les plataformes dels trens (espai situat al front de les portes).
 6. Els viatgers amb bicicletes seran responsables dels danys o perjudicis que puguin ocasionar a un tercer i, al mateix temps, hauran de col.laborar amb els empleats per resoldre qualsevol incidència.
 7. L'Empresa es reserva el dret de suspendre aquella modalitat de transport quan les necessitats del servei ho requereixin.
 8. Els viatgers amb bicicleta hauran de renunciar a qualsevol possible reclamació si no poden fer el trasllat per raons d'aglomeracions a les andanes o els trens.



hasta las dos y sin usar las escaleras mecánicas... una estupidez que esperamos sea pronto corregida.

4.-Están aprobadas y a punto de construirse dos pistas para bicicletas que discurrirán por los bulevares peatonales de la Gran Vía y de la Avenida Diagonal. La primera está situada en pleno centro urbano y es el primer tramo -unos 700 metros- del futuro eje de la Gran Vía. La segunda tendrá más de tres kilómetros y comunicará la plaza Francesc Macià con el parque de Cervantes, recorriendo toda la Zona Universitaria. Ambas pistas dispondrán de semáforos especiales en los cruces y demás señalización, amén de aparcamientos en los puntos estratégicos. Hemos conseguido, a base de ofrecer contrapropuestas, mejorar sustancialmente los proyectos originales. Su inauguración se prevé para el mes de Septiembre próximo.

Valorando lo expuesto, podemos concluir en general que la experiencia es positiva, aunque representa sólo el principio de un proyecto global que hasta el momento no existe en los despachos del Ayuntamiento. Se han realizado actos puntuales que no afectan prácticamente en nada los privilegios que todavía ostenta el coche en la ciudad, mientras que no se ha dudado en introducir la bici entre los peatones, que en esta escala son los más débiles. Al mismo tiempo, una lluvia de

millones del "Plan Felipe" va a ir destinada a más infraestructura para el coche, en vez de usarlos en pacificación del tráfico y calles habitables.

Por todos estos motivos hemos elaborado un documento de estrategia global del proyecto ciclista, que presentaremos al Municipio y a la Prensa hacia finales de Junio. En él exponemos nuestra opinión sobre

los problemas del transporte y del medio ambiente urbano y proponemos medidas radicales de restricción del uso del coche. Ese será el momento de comprobar los límites de la actual postura municipal en favor de la bici. ¿Hará falta un referéndum como en Madrid?... Creemos que pronto tendremos las respuestas.

AMICS DE LA BICI

ECOS URBANOS

NUEVO GRUPO URBANO. Tras una primera convocatoria a través de carteles y notas en prensa, a la que acudieron ¡60! interesados, se ha constituido en Donostia un nuevo grupo de ciclistas urbanos con el nombre de KALAPIE Hiriko Txirrindularien Elkarte (Asociación de Ciclistas Urbanos).

Ya han presentado al Ayuntamiento una propuesta para la instalación de aparcamientos para bicis en toda la ciudad (criterio, tipo de aparcamientos, prioridades, localización, etc.) y aunque todavía no han recibido respuesta oficial, parece que, en principio, se van a instalar unos 10 aparcamientos de forma experimental siguiendo la propuesta.

En la actualidad están preparando, junto a otros grupos ecologistas, una manifestación en bicicleta para su promoción como medio de transporte urbano, mientras paralelamente siguen trabajando en la elaboración de una propuesta viaria ciclista. Suerte, larga y fructífera vida a este nuevo grupo. Su dirección: Kalapie. Moraza, 11, 6º Izq. 20006 Donostia (Gipuzkoa).



MANIFESTACION ciclista en Zaragoza contra el plan de tráfico propuesto por el Ayuntamiento. Para A.E.Z. (convocante de la manifestación y que ha

programado una campaña para el fomento de medios alternativos de transporte) el plan "va a convertir el centro de la ciudad en un queso gruyere, al apostar totalmente por la construcción de estacionamientos subterráneos sin contrapartidas, como la peatonalización de amplias áreas céntricas. Además facilita aún más el abuso del vehículo privado en detrimento del transporte público".

UTILIZA LA BICI



¡SAL DEL ATASCO!

- EN CIUDAD ES MAS RAPIDA
- HACES EJERCICIO
- SIEMPRE ENCONTRARAS APARCAMIENTO
- NO CONTAMINA
Y ES MAS DIVERTIDO

CLUB AMIGOS DE LA BICI

CAMPANÍA. El Club Amigos de la Bici de Salamanca ha iniciado una campaña para potenciar el uso de la bicicleta en su ciudad, colocando carteles o repartiendo octavillas como la que reproducimos en esta página. Esperan aumentar, a corto plazo, el número de ciclistas urbanos en Salamanca y obtener con ello más fuerza a la hora de

Tierra de Fuego
C/ Pez, 21 - 28004 Madrid - 91 / 522 12 64
Librería · Editorial de Viales

reivindicar facilidades para el uso de la bici.

REFERENDUM. El referéndum popular sobre el tráfico en Madrid, del que os informamos en el anterior número de SIN PRISAS tuvo una alta participación ciudadana apoyando mayoritariamente fuertes restricciones para el vehículo privado, la potenciación del transporte colectivo y el fomento del transporte peatonal y del uso de la bicicleta. El pasado 24 de Mayo, coincidiendo con "el día sin coches" convocado por la Federación de Asociaciones de Vecinos, y dos meses después de la celebración del mencionado referéndum Pedalibre, Aedenat y otras organizaciones, tras un encierro matinal en el Ayuntamiento, celebraron una concentración de bicicletas para exigir la potenciación del transporte colectivo y un plan a favor de la bicicleta en Madrid.



LA BICICLETA: VEHICULO PARA UN PLANETA PEQUEÑO

Iniciamos la publicación de diversos trabajos de investigación elaborados por la Federación de Ciclistas Europeos, presentandoos un resumen del informe "The Bicycle: Vehicle for a small planet", escrito por Marcia D. Lowe y editado por el Worldwatch Institute, Washington 1989.

La bicicleta: ¿número uno de los vehículos del mañana en todo el mundo?

En este momento hay en el mundo aproximadamente el doble de bicicletas que de coches. De acuerdo con el Instituto Worldwatch de Washington, los problemas de medio ambiente y de seguridad vial junto con el alto consumo energético de los coches, evitarán de una forma efectiva el uso masivo del automóvil en los países del tercer mundo. En cambio, el número uno de los vehículos de transporte del planeta puede y debe ser la bicicleta, que es al mismo tiempo socialmente aceptada y no es agresiva para el medio ambiente.

Aunque el coche conforma los estilos de vida y los usos del territorio en muchos países, hay alrededor de dos veces más bicicletas que coches en el mundo (800 millones considerando ambos). Concretamente en algunos países del tercer mundo las bicicletas y los triciclos son los únicos medios utilizados para una gran parte del transporte de pasajeros y mercancías.

Tabla 1. N° de bicicletas por habitante en algunos países (hacia 1985).

País	Bicicletas/Habitantes
Países Bajos	.79
Alemania Occidental	.74
Japón	.49
U.S.A.	.42
Australia	.42
China	.27
Méjico	.16
Corea del Sur	.15
India	.06
Malawi	.01

Los datos recogidos por el Instituto Worldwatch muestran que Asia tiene el mayor número de bicicletas;

hay alrededor de 300 millones sólo en China. Mucho antes de que el pueblo chino pudiera costearse las bicicletas, Pu Yi, el último emperador

que en China en proporción a la población, mientras que en otras partes del tercer mundo, por ejemplo en países africanos tales como Malawi,

casi no existen bicicletas (ver tabla 1). Sólo en los EE.UU. y en algunos países del tercer mundo donde las bicicletas son todavía casi desconocidas, hay menos bicicletas que coches (tabla 2).

Tabla 2. N° de bicicletas y automóviles en algunos países (hacia 1985).

País	Bicicletas (en millones)	Automóviles (en millones)	Proporción Bicis/Autos
China	300.0	1.2	250.0
India	45.0	1.5	30.0
Corea del Sur	6.0	.3	20.0
Egipto	1.5	.5	3.0
Méjico	12.0	4.8	2.5
Países Bajos	11.0	4.9	2.2
Japón	60.0	30.7	2.0
Alemania Occidental	45.0	26.0	1.7
Argentina	4.5	3.4	1.3
Tanzania	.5	.5	1.0
Australia	6.8	7.1	1.0
U.S.A.	103.0	139.0	.7

de la dinastía Quin, montaba en bicicleta por los alrededores de la ciudad prohibida. Sólo en China se venden más bicicletas cada año que coches en todo el mundo. También en ciudades de Dinamarca, Holanda

y Alemania, donde hay un incentivo real para el uso de las bicicletas, éstas representan una porción significativa del tráfico. Carlos Menem, presidente de Argentina, con su propio ejemplo fomentó el uso de la bicicleta, en un intento de aliviar la carga que para su país representa el precio del carburante.

Las estadísticas muestran que la gente de los países industrializados no sólo posee la mayoría de los coches sino proporcionalmente también el mayor número de bicicletas. En Alemania Occidental hay cuatro veces más bicicletas

Tabla 3. Producción de Bicicletas y Automóviles en algunos países (1987).

País	Bicicletas (millones)	Automóviles (millones)
China	41.0	.00
Taiwan	9.9	.20
Japón	7.8	7.89
U.S.A.	5.8	7.10
U.R.S.S.	5.4	1.33
India	5.3	.15
Alemania Occidental	2.9	4.37
Corea del Sur	2.6	.79
Brasil	2.5	.68
Italia	1.6	1.71
Polonia	1.3	.30
Gran Bretaña	1.2	1.14
Canada	1.2	.81
Otros	10.5	6.54
TOTAL MUNDIAL	99.0	33.01

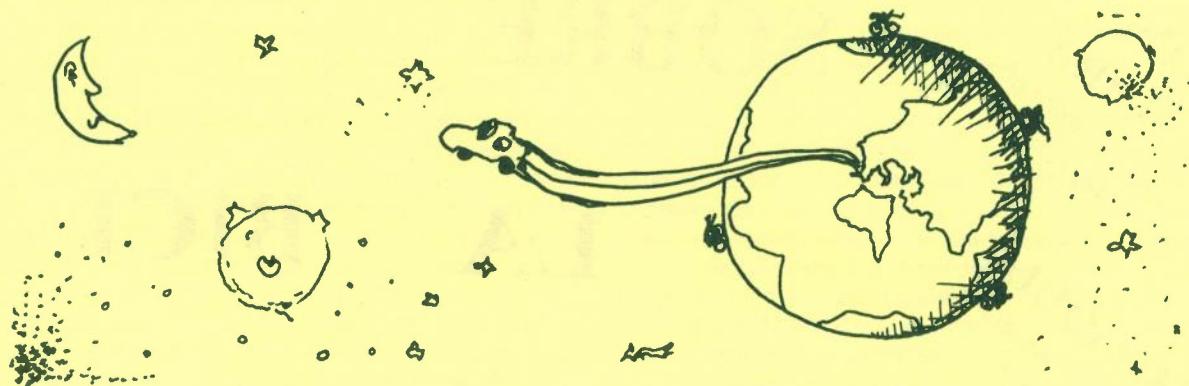
dentes de carretera, mientras que los peatones urbanos han de respirar los humos contaminantes que salen de los tubos de escape de los coches. El vehículo a motor, además, demanda una creciente cantidad de espacio y de recursos económicos, que los países del tercer mundo no pueden permitirse con sus maltrechas finanzas. Así el estudio del Instituto Worldwatch concluye que el coche no puede llegar a ser el medio principal de

transporte en todo el mundo.

