

# Sin prisas

Nº 11

DICIEMBRE 1990

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

nace CON BICI  
coordinadora de defensa  
de la bicicleta





## 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/Moratin, 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  
Alfonso Sanz  
Fernando Barrios  
Quino Miguélez

## 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

Desde el anterior número de la revista, allá por junio, han ocurrido bastantes acontecimientos en nuestro mundillo ciclettero. En julio, bajo la buena organización de los Amigos de la Bici de Salamanca, más de 150 cicloturistas pedaleamos juntos por tierras charras. De allí surgió la convocatoria para crear una Coordinadora de Defensa de la Bici (CON BICI) que impulsara nuestra forma de entender y usar la bicicleta. SIN PRISAS pasará a ser el medio de comunicación principal de dicha Coordinadora, sin que ello suponga grandes cambios en su contenido ni elaboración.

Damos pues desde aquí la bienvenida a CON BICI y os animamos a todos (tanto grupos como colaboradores a nivel individual) a integraros en ella. En las páginas 4 y 5 encontraréis más información sobre CON BICI, y en la última página el cupón para asociaros a ella.

## ACCIDENTE MORTAL, Y VAN...

El pasado 15 de julio a las 11 de la mañana en la N-1 a la altura de Billabona (Guipúzcoa), dos cicloturistas eran atropellados por un vehículo causándoles la muerte en el acto. Jose Mª Sainz Alcalde, de 50 años, y Martín Irizar Aramburu, de 29, participaban en la Vuelta Cicloturista a Guipúzcoa. La frecuencia de hechos semejantes (sólo en esta provincia, en el mes de julio, dejaban su vida en la carretera cuatro cicloturistas) y la indefensión ante ellos produjo la indignación de los participantes en la vuelta que, ya ese mismo día, se concentraron en el centro de Donosti para exigir responsabilidades y medidas de seguridad eficaces. Posteriormente, el 29 de julio, varios cientos de ciclistas volvieron a reclamar seguridad y reivindicar itinerarios alternativos en los que se limite el uso del coche en los días festivos (la Diputación de Vizcaya ha creado zonas protegidas de este tipo, como informamos en otras páginas de esta revista). Aunque desde planteamientos diferentes el tema de la seguridad preocupa y aún a todos los usuarios de la bici (federados o no federados, deportistas, ciclistas cotidianos, etc.) y hora es de que nos movamos conjuntamente para hacernos respetar y defender nuestros derechos.

**BICIS SI, BOMBAS NO.** Ese es el título de la campaña que lleva a cabo el colectivo ecopacifista Xevalle, para denunciar los graves problemas que sufre el llamado "tercer mundo" y su relación con los gastos militares y los problemas ecológicos del planeta. Como acto de solidaridad envían al tercer mundo bicis en lugar de bombas, propo-

niéndolas como medio de transporte alternativo tanto para los cooperantes como para los habitantes de las zonas deprimidas. Con el dinero recaudado compran y reparan bicicletas que luego envían a través de Organizaciones No Gubernamentales (ONG) y Comités de Solidaridad. Una primera remesa de 15 bicicletas fue enviada a través de la ONG "Entrepueblos", destinada a un proyecto de formación de promotores de salud entre los refugiados guatemaltecos en México.

Para colaborar podéis enviar bicis o recambios (teléfonos de contacto: 982-404609 -Malolo- y 982-440275 -Anxo-) o vuestra aportación económica a la cuenta 21960 de la Oficina Principal de Caixa Galicia en Monforte de Lemos a nombre de Xevalle (Apartado 22. 27400 Monforte de Lemos. Lugo).

## Bicis



XEVALE - ECOPACIFISMO · APDO. 22, MONFORTE

## LEJARRETA, UN CICLOTURISTA.

En una entrevista realizada por Eduardo Rodríguez y publicada en El País el 30 de octubre, el ciclista de Bériz (Vizcaya), de 32 años, nos descubre parte de su personalidad con sus interesantes respuestas, algunas de las cuales hemos seleccionado.

"Cuando comencé a competir, vi que tenía posibilidades y, de alguna forma, me envié, me enganché. Ahora, sin embargo, no creo ser un apasionado de la competición".

"El hecho de ganar no supone grandes cosas. Lo importante es lo



## TABLON DE ANUNCIOS

que rodea a la victoria, el hecho de hacer feliz a mucha gente. Pero, en realidad, a mí lo que verdaderamente me gusta es hacer cicloturismo. Por ejemplo el día de descanso del Tour lo dedico a recorrer parajes extraños para disfrutar. Ese es el día que más me gusta de todos."