En contraste, una bicicleta requiere menos de 1/50 de la energía de un coche, sólo de 1/4 a 1/6 de superficie ocupada y, en algunos casos, menos de 1/100 del capital. Así, la bicicleta parece ser el único vehículo que ofrece tanto movilidad como la posibilidad de supervivencia a largo plazo en un planeta con recursos limitados.

Tabla 4. Intensidad energética de algunos tipos de transporte (U.S.A. 1984).

Tipo de Transporte	Calorías por pasajero/milla
Automóvil (1 ocupante)	1860
Autobús	920
Tren	885
Caminar	100
Bicicleta	35



MARIN
MOUNTAIN BIKES



aerostars USA



SUNTOUR



SHIMANO

★ Sólo Mountain Bike
★ Todo en Mountain Bike

CICLOS DELICIAS

Paseo de las Delicias, 65 bis **228 60 59 y 230 77 87 28007 Madrid**

Han dicho por ahí que viajar es vivir dos veces, no hay que conformarse con trasladarse, creemos que hay que vivir el viaje en todos sus aspectos. Desde KARACOL os proponemos un Verano activo donde la característica fundamental sea esa: "vivir el viaje".

HOLANDA
El país de la bicicleta
Duración: 13 días.
Precio: 69.000 ptas.

HUNGRIA
Valle del Danubio
15 jornadas en total,
Precio: 125.000 ptas.

COSTA CANTABRICA
Salidas: 21 Julio y 1 Agosto.
Precio: 39.000 ptas.

CASTILLOS DEL LOIRA
Precio: 59.000 ptas.
Duración: 12 días.

SOBRE LA BICI

ECOSLOVAQUIA
momento único para adentrarse
en este país centroeuropeo.
Precio: 118.000 ptas.

ITALIA
15 días, 1-15 Agosto.
Precio: 130.000 ptas.

CHINA
Duración: 20 días.
Precio: 235.000 ptas.

PICOS DE EUROPA TURQUIA PRAGA BUDAPEST

URSS LOS ALPES INDIA TAHILANDIA

NEPAL GAMBIA SENEgal PATAGONIA PERU

MONTES DE TOLEDO

Muchos de los artículos que nos enviáis recogen narraciones de vuestros viajes cicloturistas. En ocasiones su enorme extensión hace difícil su publicación, otras el relato se detiene más en anécdotas personales que en información de interés general. Por ello nos atrevemos a proponeros un modelo sencillo en forma de ficha que recoge y agrupa esquemáticamente algunos datos de interés. Os animamos a que nos remitáis de forma similar vuestros viajes. Es, por supuesto, sólo una sugerencia.

RECORRIDO: Torrijos - La Puebla de Montalbán - Desvío a la Ermita de Santa María de Melque - Desvío al Castillo de Montalbán - Navahermosa - Desvío al Sitio de Malamoneda - Navas de Estena - Desvío al Boquerón de Estena - Retuerta de Bullaque - Puerto del Milagro - Las Ventas con Peña Aguilera - Toledo.

DISTANCIA: 160 Km. más 26 por camino en los desvíos.

DURACION: De 4 a 6 días.

EPOCA: Sin duda la mejor es la primavera.

TRANSPORTE: Tanto Torrijos (línea Madrid-Cáceres) como Toledo están bien comunicados por ferrocarril.

DORMIR: En los pueblos pequeños no es posible encontrar pensión, por lo que conviene llevar tienda de campaña. No es difícil hallar sitios para acampar. En Navahermosa lo podéis hacer junto a la Ermita (preguntar en el pueblo); desde allí, porgradable camino, podéis ir hasta Hontanar sin necesidad de volcer a Navahermosa.

VISITAR: Torrijos: Colegiata con portada plateresca. La Puebla de Montalbán, cuna de Fernando de Rojas, autor

de "La Celestina", pueblo agradable con sus casas encaladas destacando la Plaza Mayor y sus alrededores. Ermita de Santa María de Melque (desvío a la izquierda a unos 17 km de La Puebla, tras pasar el mojón kilométrico 31), posiblemente templo visigótico del siglo VII, aunque otros creen que es construcción

mozárabe del IX. Castillo de Montalbán (desvío a la derecha frente al anterior), de origen visigótico ampliado y reformado más tarde por los árabes. Fortaleza imponente sobre enormes peñas graníticas sobre el río Torcón. No os lo perdáis. Navahermosa donde el 22 de cada mes hay animado mercado. Sitio de Malamoneda (desvío de unos 4 km. frente al empalme de Hontanar), enigmático lugar que conserva una auténtica necrópolis con más de 50 tumbas toscamente socavadas en la roca.

ZONAS DE INTERES NATURAL: Entre La Puebla de Montalbán y Navas de Estena se puede contemplar la vegetación mediterránea antes comentada. Desde Navas un camino que surge a la derecha, junto al pueblo os conducirá al denominado Boquerón de Estena, desfiladero por donde discurre el río Estena entre farallones cuarcíticos teñidos de amarillo por los líquenes. Entre Navas y la comarcal 403 se discurre por una depresión de

material pizarroso rodeada de alineaciones montañosas cuarcíticas. Junto a la carretera contemplaréis grandes extensiones agrícolas y al fondo las suaves montañas. En el puerto del Milagro podréis apreciar de nuevo la vegetación mediterránea. Si os sobrara tiempo podéis desviarnos a San Pedro de los Montes con bellos alrededores aunque deteriorados por las "urbanizaciones".

TRAMOS Duros: En general la excursión no es demasiado dura y las cuestas son llevaderas. Una vez cruzado el Tajo (por debajo de los 500 m.) se va subiendo suavemente primero y luego, tras Navahermosa, más fuertemente hasta alcanzar los 1129 m. en el desvío situado 12 km. antes de Navas de Estena. Luego la carretera es muy suave hasta el puerto del Milagro que salva un desnivel de menos de 200 m. sin grandes rampas.

El camino desde Navahermosa hasta su ermita si que es muy duro, con fuertes pendientes, aunque corto.

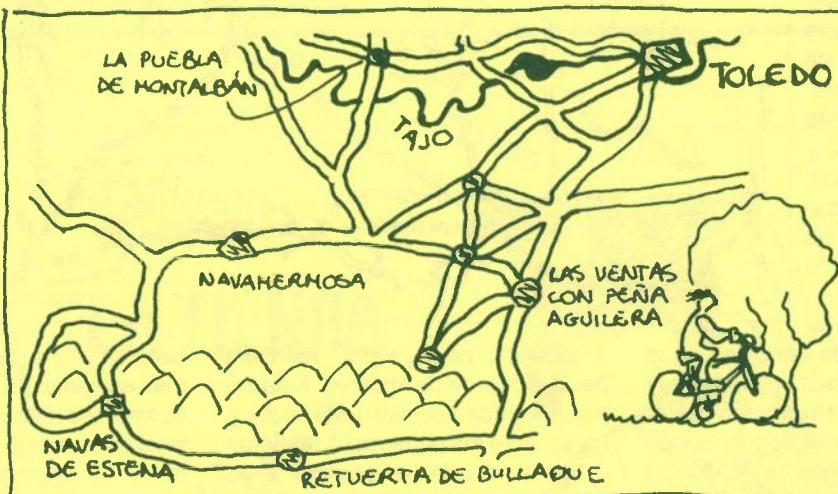
GENERALIDADES: Situados entre las provincias de Toledo y Ciudad Real, los Montes de Toledo están formados

por las más antiguas montañas peninsulares. Así sus alturas se han vuelto modestas y redondeadas, cubiertas por una espesa cubierta vegetal mediterránea, donde encuentra refugio una densa y variada fauna: ciervos, jabalíes, corzos, gamos, e incluso linces. Los bosques de encina y alcornoque

han desaparecido en gran parte, estando la vegetación actual formada fundamentalmente por robledales y matorrales de jara, coscoja, romero y tomillo, y en sus zonas más húmedas brezo y madroño.

Durante largo tiempo fueron frontera entre moros y cristianos. Su actual topónimo se debe a que pertenecieron, desde 1246, a la ciudad de Toledo en calidad de "montes propios", tras comprarlos a Fernando III el santo; situación que perduró hasta la desamortización de Mendizábal en 1836.

En los Montes se encuentran enormes latifundios entre los que destaca el Coto Cabañero de 400 km², el mayor de Europa, en gran parte adquirido por el Ministerio de Defensa para hacer por aquí de las suyas (¿os suena Cabañeros, Anchuras,...?).



LOS ANCARES

El siguiente itinerario narra parte de una excursión realizada el pasado verano por los Ancares, el Bierzo y la Maragatería. Por su extensión, en esta ocasión, sólo os podemos ofrecer la primera parte del relato, aquella que transcurre por los Ancares, zona de extraordinarios paisajes e interesantísima arquitectura popular pero, también, con enormes pendientes.

Iniciamos nuestro viaje desde Villablino tomando la dirección de Cangas de Narcea para a los pocos kilómetros, en Caboalles de Abajo, tomar el desvío que conduce a la Reserva de Degaña. Atención a este cruce pues nosotros, al despistarnos nos chupamos el puerto de Leitariegos (1525 m.).

Ya con buen rumbo ascendimos el puerto de Cerredo (1359 m.), observando numerosas explotaciones mineras a cielo abierto, paisaje repetido hasta abandonar Asturias. La bajada hacia Cerredo pueblo nos adentra por el valle perteneciente a la Reserva de Degaña, donde parece ser queda algún oso todavía, además de corzos y lobos, protegidos por las enormes pendientes del valle y su tupida vegetación, entre la que sobresalen los robles y las hayas. En Sisterna pasamos la noche.

A la mañana siguiente, camino de Tormaleo, nos encontramos una pendiente no muy dura, fresquita por la frondosa vegetación y los numerosos regueros que surgían. Continuamos hacia Villares de Abajo y Villares de Arriba, desde donde salía una pista (apta sólo para land-rover nos habían dicho) que conducía a Balouta. La pista, muy dura, salvaba una altitud de unos 600 m. en 5 ó 6 km. y la vegetación estaba muy pelada por anteriores incendios. Tras un reconfortante baño en el pilón de una fuente del camino, y desde la cima, pudimos contemplar el valle de Ancares, rodeado de montañas y con Balouta esperándonos allá abajo. Había fiestas y una pareja de músicos, con acordeón y batería, amenizaban la tarde al poco público asistente. Balouta todavía conserva algunas pallozas en buen estado y un cortín (recinto fortificado con piedras con el

que se pretendía defender las colmenas del ataque de los osos); pero ya se ven muchas construcciones nuevas realizadas sin respetar el armonioso conjunto del poblado. Así mismo se está creando ya infraestructura hotelera previendo el futuro turístico del pueblo como enclave especial de Ancares. Esperemos que comprendan que las formas de turismo compatibles con el encanto del lugar son, a la larga, las más beneficiosas.

A la mañana siguiente volvíamos

figura de conjunto o reserva protegida para todos los pueblos de Ancares para que, subvencionando y controlando la rehabilitación y construcción, se pueda mantener uno de los mejores y más antiguos exponentes de la arquitectura popular en España. Una palloza museo existente aquí os puede servir para contemplar su distribución interior y la armonía en el aprovechamiento de los recursos naturales.