"Competiendo no disfrutas, ya que tienes que ir al límite de tus posibilidades, pendiente de todo, y la bicicleta es entonces únicamente un instrumento para obtener la victoria."

"A mí me gusta dar la cara y no me gusta aprovecharme de los demás. Eso me lo reprocha mucha gente y no hay duda de que repercute a la hora de obtener el máximo rendimiento. Pero yo siento el ciclismo de esa manera."

"Ir en la cola del pelotón es una cuestión de carácter, pues yo soy incapaz de cerrarle a nadie ni de estar peleándome por un puesto en la cabeza."

"A veces tiraría a alguien en un abanico. Hay momentos en los que eres capaz de todo porque estás fuera de tus casillas."

"Lo que se busca es la efectividad, no importa de qué manera. En el fútbol se observa de forma nítida: no importa jugar bien, sino ganar, precisamente lo contrario de lo que debe ser el deporte. Para mí, lo principal es sentirme satisfecho con mi trabajo, no el hecho de conseguir victorias. Con los triunfos se consiguen satisfacciones. Pero, a veces, ser el segundo proporciona mayor placer."

**VIAJE A ASIA.** Busco una persona para viajar hacia Asia en bici, sin prisas y en contacto con la gente y la naturaleza. Valoro la humildad y el respeto a las fascinantes culturas que conoceremos. Tengo experiencia en viajes similares. Paco Santamaría Ares. C/Padre Rábago, 12, 2ºD. 39008 Santander. Tlf. (942)330244.

**LA FOTO PERDIDA.** ¿Quién se acuerda de aquella culebra verde del pilón de agua, que había estado a punto de comerse una salamandra, el tercer día del Encuentro de cicloturistas y ciclistas urbanos este verano?. Los que la sacasteis fotos, ¿podéis mandarme alguna que haya salido bien?. Hildegard Resinger. Pº Estación, 41-43, 7ºB. 37004 Salamanca.

**AFRICA EN BICI.** La Internacional Bicycle Fund (IBF), una organización no gubernamental, sin ánimo de lucro, dirigida a promover el transporte en bicicleta, el desarrollo económico, el entendimiento entre los pueblos y la educación, tiene un programa anual de viajes por África en bici en los que el dinero que pagan los participantes se destina a apoyar el trabajo de la propia Fundación.

Programa 1991:

Túnez. Marzo

Kenia (Valle del Rift). Junio

Zimbabwe. Julio

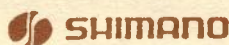
Tienen además publicaciones para quien quiera visitar África por su cuenta, como: "Bicycling in Africa" (192 páginas, 14'95 dólares USA, más costes de envío).

Para más detalles escribir a: IBF-Africa Tours, 4887 Columbia Drive South, Seattle, WA 98108-1919.



Muy distintos del de este soldado liberiano son los viajes que os propone la IBF.

# CALMERA S/L



Toda clase de bicicletas  
y accesorios para cicloturismo  
y montaña

## ATOCHA, 98

Teléf. 227 75 74



## Creada una coordinadora de defensa de la bicicleta

# CON BICI

El 20 de Octubre se constituyó CON BICI, Coordinadora de Defensa de la Bicicleta que pretende incluir a los distintos grupos y personas que promueven y defienden este medio de transporte.

### ¿PARA QUE CON BICI?

1) Objetivos. Son los expuestos en el manifiesto CON-BICI que también aparece en esta revista.

2) Funciones. a) promoción y coordinación de acciones y actividades en relación a los problemas y uso de la bicicleta.

b) Representación de sus miembros ante organismos estatales, instituciones, grupos sociales, organizaciones privadas, etc.

c) Intercambio, difusión y producción de información relativa a la bicicleta.

d) Oferta de servicios a las personas que utilizan la bicicleta.

3) Areas de interés principales.

- \* Seguridad del ciclista

- \* Combinación bicicleta-transporte colectivo

- \* Bicicleta y tráfico urbano

- \* Recuperación de caminos e infraestructuras rurales (vías pecuarias, ferrocarriles abandonados, caminos forestales, etc.)

- \* Infraestructuras especializadas para la circulación de bicicletas

- \* Seguridad de la bicicleta (aparcamientos, candados, seguros, etc.)

- \* Educación/difusión de la bicicleta

- \* El/la ciclista como consumidor (materiales, accesorios, homologaciones, etc.)

### ¿QUIEN FORMA CON BICI?

CON BICI nace con una estructura abierta y flexible en la que se pretende coincidan grupos, colectivos, asocia-

ciones, federaciones y también personas a título individual.