Tras despedirnos de los amigos de La Farinera (continuaban por la parte gallega mientras que nosotros volvíamos a la leonesa) iniciamos, una vez más y esta vez hasta su cima, la subida al puerto de Ancares (1520 m.) entre enormes piornos y brezo y con estupendos miradores. Descendemos hacia el valle del río Cuiña en principio y luego Ancares con parada obligada en la fuente de los 5 chorros y



a ascender pero ya por carretera hacia el puerto de Ancares. Esta iba a ser la cruda realidad diaria, subir y bajar; pero los numerosos regueros y fuentes donde refrescarse y las preciosas vistas de los valles dulcificaban el esfuerzo. Antes de llegar al puerto sale un cruce hacia Suarbol y Piornedo y allá que nos vamos.

Suarbol (donde nos encontramos con los colegas de La Farinera del Clot) es un poblado de casas nuevas de piedra y pizarras ya que se quemó prácticamente todo él hace unos 30 años. Un poco más adelante acampamos, en zona lobera según nos enteramos después.

Con Piornedo pasa como con Balouta, conserva algunos rincones encantadores con sus pallozas y hórreos pero por otra parte se levantan casas nuevas sin ninguna regla urbanística. Ojalá se creara de una vez la

baño en una agradable poza un poco más adelante. El valle transmite una asombrosa tranquilidad con sus centenarios castaños de considerable diámetro. Tranquilidad que también se siente paseando por sus pueblos (Tejedo de Ancares, Pereda de Ancares, Candín, Suertes, Sorbeira...) con sus casas de piedra y pizarra y sus balconadas en la solana. Nosotros aprovechamos la oferta de un alberge de la naturaleza recién inaugurado en Candín (por 1750 pts. litera, desayuno, pic-nic y cena) y así recuperar fuerzas tras las duras jornadas anteriores. Además se pueden realizar, sin alforjas, tranquilas visitas a los pueblos citados anteriormente.

Tras la jornada de descanso en Candín nos dirigimos hacia Vega de Espinareda, donde tienen encauzado el río Cua en forma de piscina a la altura del derruido puente romano. El

pueblo, el más próspero e industrial de la comarca, apenas guarda relación con los anteriormente visitados. Despues de subir al monasterio de San Andrés (en reformas) y beber de su fuente de la vida, continuamos hacia Burbia con nueva compañía: Sole y Fernando riojanos y primerizos en esto del cicloturismo.

De camino volvemos a encontrarnos pequeños y encantadores pueblecitos como Valle de Finolledo, San Martín de Moreda o Penoselo, coincidiendo nuestra llegada al atardecer a Burbia con la entrada de su rebaño de cabras.

Acampamos en un prado cercado, junto a la iglesia, y a la mañana siguiente recorrimos tranquilamente el pueblo, que resultó ser uno de los más encantadores. Todavía son pocas las barrabasadas cometidas en la construcción y aunque quedan sólo algunas pallozas y en no muy buen estado, el resto de las casa forma un conjunto muy bonito. En una arboleda nos encontramos a un grupo haciendo haces de paja de centeno

destinados a reconstruir algunas de las pallozas de Campo de Agua, precisamente nuestro siguiente destino. Y hacia allí nos dirigimos por una pista entre acebo, brezo, roble, arce, etc. Pudimos contemplar el vuelo de algunas rapaces y hasta nos pareció oír el canto del urogallo. Dejamos atrás la bifurcación de Aira da Pedra (otra posible visita interesante) y tras el bien conservado conjunto de pallozas denominado Las Baliñas, alcanzamos Campo de Agua.

La Diputación de León ha puesto especial atención en su conservación impidiendo construcciones que rompan el equilibrio del lugar. Unicamente lo habita una pareja que se dedica al pastoreo de vacas y cabras, y que durante el invierno se bajan a otra vivienda en Aira de Pedra (Ver Nota al final del artículo).

Desde Campo de Agua continuamos por la pista de tierra con un agradable paisaje y luego de atravesar el río Porcarizas y tras un peligroso descenso llegamos a Tejeira. Aquí se nota cierto esplendor en la

economía y con él algunos destinos arquitectónicos como la techumbre de uralita en algún hórreo. Pero eso si, nos agrado encontrar un horno de leña colectivo que era utilizado cada día por un vecino para sus cocciones de pan o sus asados. Luego de comer y descansar, esa misma tarde iniciamos el descenso hacia Villafranca del Bierzo. Dejábamos atrás los Ancares y entrábamos en el Bierzo. Pero ésa es ya otra historia.

Pedro A. Pérez Lázaro.

Nota: A primeros del pasado Octubre en un incendio provocado ardieron casi todas las pallozas de Campo de Agua, salvándose cinco de ellas. Un desastre más de los habituales por estos lares. La Diputación de León se apresuró a decir que seguirá conservando el poblado y reconstruirá las pallozas perdidas por el fuego.

The advertisement features a stylized mountain peak logo on the left. Above it, the INTERSPORT logo is shown with a small graphic of a person in motion. To the right of the logo, the words "LA TIENDA" are printed in bold, uppercase letters. Below "LA TIENDA", the text "especializados en" is followed by "Mountain Bike!" written in a large, slanted font. Underneath "Mountain Bike!", the words "repuestos y complementos" are written in a smaller, slanted font. To the right of the text, there is a black and white illustration of a cyclist in mid-air, performing a jump or maneuver on a mountain bike. At the bottom left, there is a list of items: "y todo lo necesario para: la montaña, escalada, esquí de fondo y travesía, plumíferos tiendas técnicas, accesorios de cicloturismo...". At the bottom right, the word "estamos en" is followed by the logo for "Metro Callao" and the address "Corredora Baja de San Pablo, 10 Tel.: 91/531 00 99 28004 MADRID".

AVERIAS EN RUTA

Este artículo trata de ser una guía rápida de referencia de como encontrar y resolver los problemas mecánicos que surgen en el transcurso de las excursiones.

Todos los que halláis viajado un poco os habréis dado cuenta de que no siempre se encuentra un taller de bicicletas cuando queremos. Pero, aunque estemos dispuestos a alterar nuestra ruta para buscar un taller, o a cortar nuestra excursión, no siempre es posible. Además lo que se podría arreglar, en la mayoría de los casos, con un simple ajuste de una tuerca o un tornillo en el momento de aparecer los primeros signos de que algo va mal, puede llegar a ser algo que solo se puede resolver con la sustitución de piezas enteras de tu bici (o de tu cuerpo).

Los RUIDOS extraños, aparte de lo molesto que pueden llegar a ser, si no remediamos a tiempo la causa que los produce, nos pueden acarrear problemas mayores y, en cualquier caso suponen un desgaste acelerado de alguna parte de nuestra bici. Ante el primer signo de que algo va mal, NO DEJES DE BUSCAR LA CAUSA DE CADA NUEVO RUIDO. Pero ten cuidado al mirar, no te vayas a salir de la carretera.

Cada encabezamiento resalta el síntoma más evidente; a continuación explico qué comprobaciones hay que realizar para encontrar la causa y, en los casos que creo apropiado, explico como se resuelve.

En caso de roturas incluyo también cmo puedes reducirlas.

Casi todos los arreglos se pueden realizar con el equipo de herramientas mínimo que se ha de llevar en un viaje (desmontables, destornillador, llave Allen de 6 mm., cámara de repuesto, llave inglesa, cajita de parches, cable de freno y un trapo; también es recomendable, sobre todo si van varios en la excursión, llevar una llave de radios, un tronchacadenas, una llave de bielas, unas llaves para los conos del buje y un extractor para los piñones si llevamos una marca rara).

También cualquiera puede realizarla la mayor parte de los arreglos sin haberlo visto hacer nunca antes; excepto los que supongan abrir la caja del pedalier, los bujes y la dirección, pues requieren un ajuste bastante preciso, por lo que recomiendo probarlo antes tranquilamente en casa.

RUIDOS

- Si la bici está frenada mira el apartado correspondiente.
- Compueba los bultos.

- Accesorios fuera de sitio (luces, dinamo, pata de cabra,...).

- Tornillos flojos.

- Portabultos, guardabarros, zapatas: mal ajustados o falta de tuercas o tornillos.

- La cadena: falta de grasa (límpiala y engrásala con una brochita o cepillo, gasoil y aceite lubricante); cambio mal metido; desarrollo no permitido; (mira apartado "Defectos en los cambios").

- Pedales, caja del pedalier y ejes de las ruedas: los he agrupado por llevar rodamientos que pueden perder la grasa que necesitan para girar. Comprueba la holgura (empujando en sentido perpendicular al de giro); ajusta y engrasa si es necesario en cuanto puedas (con grasa sólida, nunca con aceites que disolverán la grasa).

- La horquilla delantera al frenar (también notarás que vibra) aprieta la tuerca de la dirección, la que tienes debajo del manillar.

BICI FRENADA

- Bultos.

- Centrado de frenos.

- Freno que no recupera: a) si es de tiro lateral, afloja y engrasa el tornillo central, mira si el muelle está fuera de su sitio; b) si es de tiro central mira si alguno de los muellines está fuera de su sitio; c) cable de freno gastado o sin grasa (sácalo y engrásalo o cámbialo).

- Centrado de ruedas con respecto al cuadro y horquillas.

- Rueda descentrada: si hay un radio roto pon otro; si no tienes radio de repuesto, puedes atar el roto a otros radios retorcien-do la punta que estaba sujet a al buje sin sacar el radio de la llanta (primero, antes de atarlo, lo aflojas y luego lo tensas con cuidado de que

no sobresalga la punta hacia la cámara). Esta práctica es recomendable si el resto de los radios están muy gastados o a partir del segundo radio roto sin reponer. Si el radio roto es del lado del piñón, tendrás que sacar el piñón si quieres cambiar el radio. Si no quieres o no puedes, puedes atar el radio roto a otros o ir preparado con un radio más largo y atarlo de la manera descrita.

En cualquier caso siempre conviene centrar la rueda al final en los alrededores del radio roto (hallamos cambiado o no el radio), pero poco a poco (cuartos de vuelta).

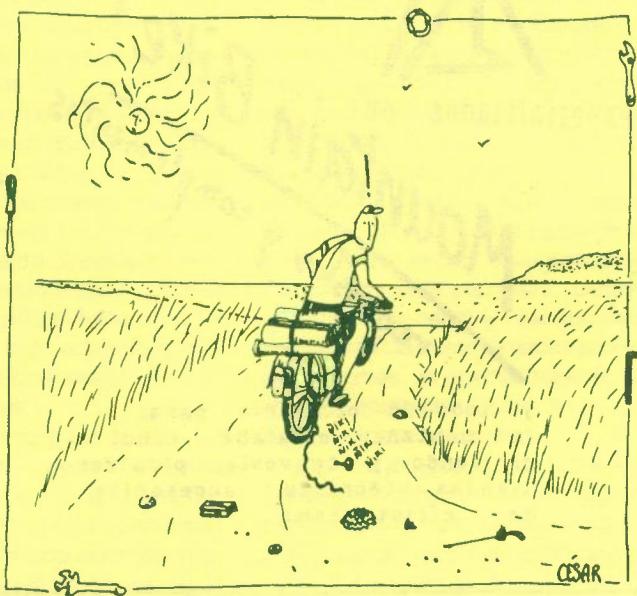
En último extremo afloja un poco los frenos y pedalea con cuidado.