Las organizaciones pueden estar dedicadas a alguna de las modalidades de la bicicleta, a todas o a ninguna expresamente. Pueden pertenecer o no a federaciones más amplias y funcionar o no según la Legislación de Asociaciones. Pueden, por último, tener una vinculación indirecta con la bicicleta, por pertenecer a movimientos o colectivos sociales de visión más global o generalista o, por el contrario, defender la bicicleta en un ámbito local. Lo que unifica sus intereses y objetivos es la promoción y defensa de la bicicleta expresada en el espíritu del manifiesto fundacional.

Se distinguirán tres tipos de miembros en CON BICI:

- \* Miembros federados, organizaciones que participan activamente en su funcionamiento. Con voz y voto en la toma de decisiones.

- \* Organizaciones colaboradoras, sin una participación tan activa, y que reciben la información generada (revista Sin Prisas, informes, estudios, actividades,...).

- \* Socios colaboradores, personas que apoyan a título individual y también reciben dicha información.

Con el objetivo de ir consolidando CON BICI se plantearon una serie de trabajos a llevar a cabo en los próximos meses:

- \* Seguridad vial. Se está elaborando un nº monográfico de SIN PRISAS.

- \* Transporte público y bicis. A lo largo de 1991 se llevará a cabo un estudio sobre la situación actual.

- \* Día reivindicativo de la bici. Durante la campaña de las próximas elecciones municipales prepararemos una acción conjunta.

- \* Seguros. Se recabará información sobre el tema.

Se decidió convertir la revista SIN PRISAS en el medio de comunicación principal de CON BICI sin por ello olvidar el intercambio informativo horizontal entre los grupos y personas integrantes de la Coordinadora.

La financiación provisional se basará en unas cuotas mínimas de 3000 pts. para los miembros federados (incluye 20 subscripciones a la revista SIN PRISAS); 1000 pts. para las organizaciones colaboradoras y 500 pts. para los socios colaboradores.

El 9 de Marzo de 1991, en Madrid, está prevista la próxima reunión de CON BICI (se os convocará oportunamente a todos los grupos que para entonces la integréis).

Grupos asistentes a la asamblea constituyente de CON BICI:

- \* Pedalibre (Madrid)

- \* Amigos de la Bici de Salamanca

- \* Amigos de la Bici de Córdoba

- \* Amics de la Bici (Barcelona)

- \* A.N.V.A. (Valladolid)

- \* La Farinera del Clot (Barcelona)

- \* Kalapié (Donostia)

- \* La Tortuga Perezosa (Iruña)

- \* Valencia en Bici

- \* Xevale (Monforte de Lemos)

- \* Piñón Fijo (Huelva)

- \* Pedapie (Potes)

Aunque no pudieron asistir, mostraron su interés y enviaron previamente sus opiniones los grupos: Alborá (Gijón), Pedal Verd-G.O.B. (Balears), A Contramano (Sevilla) y E.T.E.S. (Sevilla).

Seguimos recibiendo cartas de grupos interesados. En el próximo SIN PRISAS aparecerá la lista completa de los grupos miembros de CON BICI.



# Manifiesto CON BICI

Un planeta pequeño, con recursos que tienen fin; un planeta delicado, que alberga variaciones de la vida que se están destruyendo. Y una máquina, la bicicleta, que respeta los límites y la fragilidad de este lugar.

Una sociedad injusta, con desigualdades debidas a diferencias de raza, sexo, edad o ideología; una sociedad desintegrada, sin vínculos colectivos y con falta de comunicación entre las personas y los grupos que la componen. Y una forma de locomoción y comunicación, la bicicleta, igualitaria y generadora de intercambios entre los seres humanos.

Una economía insolidaria, basada en el lucro individual antes o contra el beneficio colectivo; una economía despilfarradora, que fomenta el consumo por el consumo. Y un artefacto, la bicicleta, beneficioso tanto para el individuo como para el conjunto social y que aprovecha sabiamente la capacidad humana y los bienes de la naturaleza.

Un sistema de transportes irracional, fundamentado en la falsa ilusión de la velocidad, en la fantasía de sobreponerse a las dimensiones del tiempo y del espacio; un sistema de transportes sacralizado y sobrevalorado que rinde culto al movimiento por el movimiento. Y un vehículo, la bicicleta, que incrementa el radio de acción del ser humano sin obligarle a consagrar gran parte de su espacio y del tiempo de su existencia.

Unas ciudades inhabitables, de paisajes invadidos por el automóvil; unas ciudades ahogadas por la contaminación y el ruido, en las que las calles han dejado de ser espacios de convivencia para convertirse en meros lugares de paso. Y una tecnología, la de la bicicleta, que apenas ocupa espacio y no perturba la atmósfera ni la tranquilidad.

Un medio rural y natural amenazado, violado

por los residuos, las infraestructuras, los vehículos y las culturas urbanas. Y un ingenio, la bicicleta, que se acerca al entorno callada y respetuosamente, con escasas exigencias y pequeñas consecuencias para los lugares por los que pasa.

Unas calles y carreteras inseguras, en las que la velocidad de tránsito produce un riesgo permanente para los que circulan por ellas y para los que están en ellas; unas calles y carreteras en las que se verifica e introduce el drama de los accidentes en todo el cuerpo social. Y un modo de transporte, la bicicleta, víctima inocente de la inseguridad.

Una forma de vida insalubre e insatisfactoria; una forma de vida que escinde la acción del pensamiento, que compartimenta el tiempo y niega las capacidades físicas del ser humano. Y la bicicleta, un instrumento de la salud, de la autonomía, del disfrute en la integración con el entorno, de la revalorización del tiempo y de la autoestima del individuo.

CON la BICICLETA podemos contribuir a preservar el planeta y su diversidad; impulsar la equidad y la comunicación social; promover la solidaridad del sistema económico; incrementar la movilidad y la autonomía del individuo; mejorar la calidad de vida urbana; frenar la destrucción del medio rural y natural; reducir los riesgos de la circulación; fortalecer nuestra salud y aprender a disfrutar de nuestras capacidades y de nuestro entorno.

Para apoyar todas esas promesas que surgen CON la BICICLETA nace CON BICI, una organización que tiene como objetivo promover y defender este medio de transporte y recreo. CON BICI quiere reunir a personas y grupos que busquen asegurar y vitalizar la utilización de la bicicleta. CON BICI pretende ser el lugar de encuentro de aquellos y aquellas que se toman la bici con calma, sin prisas.





# CARRIL SANGRE

El autor de este relato de ficción ciclista hace un recorrido por algunos de los problemas urbanos de Madrid siguiendo unas marcas rojas que el Ayuntamiento ha pintado en el pavimento. Son las marcas de la R.E.D., las calles donde la vigilancia municipal se pretende hacer extrema, evitando el aparcamiento en doble fila o en lugares que interrumpen la circulación de los automóviles.

La RED es una medida más de las que el Ayuntamiento ha implantado para intentar que entren y se muevan más coches en la ciudad. Más pasos subterráneos, más aparcamientos, más

capacidad en las calles. Claro está que esa política no puede resolver el problema básico: en la ciudad cabe un número limitado de coches y, además, mucho antes de alcanzar ese límite físico la calidad de vida ya se ha venido abajo por la presencia de automóviles.

Por eso, la propuesta que hacemos los ciclistas en Madrid es, precisamente, invertir esa política de tráfico y, en lugar de favorecer la entrada de coches en la ciudad, restringir su acceso y su aparcamiento. En las circunstancias actuales, dado el número escaso de ciclistas que surcan nuestras calles, seguimos pensando que el mejor "carril-bici", hoy, es

la restricción del uso del automóvil privado.

Si efectivamente se consigue esta restricción entonces tendremos la oportunidad de recuperar el espacio, el aire y la tranquilidad para los peatones y para los ciclistas.

Mientras tanto ahí queda, borrándose en el pavimento, otro intentovano de arreglar el tráfico con el contradictorio sistema de incrementar aparentemente las posibilidades de usar el automóvil, es decir, echando más leña al fuego de la circulación.

¿Carril-bici?, ¿Carril-moto?, ¿Carril-todo? o carril-nada. Un gran misterio encerrarán para siempre esas líneas rojas discontinuas, alineadas a pocos centímetros del bordillo de las calles. Líneas rojas-color sangre. ¿Sangre de quién o de qué?

Bajé hacia el Prado y, siguiendo el trayecto marcado en el asfalto, llegué a la plaza Santa Ana. Frente al Teatro Español yacía la primera víctima, luego aparecieron muchas más, entre restos de artesanía esparcida por la plaza, todas víctimas de una absurda "Matanza". El carril se alimentó de la sangre de todos ellos, después siguió configurando su recto camino de tramos discontinuos.

Por La Latina, Gran Vía, Lavapiés y muchas partes del centro, el carril se internó en algunas casa para salir un tiempo después, sacando a rastras

a vecinos desahuciados de sus inmuebles declarados en ruina. El camino por aquí se tornó escabroso, lleno de trabas, aborrecible, pero finalmente consiguió abrirse paso y llegar a Malasaña, arrasando en su ruta unos cuantos locales de música y copas.

Por Chamberí y Salamanca el carril continuó ya su rumbo alegre y fluído, mientras dejaba urinarios públicos por el camino. Cacas y mierdas a cinco duros, pero durante no más de quince minutos.