- Una de las ruedas no rueda bien: falta de grasa en los rodamientos o conos muy apretados (afloja la tuerca y contratuerca que hay a los lados del eje de la rueda que son las que sujetan los rodamientos sin que llegue a tomar holgura).

LA BICI NO FRENA O FRENA MAL

Ajusta con la mano unas piezas que tienen todas las bicis, y que verás en seguida en los extremos de las camisas de los cables de freno, para tensar el cable sin necesidad de herramientas.

Si no es suficiente con este ajuste tensa el cable aflojando la tuerca que lo sujeta teniendo en cuenta que las piezas



que he mencionado antes deben tensar al mínimo el cable para que luego puedan servir para ir tensando a medida que se vayan gastando las zapatas.

Puedes dar la vuelta a las zapatas si están desigualmente desgastadas.

Si están muy gastadas las zapatas es posible que te cueste conseguir que frenen bien; cámbialas.

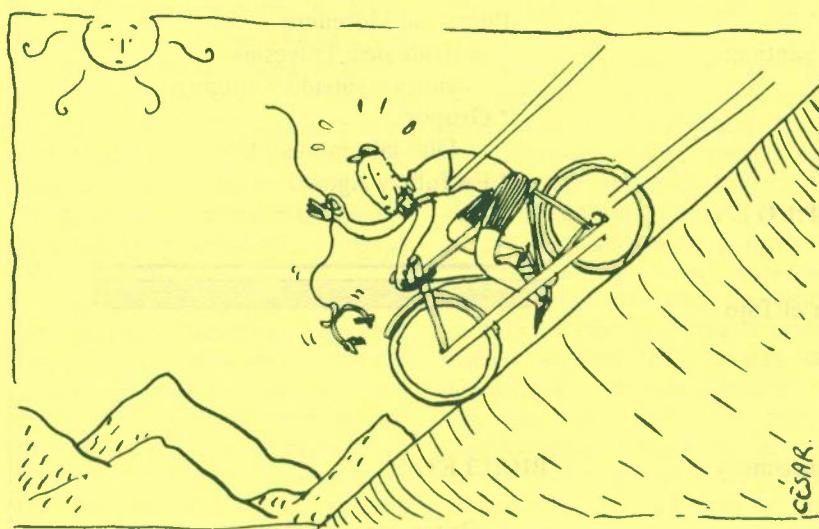
DEFECTOS EN LOS CAMBIOS

- No se queda en un desarrollo. a) En cambios manuales aprieta la muesca que

no se demuestre lo contrario.

- Reventones: 1. Cubierta apropiada y fíjate a menudo en su estado cuando esté muy gastada. Introduce un trozo de trapo duro o una cámara sin válvula entre la cámara y la cubierta, si no puedes cambiarla y ves que se va a romper. 2. Lo mismo, un trapo o una cámara si no puedes cambiar la cubierta.

- Cable de freno: 1. Comprueba el estado del cable antes de salir (cerca de las manetas de frenando), por si se está empezando a partir o está sin grasa. Si



tiene la palanca del cambio. b) En cambios automáticos ajusta el tensor del cable que se encuentra en el cambio hasta que estén correctamente alineadas las ruedecillas del cambio con las coronas del piñón.

- No entran piñones grandes o pequeños.

- Se sale la cadena del plato o piñones.

Estos dos problemas se arreglan ajustando los tornillos que hacen de topes en los cambios. Para saber cuál hace de tope superior e inferior basta con probarlo y fijarse en como funcionan, aparte de que lo pone (H y L por alto y bajo).

PROBLEMAS EN LA DIRECCION

- Manillar suelto: apretar con la llave Allen correspondiente (6mm).

- Dificultad para girar: dirección demasiado fuerte, afloja la tuerca que se encuentra debajo del manillar.

ROTURAS (1. prevención y 2. tratamiento)

- Pinchazos: 1. Lleva cubierta y cámara apropiadas para las características de la ruta y de tu peso (y en buen estado). 2. Pon especial cuidado en buscar si ha quedado el pincho en la cubierta (a veces no se nota hasta que se vuelve a pinchar la cámara); haz presión con el dedo por el interior de la cubierta y piensa que el pincho está dentro de la cubierta mientras

buen estado del otro cable, no frenes bruscamente, reza siquieres, y arrégalo lo antes posible.

- Cable del cambio: 2. Lo mismo que para el cable del freno, teniendo en cuenta que también te vale el cable del freno. 2bis. Si no puedes hacer nada de lo anterior, puedes ajustar los tornillos que hacen de tope en el cambio de manera que la cadena quede en el piñón que deseas.

- Cadena: 1. Manténla engrasada, ten cuidado con los desarrollos que utilizas y que al arrancar esté bien colocada. Ten también en cuenta que la cadena tiene una vida limitada, comprueba de vez en cuando la holgura de tu cadena. 2. Si llevas un tronchacadenas quita el eslabón que se ha roto y vuelve a unir la cadena. Si no lo llevas, hacer lo mismo te va a costar un montón, pero lo puedes conseguir con la punta de un clavo.

- Cambio: 2. Si queda inutilizado quítalo y acorta la cadena.

- Pedal: 1. Cuida de que nunca tenga holgura y estén siempre engrasados los rodamientos (los buenos pedales en la actualidad no suelen necesitar este tipo de mantenimiento). 2. Puedes desmontarlo y dejar el eje para tener un punto provisional de apoyo.

- Cuadro, horquilla delantera, portabultos: 2. En los pueblos siempre hay algún taller que puede realizar una soldadura de emergencia y si son majos y tienen medios suficientes la soldadura puede ser definitiva.

- Llanta: 2. Puedes aflojar el freno para que la llanta no tropiece con las zapatas. Si se ha doblado mucho quita la rueda e intenta enderezarla al menos para que pueda girar.

Eduardo Casás

la camisa está muy gastada o doblada convendría que la cambiases. 2. Cámbialo por otro nuevo o si no tienes, vale el roto, basta con hacerle un nudo en un extremo de modo que haga de cabeza del cable, por eso no cortes todo el cable que te sobra al poner uno nuevo. 2bis. Si no puedes hacer lo anterior, ajusta el otro freno lo mejor posible, comprueba el

cicloturismo? montaña?

EL CABALLO DE ACERO

DISTRIBUIDOR BICICLETAS PEUGEOT

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

el aventurero

TU LIBRERIA

TIEMPO LIBRE, VIAJES
PLANOS, GUIAS, TIENDA
DE COMICS, CIENCIA-
FICTION, ILUSTRACION
NOVELA NEGRA, NOVELA
HISTORICA, INFANTIL
Y JUVENIL
LIBRERIA GENERAL

TRES PLANTAS

Calle Toledo, 15 (Plaza Mayor)
Tel. 265 44 57. 28005 Madrid

NATURALEZA VERANO 90

CENTRO DE ACTIVIDADES NAUTICAS DE "EL ALBERCHE"

- * Iniciación al Piragüismo en el Pantano de San Juan
- * Cursillos F/S
- * Individuales y grupos
- * Desde el 23 de Junio al 2 de Septiembre

CENTRO DE TURISMO NAUTICO EN ARANJUEZ

- * Recorridos en Piragua por el Tajo
- * Individuales:
 - Recorridos de un día
 - Descensos de 5 días
 - Recorridos de 7 días
 - (combinando con cicloturismo y educación ambiental)
- * Grupos:
 - Recorridos de un día
 - Recorridos de F/S
 - Recorridos concertados
- * Desde Junio a Septiembre

WINDSURF

- * Iniciación al Windsurf en el Pantano de El Atazar
- * Cursillos de F/S
- * Individuales
- * Del 16 de Junio al 1 de Julio

CENTRO DE ACTIVIDADES ECUESTRES EN SOTO DEL REAL

- * Rutas a caballo por las dehesas de Colmenar Viejo, Manzanares el Real, Puerto de Morcuera...
- * Individuales: Travesías
 - viernes, sábado y domingo
- * Grupos:
 - Días laborables y F/S
- * En Julio y Agosto

BICICLETAS

- * Rutas en bicicleta por distintas zonas de la Comunidad de Madrid
- * Dirigido a grupos
 - Parques de bicicletas de cicloturismo:
 - Aranjuez
 - Alcalá de Henares
 - Buitrago de Lozoya
 - Almorox
 - Parques de bicicletas de montaña:
 - Puerto de la Morcuera
 - Soto del Real
 - El Atazar
 - Parque de Préstamo de Bicicletas:
 - Leganés

FOTOGRAFIA: LA CAMARA

Uno de los objetos que frecuentemente forman parte del equipaje en un viaje cicloturista es la cámara fotográfica. En este y otros artículos que irán apareciendo en las páginas de nuestra revista intentaremos exponer aspectos más o menos prácticos relacionados con la fotografía, teniendo en cuenta las particularidades que entraña el viaje en bici y el tipo de fotos que en él se suelen realizar..

Comenzaremos por un tema que siempre preocupa a quien empieza a interesarse por la fotografía: ¿qué cámara comprar?

El tema es más complicado de lo que parece debido, sobre todo, a la diversidad de oferta existente en el mercado por la gran expansión que la fotografía ha tenido durante estas décadas.

Hay que señalar que este es un entretenimiento bastante caro, por lo cual la elección ha de ser meditada en diversos aspectos. Las reflexiones que uno debe de hacerse son: ¿cuánto dinero estoy dispuesto a gastarme?, ¿las características del aparato son realmente

cuestión muy importante a la hora de adquirir nuestra cámara.

Vamos a hablar, más que de marcas, de los diferentes tipos de cámaras que podemos transportar en nuestra bici. Dejamos a un lado las cámaras de galería o medio formato por su volumen y peso.

En primer lugar veremos las cámaras llamadas de visión directa. Este tipo de cámara suelen ser las más baratas del mercado y las más sencillas de manejo, ya que no tienen demasiados mecanismos.

Su nombre se debe a su funcionamiento ya que por una lente veremos la escena y por otra tomaremos la fotografía. Esta sencillez de toma nos lleva al problema de cabezas cortadas o también llamado error de paralelaje.

El error de paralelaje es motivado pues por que la escena que nosotros vemos no es exactamente la misma que toma el objetivo de nuestra cámara. De todos modos conviene decir que en algunas en el visor viene un encuadre para corregir el problema.

Además de este problema, que es más evidente en primeros planos, también tiene otros como la dificultad al hacer tomas de objetos en movimiento o en escenas con poca luz, así como la necesidad, en algunas de ellas, de enfocar a ojo y no poder usar el enfoque diferencial.

A favor está su simplicidad y el peso, poco mayor al de una cajetilla de tabaco.

Algunas de estas cámaras de visión directa, que no tienen foco fijo, han incorporado un telémetro, para así poder controlar el enfoque. El telémetro suele ser de imagen partida. Esto

significa que cuando la imagen que vemos por el visor está dividida está fuera de foco y que cuando veamos una imagen completa y única estará enfocado.

Otras también vienen equipadas con exposímetro, con lo que se tiene posibilidad de elegir la velocidad de exposición.

Lo que si suele ser normal es que estas cámaras sean de foco fijo, anulando la posibilidad del cambio de objetivo.

El formato de película que usan es de 110, 120 y 135.