Después su curso me llevó por una de esas calles flanqueadas por placas R.E.D. Rojo en inglés (que es más "chic"). Se trataba de una amenaza, pero los conductores no muerden el anzuelo y el caos prosigue, un caos de carriles de colores bajo el tráfico.

Finalmente, sí, llegué donde ya me imaginaba, el carril finalizó en el Ayuntamiento. No, creo que me equivoqué, realmente me di después cuenta que había seguido el carril en dirección contraria, en dirección prohibida. El carril comenzaba en el Ayuntamiento. Había recorrido al contrario un trayecto color sangre por una ciudad herida de muerte. Una ciudad que fallece entre humos, atascos y toques histéricos de claxon.

Madrid huele a muerto. El tráfico entierra el carril bici color-sangre, el ayuntamiento entierra los coches en túneles ruinosos e inútiles mientras el alcalde entierra niños recién nacidos, colocando placas con su nombre en el suelo, al lado de un árbol.

Alvaro (INEM FOREVER)

## Próximo número: Monográfico SEGURIDAD VIAL

Con motivo de la entrada en vigor de la Nueva Ley de Tráfico y Seguridad Vial (BOE nº 63, 14 de Marzo de 1990), el próximo número de nuestra revista tendrá un carácter especial y se dedicará a los aspectos de mayor actualidad de la seguridad vial ciclista.

- crítica del nuevo texto legal.
- polémica sobre el casco.
- seguridad vial e infraestructura ciclista.
- seguridad del automovilista frente a seguridad del ciclista.
- etc...

Quienes deseeis publicar algún trabajo en relación a este asunto enviádnoslo antes del 15 de Febrero próximo.





# ECOS URBANOS

**EL "CARRIL-BICI" DE LA DIAGONAL DE BARCELONA DOS PASOS ATRAS PARA LA BICICLETA.** El pasado 13 de Octubre el alcalde de Barcelona inauguró la primera vía para bicicletas de la ciudad. Es bidireccional y transcurre desde la Plaza Francesc Macià hasta el parque de Cervantes a lo largo de dos kilómetros. Los Amigos de la Bici han mostrado su desacuerdo con la obra por los siguientes motivos:

"Consideramos la pista inaugurada como NO APTA para el usuario cotidiano de la bicicleta que busca, primordialmente, rapidez y comodidad, ya que:

- Es lenta e incómoda por las características de su pavimentación.
- Es conflictiva con los peatones.
- Está desconectada de las calles que atraviesa.

- Tiene los extremos mal resueltos, con accesos imposibles o deficientes.

Sólo resulta apta, en su estado actual, para el paseo y además tiene el contrasentido de que no se permite entrar con bicicleta a los dos parques junto a los que pasa.

No se han tenido en cuenta la mayoría de nuestras sugerencias en la fase de proyecto ni se nos ha invitado a visitar las obras. En definitiva, **BARCELONA SIGUE SIN TENER UNA AUTENTICA VIA PARA CICLISTAS RAPIDA, SEGURA Y EFICIENTE**".

De nuevo, una actuación a favor de la bicicleta mal planteada y proyectada puede resultar contraproducente para el uso del vehículo que pretende apoyar.

**PROHIBIDO APARCAR.** Varios medios

de comunicación han recogido la protesta de Francisco Javier García Colomo ante la actitud del Instituto Municipal de Deportes de Madrid que prohíbe la entrada de bicicletas a sus instalaciones.

Pocos comentarios hacen falta sobre esta ridícula situación. Sabíamos que la bicicleta como deporte es distinto que la bicicleta como transporte, pero no hasta el punto de fomentar el deporte y prohibir o disuadir el transporte.

En realidad este caso es uno más de los que ocurren a diario en nuestras ciudades en las que todo contribuye a dificultar la circulación de bicicletas.

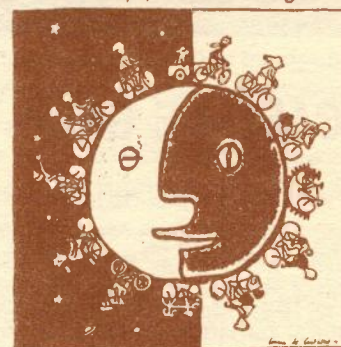
Sólo con que los miles y miles de edificios y establecimientos públicos instalaran aparcamientos de bicicletas para las personas que a ellos acudieran, se producirían también miles y miles de desplazamientos cotidianos en bici. Cambiaría la imagen del ciclista como visitante molesto y se garantizaría una mayor seguridad de las bicicletas.

Pedalibre ha enviado una nota de protesta a las autoridades correspondientes.

**VALENCIA EN BICI.** Así se denomina el colectivo de usuarios de la bici surgido la pasada primavera. Reivindican la utilización de la bicicleta como medio de transporte cotidiano, con los mismos derechos que los demás vehículos; la mejora y ampliación del carril-bici; estacionamientos vigilados para bicis y en general una "ciudad para vivir", mejorando el entorno urbano y la calidad de vida. Acaban de nacer y ya cuentan con más de cien miembros. Podéis contactar con ellos en la si-

guiente dirección: C/Portal de Valldigna, 15, bajo. 46003 Valencia; o telefónicamente en el (96)3317864 (Martes de 9 a 11).

**COLECTIVO PEDALEA.** Provenientes de la Asamblea Ecologista y otros sectores, diversos ciclistas han confluído en la universidad de Zaragoza (algunos son estudiantes y otros profesores o personal no docente) y han creado un nuevo grupo. Ya están inmersos en una campaña para que la gente acuda en bici a la universidad y preparan otros proyectos. Su dirección: Colectivo Pedalea. Edificio Interfacultades. Ciudad Universitaria. Pza. San Francisco, s/n. 50009 Zaragoza.



**24 HORAS AMB BICI.** Como otros años, y también organizadas por Amic de la Bici, Group de Cyclotourisme La Farinera y Biciclot, se celebraron los pasados 9 y 10 de Noviembre, las "24 horas amb Bici per Barcelona". Doce paseos en bici por todos los barrios de la ciudad, durante 24 horas, para reivindicar el uso diario de este vehículo no contaminante.

## LA TIENDA VERDE PLANOS · GUIAS DE MONTAÑA Y ESPELEOLOGIA

c/ Maudes, 38 - Teléf. (91) 533 07 91 - 533 64 54 - 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, 23 y 38 - 28003-MADRID

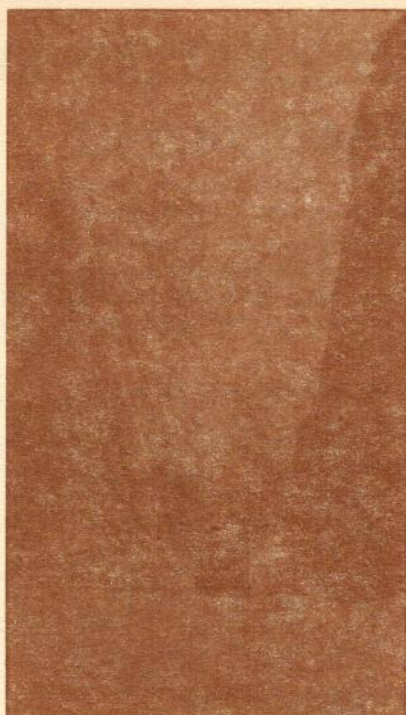
Mapas 1-50.000 de toda España del Instituto Geográfico Nacional.

Libros turísticos de arte, costumbres y tradiciones.

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







## VALLE DEL DRAA (Marruecos en bicicleta de Montaña)

Al sur de Marrakech, prácticamente en el umbral del Sáhara, existe uno de los oasis más hermosos del desierto marroquí: el Valle del Río Drâa. Un curso de agua que desciende lentamente entre rocas de arcilla desde la frontera argelina.

Tras volar a Marrakech directamente desde Madrid nos trasladamos por carretera 200 km. al sur, a la ciudad de Ouarzazate, "puerta del desierto", donde comienza nuestra ruta. En el camino hacemos una visita obligada a la mítica ciudad de Zagora, así como a pequeños poblados de agricultores asentados junto al Río.

Y para terminar, un día completo en Marrakech.

**DURACION:** 10 días / 9 noches

**PRECIO:** 123.000 ptas.

**INCLUYE:** 5 noches alojamiento en hotel; 4 noches con acampada en tiendas; avión Madrid-Marrakech-Ouarzazate; traslado en bus Mahmid-Marrakech; comidas (pensión completa), guía acompañante en bici, vehículo de apoyo con conductor-mecánico. Traslado del equipaje, seguro de viaje, alquiler de bicicleta de montaña, material de camping y primeros auxilios.