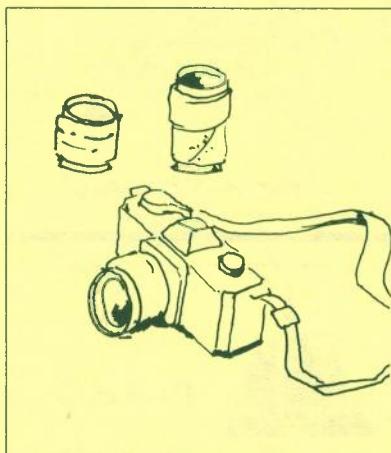
Con respecto a las cámaras reflex, sólo nos vamos a referir a las de 35 mm, ya que tanto las reflex de medio formato como las de doble objetivo, las considero poco prácticas por su peso o complejidad como ya antes dije.

Lo fundamental en este tipo de cámaras es que vamos a ver siempre a través del objetivo, con lo que la foto va a cubrir exactamente la escena que previamente hemos visto. Esto se debe a un sofisticado mecanismo compuesto por espejo, pentaprisma y obturador, que ahora no viene al caso explicar.

Suelen ir equipadas con fotómetro, realizando las mediciones a través del objetivo, siendo estos objetivos intercambiables.

El enfoque con estos objetivos es sencillo y su intercambio se realiza sin velar la película.

El peso es mayor que en el otro tipo de cámara antes descrito y el formato, excepto unas pocas, es de 135, con la posibilidad de uso de varios tipos de película, tanto en emulsión, sensibilidad y calidad de imagen.



necesarias para el tipo de fotos que voy a hacer?, y por último, ¿qué peso estoy dispuesto a transportar?.

En primer lugar, conviene saber que el precio está en relación al grado de solidez y mecanismos diversos que, bien utilizados, nos permiten obtener imágenes con mayor fidelidad y reflejar, en la emulsión de la película, ese instante tal como nosotros pretendíamos. De todos modos, algunos de esos mecanismos no son realmente necesarios,

COMPLEMENTOS PARA EL CICLOTURISMO (VII)

A lo largo de seis números de SIN PRISAS hemos ido repasando y comentando los materiales que el cicloturista usa más frecuentemente como complementos de su afición (cocinillas, colchonetas, tiendas, ropa de lluvia, sacos de dormir y fundas de vivac). En ningún caso hemos podido agotar el tema, ya que (supongo que afortunadamente) el mercado tiene una gama cada vez más amplia de todos estos materiales. Por ello hoy vamos a volver sobre nuestros pasos y presentar nuevos modelos que reúnen características ventajosas o deficiencias a los ya comentados.

COCINILLAS LIGERAS: A los que en su día reseñamos hoy podemos añadir dos modelos de fácil localización en el mercado español:
COCINA A GAS SCORPION: es una pequeñísima cocina desmontable, muy ligera (220 gr. sin cartucho) y que puede guardarse en el bolsillo. Sus prestaciones caloríficas son similares a la usual de Camping Gaz. Sus ventajas son como he dicho, el tamaño y el peso, a lo que hay que añadir su manejabilidad; y sus desventajas el precio y el usar unas bombonas algo especiales que posiblemente no se encuentran en cualquier parte (aunque esto también ocurre con los típicos cartuchos).

COCINA A GAS RANDO: es un fabricado de Camping Gaz. El Kit se compone de la cocina propiamente dicha, alimentada por unos cartuchos enroscables, más un paraviento muy efectivo para cocinar en malas condiciones atmosféricas. A ello hay que sumar una cacerolilla de 0,8 litros y otra de 0,3 litros, una pinza para manejarlas y una correa para mantener todo el Kit en su sitio. Las piezas se introducen unas dentro de otras, consiguiendo un pequeño bulbo de 11x11x15 y 650 gr. de peso, cartucho incluido.

Su precio es aceptable (considerando los accesorios) aunque de nuevo, su problema es el encontrar cartuchos.

En ambos casos, al precio de la cocinilla en sí, hay que calcular el

costo de los cartuchos de gas (430 pts/52 gr la Rando, 425 pts/200 gr la Scorpión).

COLCHONETAS PARA DORMIR: en este apartado podemos incluir dos novedades, ambas de la casa ARTIACH.

COLCHONETA REFLECT: es una clásica colchoneta de esponja de célula cerrada, a la que se le han añadido dos finas láminas de tejido especial por ambas caras, una de ellas aluminizada, de forma que se consigue mayor capacidad aislante y mayor resistencia, sin apenas aumentar el peso.

COLCHONETA SKIN MAT: en base a la más antigua Confort Mat autoinchable, se ha conseguido, cambiando el tejido exterior, una colchoneta mucho más ligera y ocupando, deshinchada, menos volumen. El material exterior tiene un curioso tacto a piel, y se muestra muy antideslizante (todos sabemos lo incómodo que es echarse a dormir sobre una colchoneta en terreno algo inclinado, y comenzar a escurrirse hacia abajo). En caso de pinchazo, puede repararse momentáneamente con un simple trozo de papel "cello". La válvula es automática y se cierra o abre con un simple giro del tapón.

Su peso es de 560 gr y viene con una funda cilíndrica de 24 de alto por 17 de diámetro. Creo que es un buen invento, aunque el precio resulte algo elevado.

TIENDAS LIGERAS: en estos últimos tiempos están llegando a nuestro mercado una ingente cantidad de modelos de marcas no nacionales. Creo sin embargo que merece la pena destacar el modelo Dumas, también de Artiach, una tienda bien diseñada, ligera y económica.

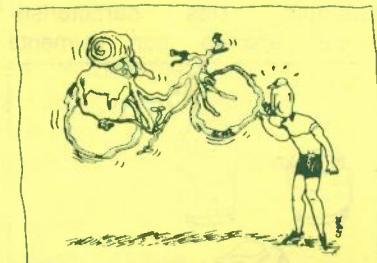
Es para dos plazas, de base rectangular, con dos arcos de fibra de vidrio y un tercero que soporta un breve sobretecho aluminizado. El suelo, de rafia laminada, es idéntico al de su hermana mayor, la Rando, que viene dando buenos resultados a pesar de las objeciones que su aspecto levanta entre algunos. Aún no he

tenido ocasión de probarla personalmente, pero creo que va a ser una buena opción para cicloturismo y excursionismo ligero.

SACOS DE DORMIR: si eres friolero y no te decides por los sacos de duvet, la casa Altus ha sacado un saco con la más moderna de las fibras existentes: el Qualofil. Es una fibra con prestaciones muy similares al duvet y en algunos aspectos, incluso superiores. Hasta ahora estos sacos tenían precios cercanos a los del plumón de calidad media, pero ahora el Lhotse Shar puedes adquirirlo por unas 13.000 pts, y aunque el fabricante no lo indica, creo que puede resistir confortablemente a los -10°C.

Y eso es todo por hoy.

Luis Gilpérez Fraile.



TU TIENDA DE
CICLOTURISMO-CICLOMONTAÑA

tienda Duna 2 plazas.....10.200
colchoneta skin-mat.....5.850
cocina scorpión.....3.400

bicicletas, alforjas, ropa de lluvia, planos, etc

**Servimos a toda España
atendemos consultas por teléfono**

apartado 7009 tlf. (95) 4570849
41080 SEVILLA

INTERNACIONAL

CLUB DE CIUDADES PRO-BICI

Se ha creado en Francia una asociación de ciudades que promueven el uso urbano de la bicicleta. Su propósito es el de extenderse por toda Europa para, como dice su lema, "compartir la calle", es decir devolver parte del espacio urbano a peatones y ciclistas.

Cada ciudad que se adhiere a este Club se compromete en una declaración a mejorar la seguridad de la circulación ciclista, especialmente en el contexto de cualquier operación de reforma urbanística y de tráfico

que se produzca.

Ciudades como Burdeos, Toulouse y Estrasburgo ya pertenecen al Club que ha recibido también las adhesiones de organismos estatales de la planificación del transporte, de la seguridad vial y también de la industria de la bicicleta.

Para adherirse o recibir información como ayuntamiento, asociación o individuo hay que dirigirse a:
Club des Villes Cyclables
Mairie de Bordeaux 33077.
Bordeaux Cédex
Tél. 56909160 poste 1734.

PARTAGEONS



CLUB DES VILLES CYCLABLES

PRO BIKE 90

Esta 6^a Conferencia Internacional sobre el Fomento de la Bicicleta está organizada por la Federación Ciclista Americana (The Bicycle Federation of America) y se celebrará del 12 al 16 de Septiembre de este año en Washington, D.C. Es quizás la más amplia reunión de especialistas en planes y programas de promoción de la bicicleta de las que se celebran en el mundo. Como nuestros "Encuentros" pero a lo grande y con un impresionante apoyo del Estado, de la industria y de los constructores de infraestructura para bicicletas.

En la propaganda que amablemente nos envía Andy Clarke figuran algunos datos sobre la bicicleta en el país más motorizado del mundo que a continuación os resumimos:

De acuerdo con los datos del Instituto Americano de la Bicicleta en 1988 había en U.S.A 86 millones de ciclistas (en la actualidad la cifra es cercana a los 90 millones y para el año 2010 se espera que se alcancen los 110). De los 86 millones de ciclistas 20 millones son usuarios regula-

res, 2,7 millones la emplean diariamente para desplazarse hasta su lugar de trabajo, 1 millón usan la bici como medio de transporte para hacer turismo en vacaciones y 7,5 millones utilizan bici de montaña (de 1987 a 1988 el número de simpatizantes de la bici de montaña creció en un 32%).

También en 1988 el "pedaleo" fue el segundo deporte más popular en Estados Unidos, el 52% de la población adulta (mayores de 18 años) montaba en bicicleta.

Por otra parte, en un estudio de El Consejo de Seguridad Nacional se indica que en 1988 en número de fallecidos por accidente sufrido cuando montaban en bicicleta fue de 1100, de los que 600 lo

fueron en áreas urbanas y 500 en zonas rurales. El 36% de los fallecidos eran niños menores de 14 años, el 26% tenían entre 15 y 24 años y el 38% restante eran adultos mayores de 25 años. El número de heridos durante ese mismo año fue aproximadamente de 50.000, de ellos 40.000 en la ciudad y el resto en el campo.



SPECIALIZED
SCOTT
MBK
PEUGEOT
MARIN
MOUNTAIN BIKES
MUDDY FOX

SPORT
MOUNTAIN BIKE
CICLOTURISMO

ACEPTAMOS TU BICICLETA USADA
COMO ENTRADA

ALQUILER DE BICICLETAS

(PRECIOS ESPECIALES A GRUPOS)

TIENDAS DE CAMPAÑA, PIRAGUAS

PROGRAMAS DE SALIDAS, ACTIVIDADES
Y EXCURSIONES

VENTA POR
CORREO
SOLICITA
CATÁLOGO

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

SI TE DICEN QUE CAÍ

El autor de este artículo cree que una caída lejos de ser una desdicha o una contrariedad, es una buena oportunidad para replantearse algunas cuestiones de la existencia: de dónde venimos, a dónde vamos...

Piensa quién escribe, aunque en esta colaboración no lo exprese, en desvanecimientos históricos de transcendencia, como la caída del Imperio Romano o la de Ronald Reagan descendiendo de un Boeing, o en otras más intencionadas como las de Butragueño en el área de penalti. Por ello recomendamos al ciclista-lector algo banal: continúe leyendo pues... le viene en cuenta.

Introducción a modo de justificación y mil disculpas (1).

No sé si por deformación profesional o por morbo, el caso es que rebulle en mi torrao algo que a ciertas reflexiones acaban conduciendo.