**NO INCLUYE:** Comida día libre en Marrakech.

**TAMAÑO DEL GRUPO:** 10-25 plazas

**FECHAS:** Salida 26/12. Regreso 4/1

**DESCUENTOS OPCIONALES:** En caso de llevar bicicleta propia 4.000 pts.

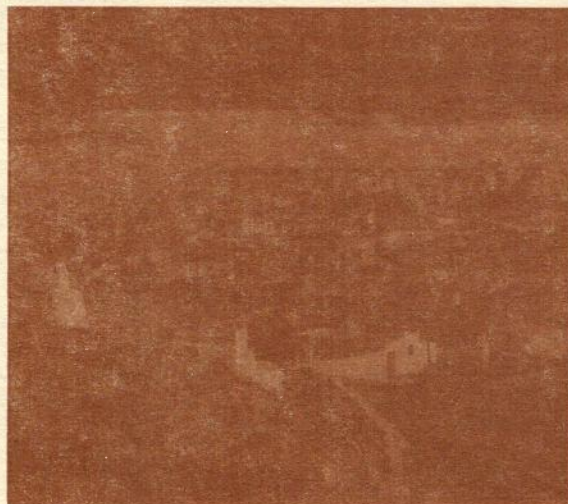
## "CABO DE GATA" EN BICI

Recorrido en bici de montaña por el Parque Natural "Cabo de Gata-Níjar", espléndido paisaje volcánico junto a un Mediterráneo intacto. La ruta discurre por los agrestes paisajes de este Parque Natural bañados por el Mediterráneo: recortadas costas, "ramblas", interesante vegetación y toda la luz de este rincón almeriense.

**FECHA:** 2 al 5 de Enero.

**PRECIO:** 21.000 pts.

**INCLUYE:** Pensión completa, alojamiento, guía en bici, vehículo de apoyo, alquiler de bici en montaña, infraestructura de acampada y cocina, seguro.



## MARRUECOS EN BICI "TANGER-CASABLANCA"

La Costa Norte de Marruecos es un lugar ideal para la práctica del cicloturismo durante el invierno. Una suave temperatura, que oscila en torno a los 18 grados, y una carretera prácticamente llana y con buen firme, hacen las delicias de cualquier cicloturista que quiera introducirse en la "aventura de Africa".

A lo largo de ocho días de recorrido en bici visitamos lugares muy dispares, pasando de la tranquilidad paradisíaca de las playas de Asilah y M. Bousselham al ambiente cosmopolita de Casablanca. Toda la belleza de Marruecos a ritmo de pedal.

**DURACION:** 10 días / 9 noches

**PRECIO:** 61.000 ptas.

**INCLUYE:** • FERRY Algeciras-Tánger y regreso: 9 noches de alojamiento en hotel • Comidas (pensión completa) • Guía acompañante en bici; vehículo de apoyo con conductor/mecánico; traslados del equipaje entre hoteles; seguro de viaje; tren de regreso Casablanca-Tánger.

• Alquiler de bici opcional: 4.000 ptas.

**NO INCLUYE:** Comida día libre en Rabat y Casablanca.

**FECHAS:** Salida día 26 / Algeciras / 10 h.  
Regreso día 4 / Algeciras / 21 h.



**KARACOL**  
CICMA 396  
¡SOLICITA PROGRAMA!

**MADRID**

Montera, 32 - 1.º  
Telf.: (91) 521 93 18  
Fax (91) 532 96 21



# SOÑANDO DESDE MI CUARTEL

Este relato de un pequeño viaje a Soria a mediados de Agosto, escrito mientras permanecía de servicio en mi cuartel, se lo dedico a todos aquellos que hacen la mili y lo están pasando mal. También a los que están privados de libertad en las cárceles y como no, a los soñadores y amantes de la libertad.

Después de poner las bicis en las bacas de los coches en Cibeles salimos hacia Vinuesa (Soria). En el bonito pueblo de Riaza, en una breve y reconfortante parada saciamos nuestra sed.

Ya en Vinuesa recorrimos andando sus recoletas calles en una noche estrellada. Bellas casas y rincones insólitos para un pueblo en tierra de pinares.

Acampamos en la subida a la Laguna Negra, aquella de la leyenda de las tierras de Albar González, narrada en las poesías completas de Antonio Machado.

Tras levantarnos y recibir las increpacias de la Guardia Civil por nuestra acampada, subimos a la Laguna Negra donde un baño fue la

mejor forma de despertarnos. Luego bajando un poco hacia Vinuesa tomamos una pista forestal a la derecha y continuamos entre pinos y estupendas panorámicas hasta el refugio llamado Bocal Prado. Desde aquí algunos subieron al Urbión, no sin dificultades.

El domingo, después de desayunar, una espectacular bajada hacia Covalada, incluso esquivando algu-

Terminamos el día en Quintanar de la Sierra, en una zona de acampada situada en la carretera hacia Neila.