De mi etapa como vendedor de dispositivos anticaídas aplicados a escaleras verticales pude comprobar al menos dos cosas: primero, que la caída en acto de servicio laboral se cotiza a un bajísimo precio y segundo -consecuencia de lo anterior- que si pretendía con las plusvalías de estos aparatos saltar de la pobreza al estrellazgo iba, por cierto, de cráneo. Constatado todo esto, decidí cambiar de tercio: caer o no caer dejaba de ser la cuestión. Hoy en día importo sabandijas en escabeche enlatadas de Mongolia y no descarto hacer lo propio con gamuzinos rojos procedentes de Rumanía en mi último viaje en bici probé las excelencias del caer, hecho que me convierte en especialista en la materia o al menos en portavoz autorizado.

Breve aproximación a la caída callejera / El escándalo metropolitano.

Caer duele. Hasta aquí de acuerdo. Y si de gozar se trata, habrá que hacer algo de ciencia -ípero lo justo!- de la simple anécdota, al menos si de su observancia evitamos lo peor.

Por razones expositivas separaré las caídas en dos tipos poco originales: caídas urbanas y caídas cicloturistas (2).

De las primeras poco se sabe por estos pagos. Son estas caídas íntimas, fáciles de ocultar entre los y las colegas, resultando algo vergonzantes. Por condicionantes del medio, las caídas urbanas o callejeras, suelen estar mayormente vinculadas a colisiones y/o atropellos con/de automóviles, desperfectos en la vía pública... o, en suma, a la falta de sensibilidad de las autoridades municipales que poco o nada miman a esa rara especie de ciclistas urbanos. A reseñar los patinazos sobre manchas de aceite y los tortazos sobre piso mojado, socabones, cristalitos de parabrisas, pelotas corradoras y niños perseguidores que se

introducen entre rueda y pedal. Un asquito oiga. Las caídas urbanas son más espectaculares si suceden en cuesta y sobre todo tomando cambios de dirección con excesiva inclinación y velocidad. Cubiertas anchas y poco desgastadas, frenos ajustados, anunciar cada "maniobra" (que se vean las intenciones), ser más visible que un elefante en un desfile de paramotos y extremar las precauciones es lo más sensato que se me ocurre recomendar. El pésame lo reservo para los familiares.

Un posible inconveniente a la apoteosis de este tipo de caídas es que al ocurrir en un ámbito de alta densidad demográfica puede desencadenar tumultos de vecinos solícitos a socorrer o a carcajearse inmisericordemente. De aquí al desorden público solo media un paso.

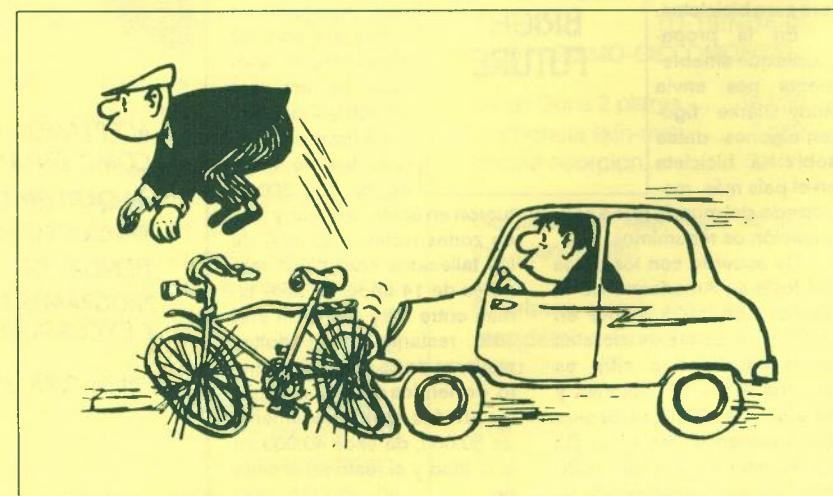
La bici como oficio y la caída como vicio / Apaga y vámonos.

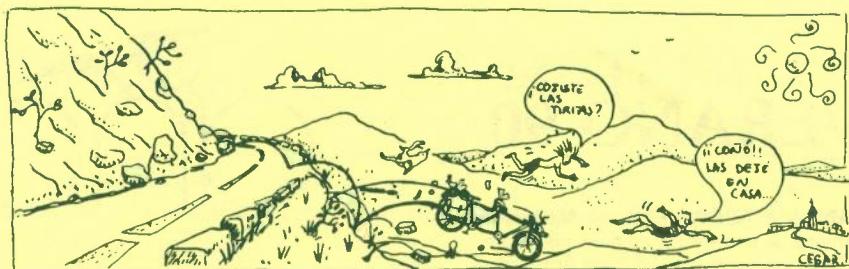
Las caídas cicloturistas ya son otras caídas. A mí no sé, pero parece que me resultan más gloriosas. Si de elegir se trata, una buena caída descendiendo de los lagos de Covadonga es una honrosa caída.

Las caídas en ruta se concretan en una amplísima gama de variantes y sus desencadenantes se aproximan en el límite al infinito. OK.

Hay caídas que matan pero en eso poco se diferencian del amor, por ejemplo. Los he visto caerse acelerando o paseando sosegadamente. Hay quien se cae para bajarse o se baja para caerse, según la perspectiva. La falta de dominio sobre los calapiés da mucha inseguridad entre los que se inician. Son estos primerizos seres muy proclives al contacto con el asfalto, yo diría que algo abusadores. Los desviadores desajustados te llevan a malas pasadas con las salidas de cadena. Si ésta rebasa la corona más dentada del piñón, puede que los eslabones se introduzcan entre dicho piñón, los radios y el eje de la rueda y entonces estás perdido. Caerse de estas maneras se convierte en un acto diríase que mecánico. Se caen, por ruptura del portaequipaje de lantero (3) o por olvidar ajustar una tanca. En serio, te puedes divertir en la bici pero el fonambulismo es arte que dominan pocos. El alcohol y la falta de precauciones hizo archipopular a Stevie Wonder ("si fefes..."). No recordar al ciego trajo fracturación de miembros a algún devoto de los II Encuentros de Arenas descendiendo el Sella.

Habría que hablar con más profusión de los descensos. Son éstos, momentos que podrían calificarse de sublimes. Si la subida que los precede ha sido exageradamente dura y larga, quizás a horas de mucho calor y lo que te espera al otro lado del collado es un precioso y profundo





valle surcado por un río de cristalinas y límpidas aguas, escoltado por hermosa vegetación de ribera y además tu sobaco pide tregua sin más, es posible que relajes atención y frenos, olvides señales de tráfico sobre lo que vendrá 20 metros más alante y al menor fallo... schufff, vuelves como el condor de cuneta en acantilado... y sin parapente. Atención a la gravilla y atención a la curvatura y ancho del trazado. También alerta a los vientos laterales intensos.

El campo es bello. A decir de un famoso cuyo nombre rige en diminutivo: "un lugar por donde pasean los pollos desnudos". Yo diría que un lugar por donde los bichos campean por sus fueros, esto es, sueltos y algo ebrios de libertad. Sin exagerar, una gallina puede ser la peor enemiga del y de la ciclista. L.P., hoy empleado de la CTNE, dio de bruces contra el asfalto en Odollo (León) al intentar bailar la danza del minué con una gallina en horas de siesta. Varios puntos en el mentón y una llanta inservible fueron los resultados más vistosos. A.G.G., mayor de edad y en pleno uso de sus facultades, se dejó atropellar por una oca en el valle del Loira (Francia). Brazo en cabestrillo y complicaciones posteriores acabaron con una prometedora vocación ciclista. Perros, caballos, cabras y demás zoología te ayudan, sí pero... a caer. (4)

Guardar las distancias es casi siem-

pre bueno, pero saberlas guardar: un verdadero arte. Hacer abanicos o avanzar en fila de a uno facilita el pedaleo contra viento. Pero ojo. En el argot ciclista hacer "el afilador" se llama a rodar casi rozando tu rueda delantera con la trasera del siguiente, o viceversa. ¡Te la juegas del todo chaval/a!. Los "guarrazos" de esa guisa son inolvidables. Z.R.B., famoso disidente de Pedalibre, limó de aquella manera codos y rótulas recorriendo la Vía de la Plata. Este mismo personaje sufrió las vicisitudes del cambio de firme entre provincias. El cartel verde que esto anuncia, preludia un demencial cambio de calidades de caminos. Un servidor mismo, aprovechó el tránsito entre comunidades autónomas para verificar los peligros de este hecho político-económico-administrativo (¿qué menos?). En pleno Domingo de Resurrección quedé hecho un Cristo. Aquí el llevar unas alforjas repletas suele amortiguar el impacto del golpe sobre la máquina evitando los desperfectos y el penoso abandono del viaje. El cuerpo torero suele ir más desprotegido. Los guantes almohadillados puestos en su sitio -que son las manos- resultan una bendición y... En fin, no será yo quien recomienda salir de viaje como si de acometer contra una manifestación se tratara, esto es, con casco, rodilleras, coderas y gafas antichoque, vamos de "hombre G" -¡que ya los hay!- pero sí al menos con la máquina afinada y las certe-

zas bien sujetas, no vaya a ser que te caigas porque no querías no caerte. Se me escuse el galimatías. Salud.

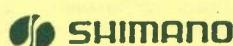
Servando Calderilla.

(Próxima entrega: "Del rodar y la necesidad de roncar")

NOTAS.-

- (1) El/la lector/a pragmático/a puede perfectamente omitir la lectura de este párrafo. Dedicado al coordinador de SIN PRISAS, caído en un ataque de tolerancia.
- (2) Excluyo deliberadamente las caídas producidas en la práctica de bici de montaña por desconocimiento manifiesto de las mismas y por considerarlas pelín soeces (consultar a Manolo-Bembibre).
- (3) Véase SIN PRISAS nº 3 o pregúntese a A.Y.
- (4) A punto de entregar estas cuartillas en la redacción, me llegan noticias de una caída prodigiosa por caminos vecinales de Cáceres. La causa: los agujonazos de un ejército de abejas en plena orgía libadora. Varios puntos de sutura en el haz de la mano derecha y no pocos escozores en el pescuezo del caído hacen calibrar en sus justos términos los peligros que para el oficio ciclista entrañan estos insemitos hijos de la partenogénesis.

CALMERA S/L



Teléf. 227 75 74

Toda clase de bicicletas
y accesorios para cicloturismo
y montaña

ATOCHA, 98

VERANO 90

HOLANDA A TODA VELA: 14 días de viaje con una semana de navegación en antiguos veleros bergantines y 4 noches de hotel en Amsterdam.
Salidas: los jueves a partir de julio.
Precio: 72.000 Ptas.

EN BICI POR HOLANDA: recorrido cicloturista de 10 días por el norte del país, zona idónea para pedalear. Incluye transporte hasta Holanda, bicis, campings y media pensión.
Salidas: quincenales.
Precio: julio y septiembre 69.000 Ptas.
agosto 74.000 Ptas.

TURQUIA, DE ESTAMBUL A LA CAPADOCIA: Recorrido de 15 días incluyendo vuelo de ida y vuelta y hoteles.
Salidas: quincenales.
Precio: 124.000 Ptas.

TREKKINGS:

- * **TIBET INDIO DE LADAKH.** 1 mes en agosto.
Precio: 274.000 Ptas.
- * **EVEREST:** 1 mes en octubre. **Precio:** 295.000 Ptas.

Además durante los meses de julio a octubre:

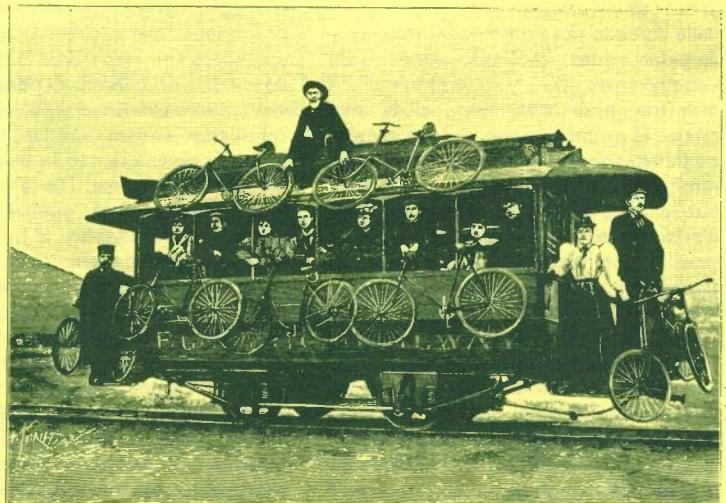
- Rutas de naturaleza en Canadá, Parques Nacionales de EE.UU., Cabo Norte, Los Alpes, Kenia y Tanzania...
- Itinerarios por la ruta maya: México y Guatemala; el mundo andino: Perú y Bolivia; la ruta de la seda: Pakistán y China; el mundo árabe: Siria, Jordania, Egipto, Argelia, el desierto marroquí...

Y también... India y Nepal, Indonesia, Filipinas, Europa del Este, la URSS, EE.UU. de costa a costa...

Rodríguez San Pedro, 2. Of. 1202
28015 Madrid
Tlf.: 445 11 45 - 445 59 62
Fax: (91) 593 91 81

Ronda de Sant Pere, 11.6.º 3a
08010 Barcelona
Tlf.: 302 50 81
Fax: (93) 447 11 48

Ledesma, 7. 1.º Izqda.
48001 Bilbao
Tlf.: 424 42 65 - 424 22 15
Fax: (94) 423 55 93





anosluz LIBROS
LIBRERIA DE VIAJES

Una temporada más con vosotros/as para facilitaros toda la información que podáis precisar en vuestros viajes. Más de cinco mil títulos que abarcan la casi totalidad del planeta, mapas, guías, narrativa de viaje antropología, etc...

Si sois de fuera de Madrid, podéis solicitar envíos contrareembolso.

Francisco de Ricci, 8 • 28015 MADRID • Teléf. 243 01 92 • Fax 593 91 81

POR LA HOZ DEL DURATON

Os ofrecemos a continuación un atractivo y fácil itinerario para bicicletas de montaña. Forma parte de la colección de pequeñas fichas de recorridos seleccionados y editados por Juan Antonio Antón Blanco y que podéis adquirir en tiendas especializadas.

FICHA DE SITUACION

Hoz del Duratón (Provincia de Segovia).

Nuestro recorrido está situado en la vertiente norte del Puerto de Somosierra, y cuyo pueblo más importante es Sepúlveda.

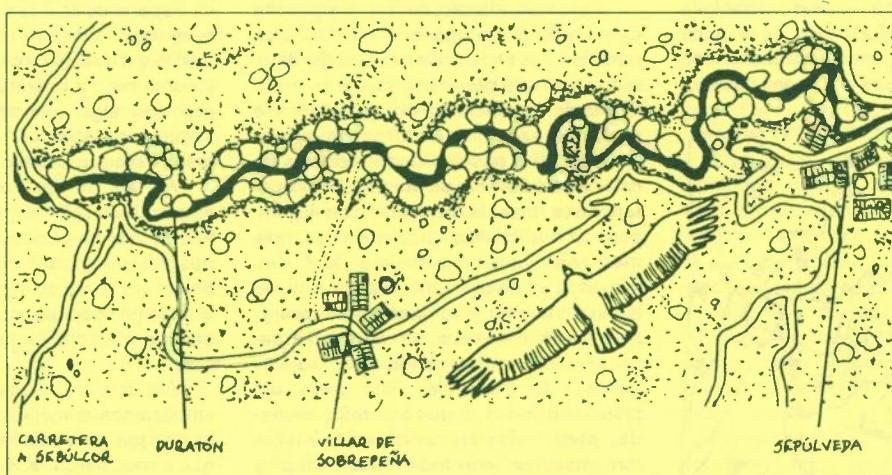
Nuestro punto de partida y llegada se encuentra a 6 km. del pueblo de Sebulcor. Para llegar allí, si venimos por la Nacional cogemos el desvío que nos sitúa en la comarcal 112, por la que iremos a dicho pueblo, para desde aquí coger la carretera que va a Castrillo de Sepúlveda, y en la confluencia de ésta con el Duratón iniciar nuestro recorrido. Zona de acampada a ambos lados del puente.

DATOS TECNICOS

Recorrido apto para principiantes. 100 % del recorrido montado en bicicleta. Bellas vistas. Es necesario aprovisionarnos de agua y alimentos para el recorrido. No olvidar máquina de fotografiar y prismáticos.

FICHA TECNICA

Recorrido que parte de la cota 900 para subir a 950 mts., esto en el tramo antes de llegar a Sepúlveda, desde aquí subimos a 1.076 mts. para en una bajada rápida situarnos en los 900 mts. de la llegada.



Este recorrido consta aproximadamente de unos 24 km. de los cuales la mayor parte es llano. Se puede hacer en unas 4 ó 5 horas, según las ganas que tengamos de observar a los buitres que anidan en la zona. Paisaje agreste y bastante bonito.

Nuestro punto de partida será la zona de acampada. Cogemos la pista que va aguas arriba por la margen izquierda. Como interés, nada más cruzar el puente se encuentra una cueva en la que se ven restos de pinturas rupestres.

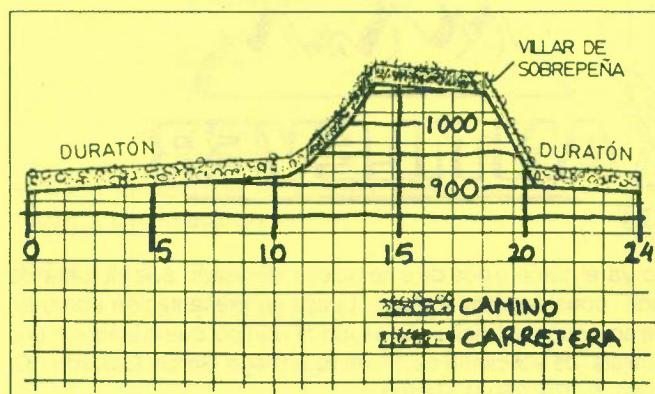
Nos iremos adentrando en el cañón e iremos observando cada vez más buitres, que revolotean tan bajo que casi se pueden coger con la mano.

Los 5 primeros km. son bastante boni-

tos y con frondosa vegetación. Algunas veces la pista se convierte en senda, lo cual da más aliciente a nuestro recorrido. A esta altura nos encontramos con un puente de madera y a la derecha del río un cañón que entra y por él que se percibe una pista, que utilizaremos para el regreso.

Continuamos por la margen izquierda, para en unos 6 km. situarnos a la altura de Sepulveda (molino abandonado y manantial). Cruzamos el río por el puente de hormigón y luego por el antiguo de piedra. Seguimos por la pista hasta llegar a la carretera asfaltada y coger el desvío hacia Villar de Sobrepeña, que en suave subida, y luego de un llano descendente nos lleva a dicho pueblo (6 km.). Nada más pasar el pueblo coger la pista que sale a mano derecha la cual se dirige hacia un depósito de agua. Pista de firme irregular y piedra suelta. Descenderemos durante unos 3 km. por ella y nos adentraremos en un cañón estrecho e insospechado que nos situará en el puente de madera que anteriormente citamos. Cruzamos dicho puente y regresamos por el camino de subida.

NOTA. Otros recorridos publicados: Dehesas de Cercedilla-Fuenfría-Dehesas de Cercedilla (Madrid). Travesía Macizo Peña Ubiña (León-Asturias). Puerto Navacerrada-Camino Schmidt-Cercedilla (Madrid). Hayedo Tejera Negra (Guadalajara). Alto Tajo I (Guadalajara). Puerto Navacerrada-Cercedilla-Puerto Navacerrada (Madrid). Valle de Lozoya (Madrid). Por la Sierra de Majaelrayo (Guadalajara). Laguna del Campillo (Madrid).



I CONCENTRACION DE BICICLETA DE MONTAÑA "CANTILEVER"

Los días 26 y 27 de Mayo en el Puerto de Canencia (Miraflores de la Sierra), y bajo el lema "Vamos a conocernos", ha tenido lugar la 1^a actividad abierta de nuestra Agrupación. Ya ha pasado todo y ahora es el momento de hacer reflexiones, pues este tipo de actividades, tan poco extendidas, son las que el aficionado medio necesita. Hasta ahora el único lugar en donde se podía ver a la "afición" era en las competiciones, y creo que esto dista mucho de la idea básica de los practicantes de la bici de montaña.

Con este artículo me gustaría invitar a los más despiertos a que organicen "moviditas" de este tipo, pues es la única manera de que no nos confundan con "ciclocroseros venados", ni con desertores del BMX.



La idea original es utilizar la montaña de la manera más racional posible y creo que esto puede realizarse haciendo excursiones. No hay que olvidar que nuestras monturas siguen siendo, quizás, el vehículo que menos impacto causa en la naturaleza (estando catalogado incluso por debajo de las caballerías), y que el utilizarlo como medio de desplazamiento en ningún caso podría chocar con la filosofía de un auténtico montañero.

Tras esta introducción vamos a pasar al planteamiento que hicimos para poder llevar a buen fin nuestro objetivo. Lo primero que nos preocupaba era la fecha, pues había que realizar, lo que fuera, antes de que la gente se empezara a tomar vacaciones, y Junio ya era un mes proclive a ello. Mayo, aun arriesgándonos a interferir en la odiosa época de los exámenes, nos pareció el mejor momento. Después nos daríamos cuenta que la media de edad de asistentes rondaba los 30 años, sin duda una etapa de la vida poco ilustrativa.

La verdadera concentración fue el sábado 26, pues al no tener ninguna actividad física programada, sería el momento ideal para charlar, presentarnos

y conocer a un montón de, los que ahora son, buenos amigos. Al final se formó un clima tan familiar que acabamos improvisando una ruta y nos dimos un buen paseo en bici.

A la hora de planear el aposento, qué mejor que una acampada como las de antes. Gracias a una maravillosa finca que pudimos alquilar dispusimos de más de un kilómetro cuadrado de pradera completamente rodeada de árboles (con su riachuelo incluido), en la que montar un auténtico campamento. La pena fue que sólo dormiríamos una noche.

Pasamos a la excursión y el siguiente paso era elegir un lugar en el que todos los participantes encontraran el tipo de itinerario en el que poder pedalear a su nivel. El Alto de Canencia era el lugar en donde podíamos sacar tres circuitos con principio y fin en el mismo Puerto, además de estar a sólo 60 Km. de Madrid. Se prepararon tres rutas; la de nivel alto de 40 Km. con una dificultad propia de los más machacas (con zona trialera de 4 Km. incluida), el nivel medio con 15 Km. de técnica variable y rampas sudorosas y, para los más neófitos, un agradable paseo de 5 Km. recorriendo las suaves rampas de Canencia. Esta parte del planteamiento fue quizás la más acertada, pues todos los participantes pudieron moverse con toda naturalidad y pleno dominio.

Al prever una asistencia cuantiosa se nos planteaba un problema difícil de resolver que era la utilización de senderos de montaña por un gran grupo de participantes. La solución la encontramos en los libros de Historia: "divide y vencerás". La alternativa se nos presentó en forma de monitores que, en número de trece, se decidieron a colaborar desinteresadamente por esta causa. Sin duda esta fue la clave de nuestro éxito. Resultaba muy agradable pedalear con un grupo de 5 ó 6 compañeros y un "Sheriff" que se sabía al dedillo el itinerario (no en vano se habían realizado los dos fines de semana

anteriores con todos los monitores), de esta manera no hacía falta pintar árboles ni usar mapas, la única preocupación de los participantes era pedalear y disfrutar del paisaje.

Cuando a los asistentes se les dijo que irían en grupos pequeños con un "monitor" se esbozó más de una sonrisa, pensando sin duda en esta titulación dudosa. Las caras cambiarían cuando vieron a Juanma Montero y sus dos acompañantes del viaje a Nepal, a Alfonso Carrasco (viaje por las tres Guineas en un mes), a Tinín (futuro campeón de España de M.B.), a Emilio (el rey de la llave inglesa de Ciclos Delicias), a Juan Carlos y a Luci (pioneros de este deporte) y como no... a nosotros mismos (esto impresionó algo menos). Todo saldría según esperábamos y no hubo que lamentar ningún incidente.

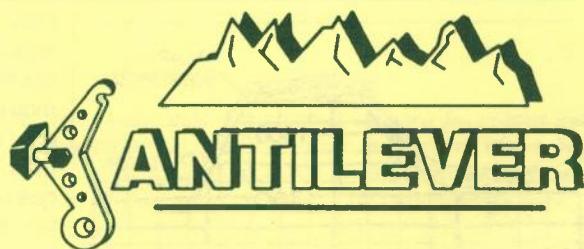
Al filo de las nueve de la mañana empezaba a salir el primer grupo y a las tres de la tarde ya estaríamos todos reunidos en el punto de partida. Realmente era bonito ver como al regreso se había roto el hielo (el poco que quedaba) y se formaba una gran charla de más de 40 personas.

Aunque amenazó una tormenta y nos empezamos a mojar, todos aguantamos hasta que se realizó el divertido sorteo que patrocinaron K.Sport, La Tienda y Delicias. Todos los participantes se llevaron un recuerdo de este evento, aunque creemos que el verdadero recuerdo no se sorteó y ése será el que nos permita seguir organizando excursiones con "nuestros amigos".

Podemos subrayar la participación de Domingo Pliego y Víctor Guerra los cuales tuvieron que realizar un verdadero esfuerzo para poder estar con nosotros.

Espero que este esquema os pueda servir para emprender actividades de este tipo, pues creerme, es la única manera de poder dar a nuestro deporte la dignidad que se merece.

Pablo Bueno



Ha aparecido ya el número dos de este boletín dedicado a la bicicleta de montaña con una considerable mejora, tanto en presentación como en contenido. Desde aquí nuestra felicitación a todo el equipo que la elabora. Los aficionados no dejéis de solicitarla escribiendo a Diego García Gallardo. C/ Muela de San Juan, 6, 3^ºA. 28031 Madrid.

ESO DE LA TECNICA UN POCO DE POLEMICA

El primer día no te atrevías a coger los baches muy fuerte por miedo a que los radios ¡pluff!..., al fin y al cabo esto no deja de parecer una indefensa bicicleta. Más tarde, cuando ya le habías cogido el tranquillo a los tres platos, decidiste recorrer un sendero de montaña; el invento seguía aguantando y, aunque en algún descuido te has atizado más de un guantazo, todavía no se ha roto nada.

Sin dudarlo ni un momento ya crees estar preparado para ejercer como un auténtico bicicletero de montaña. Posiblemente tengas hasta suerte y en tus primeras jornadas no encuentres grandes dificultades para realizar los itinerarios que habías planeado. Pero... ¿te has dado cuenta que lo más que estás recorriendo son 15 ó 20 km al día y encima acabas molido?. ¿Sabes lo que te falta?: TECNICA.

Claro, que como tu podías recorrer con tu trotona de carretera más de 100 km., no te debería faltar práctica ni golpe de pedal. Esto que te ocurre le ha sucedido a mucha gente y se llama error de apreciación. ¡Mira que confundir el cicloturismo alternativo con la bicicleta de montaña!. No, si no te digo que no sean compatibles, pero no son la misma cosa. En este punto es donde muchos se caborean, anuncian la bicicleta en el Segundamano y, cuando consiguen sacar un pingüe beneficio por la venta de su fiel compañera de aventuras, emprenden

una cruzada e incluso llegan a descatalogar el que una bicicleta ande por la montaña aduciendo espasmos ecológicos. Si, si, no te sorprendas porque esas personas tienen nombre y apellido, y muchos de vosotros seguro que conocéis a alguno.

Pero vamos a desarrollar el tema de este artículo antes de emprender ninguna guerra, que los humanos enseguida tomamos partido.

La introducción al ciclismo de montaña se puede sintetizar en tres puntos: la bicicleta, el medio y la técnica.

De la BICICLETA no creo que tengamos que deciros nada, pues sus diferencias son bastante sustanciales respecto a las demás y este no es el momento de hacer precisiones.

Del MEDIO decir lo que dijo un famoso alpinista: la montaña es para los montañeros, y aunque esta frase suena como si la hubiera dicho Ronald Reagan, nos puede dejar ver una conducta clara: en la montaña tienes que someterte a sus leyes, a la dureza, a los elementos,...

Podríamos destacar las leyes de la naturaleza, pues lo más indeseable suele ocurrir cuando se transgreden. Unas veces pones en peligro tu propia vida y otras causas un impacto destructor. Que nadie confunda este término, pues un ser que se dedica a destruir el medio como si fuera su amo y señor, no es un ciclista de montaña, es un igamberro! y para hacer

lo que él hace no necesita necesariamente una bicicleta, en cualquier lugar que actúe siempre será un gambero.

La conclusión puede ser usar el medio de forma racional intentando en lo posible corregir los deterioros que ya estuvieran hechos. No pienso que esta filosofía esté reñida con ninguna tendencia naturalista y si todos la utilizamos podemos llegar a ser un ejemplo a seguir.

El aprender una técnica es lo que produce un mayor rechazo, quizás porque cuando llevas muchos años haciendo un deporte, no concibes que debas empezar desde cero para practicar otro que, a todas luces, parece igual, pero piensa detenidamente que si has cambiado la bicicleta y el medio, ¿porqué no has de cambiar la TECNICA?.

Es muy probable que si tienes humildad contigo mismo y te conviertes en tu propio alumno, tardes poco tiempo en digerir el cambio. No dudes en pedir consejo a alguien, que aunque lleve pocos meses en esto de la bicicleta, se mueva mejor que tú en la montaña y siquieres un consejo aprende a hacer funambulismos porque, en situaciones críticas, te serán de mucha más utilidad de lo que piensas.

Seguro que no estás de acuerdo en muchos puntos, no lo dudes; papely boli que la dirección está en el sumario. ¡Ah!, la que te habla es "la voz de la experiencia".

Pablo Bueno.

LA TIENDA VERDE PLANOS · GUIAS DE MONTAÑA Y ESPELEOLOGIA

c/ Maudes, 38 - Teléf. (91) 533 07 91 - 534 3257 - 28003-MADRID

Gran surtido en:

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

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

SOLICITE CATALOGO A:

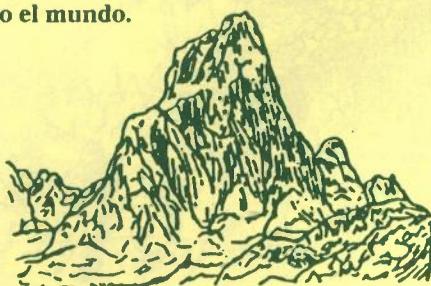
LA TIENDA VERDE

c/ Maudes, 38 - 28003-MADRID

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

Libros turísticos de arte, costumbres y tradiciones.

Guías turísticas de diversos países, mapas carreteras de todo el mundo.



RECUERDOS DE UN VIAJE

Y me encontraba solo, nadie bajaba por el camino, nadie subía. Las piedras, húmedas como la hierba, dejaban sentir la fría noche que se acercaba. Las nubes se pegaban a la tierra, apenas se podían apreciar los abruptos acantilados que había a la izquierda ni la pequeña masa de árboles de la derecha. Avanzaba con dificultad, el fuerte viento me impedía progresar en mi camino. Una menuda lluvia empezó a caer, no podía ver hacia donde me dirigía, a mi alrededor las nubes lo cubrían todo. Estaba como sumergido en un Reino de Tinieblas, donde ni las sombras

existen, ni la luz del día se atreve a penetrar.

Lentamente algunas gotas de lluvia se deslizaban por mi rostro. Avanzaba poco a poco, tenía la extraña sensación de que el tiempo no transcurría, me sentía como una piedra, fija, inmóvil, quieta.

La espesa niebla no me dejaba ver ni el manillar de la bicicleta, me encontraba empapado. El silencio flotaba sobre mi, sólo la lluvia, golpeándose en el cuerpo, provocaba un ligero sonido. Más allá el viento soplaba en los acantilados y el Mar rompía contra la Tierra como si de un ritual mágico y

eterno se tratara.

Al poco tiempo vislumbre entre las espesas nubes sombras de algo que andaba entre los nebulosos árboles. No podía oír nada, salvo el viento, y cuando la nube de agua se fue alejando, pude distinguir al animal que se encontraba pastando allí, tranquilo y sin ningún temor a esas tinieblas insondables que tapaban la luz del Sol. Poco a poco iba subiendo la pendiente. Oía el mar rompiendo en los acantilados y el viento tronando en las oscuras cuevas al lado de los arrecifes. Me preguntaba: ¿cuando llegaré a la cima de la sierra y dejaré estas tinieblas?, pero no tenía contestación. Subía, subía, pero no llegaba a vislumbrar el final de la carretera y el viento me impedía subirme a la bicicleta. Mi mente comenzaba a ver, en cada trozo de roca, formas de seres fantásticos, irreales; algunos me saludaban, otros hablaban entre ellos. La música del vasto océano me llegaba difusa, como si las nubes fuesen el filtro del mundo del Sonido.

A mi mente llegaban voces del pasado, pero donde estaba no existía ni el pasado ni el futuro; sólo existía el ahora, la gota deslizándose por mi pie, el pie avanzando un paso, el aliento vital saliendo de mi cuerpo.

Lo recorrido no se veía: la curva que había dejado atrás, el animal pastando, nada, todo era gris, aplastantemente gris. De repente el camino se inclinaba un poco hacia adelante, a mi derecha unas vallas de madera y un cartel. Me incorporé sobre la bicicleta, empujé el pedal izquierdo hacia abajo y la bicicleta empezó a moverse. Sin ninguna pedalada más tomó velocidad, iba a salir de las tinieblas, del reino de la oscuridad insondable.

Poco después, con la vista hacia las montañas, contemplé el gran y misterioso espectáculo de las nubes ceñidas a la cima de las cumbres; las nubes formaban un solo cuerpo con ellas. ¿Habrá estado allí?. En el horizonte se dejaba ver el mar y la ría de Santa María de Ortigueira, un poco más cerca el bien nombrado pueblo de Cariño.