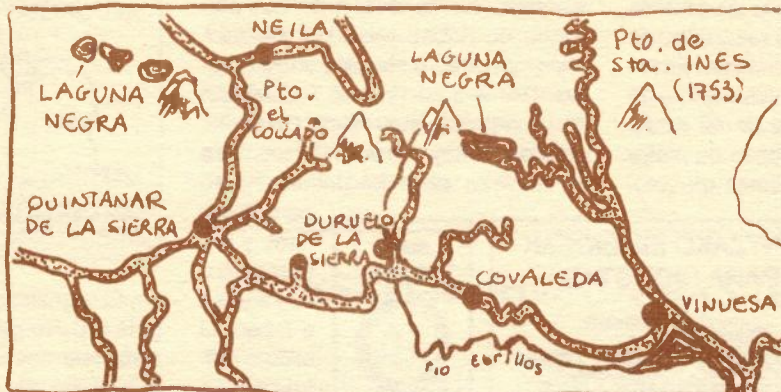
El lunes tras grandes esfuerzos lograbamos alcanzar la primera laguna, la de las Pardillas, tras la que hay un mirador, luego otra laguna y por fin la Larga y la Negra. Hay varios refugios por la zona y merece la pena hacer alguna excursión a pie.

Tras una bajada larga y con pavimento no demasiado bueno se llega a Neila, donde pude admirar con encanto unos escudos noviliarios, que dan cuenta de la antigüedad de este pueblo y charlar con un viejecillo, uno de mis mayores placeres en los viajes en bici.

Por la noche, una paella que se acabó

enseguida y una animada conversación fue la culminación de un día de gran gasto de energías.

El Martes, ya camino de Madrid pasamos por el Monasterio de Silos; nos deslizamos por el pasadizo del cañón de Yecla y paramos en Caleruega cuna de Santo Domingo de Guzmán (fundador de los Dominicos).



na que otra vaca. Eran las fiestas (13 de Agosto) de San Lorenzo y había caldereta, a la que nos apuntamos. Olía que alimentaba y sabía estupendamente.

Continuamos nuestro viaje, y en Duruelo de la Sierra pudimos contemplar unas tumbas pulidas en la roca y abiertas por arriba.

## COMPLEMENTOS PARA CICLOTURISMO VIII

### STOP AL AGUA

Las alforjas para cicloturismo suelen estar fabricadas con materiales impermeabilizados (nylón o cordura) pero después de soportar lluvias persistentes, incluso las de mayor calidad, terminan por dejar pasar agua por cremalleras y costuras. Acabar con el saco de dormir, la ropa o la cámara de fotos mojados, es un incidente frecuente que el ingenio del cicloturista intenta, y a veces hasta consigue, evitar con fundas de plástico y otros inventos.

Pero ahora, con las bolsas herméticas AGUA-STOP y similares, la solución es sencilla y casi económica.

Estas bolsas se venden en cinco tamaños (23x40, 30x45, 35x75, 42x80 y 48x98) y están fabricadas con PVC laminado sobre un soporte de perlón.

Su resistencia al roce es bastante buena y al desgarrar magnífica. Las costuras están termosoldadas y un sencillo sistema de cierre por solapado permite incluso sumergirlas. Las de tamaño grande llevan unas correas para utilizarlas como mochilas, y las pequeñas son idóneas para introducirlas dentro de las alforjas.

Además, no es difícil imaginar otros usos: llenas de aire, sirven como almohadas; llenas de agua, como garrafas, etc.

Sus precios oscilan entre las 1.400 y las 4.500 pts. y si no las encuentras en tu proveedor habitual, puedes solicitarlas a DEPORTES RISKÓ.

Luis Gilpérez Fraile.

Fede.



risko

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



## RECORRIDOS PROTEGIDOS EN VIZCAYA

### Introducción.

La gran afición a la bici que existe en Euzkadi, hace que las carreteras, especialmente las de tráfico menos intenso y mejor firme, se llenen cada fin de semana de "txirrindularis" (ciclistas). Ante esto la Diputación de Bizkaia ha puesto en funcionamiento, desde el pasado Marzo, un sistema de zonas protegidas y recorridos de preferencia para las bicicletas. En las zonas protegidas los vehículos no pueden circular a más de 40 Km/h, mientras que en las zonas de preferencia no existe dicho límite de velo-

El segundo recorrido va desde Bilbao, por carretera de muy transitada, hasta Elorrio. Aquí se encuentra un circuito protegido, habiendo otro a la altura de Zamudio. En total 88 Km. de circuito preferente y 24 de protegido.

Adentrandonos en la provincia tenemos el tercer recorrido que partiendo de Bilbao pasa por Basauri, zona industrial, y se pone en Miraballés. Desde aquí o vamos hacia Orduña o nos dirigimos hacia Otxandio, para lo cual hay que subir un puerto de 2ª, luego se pasa por Urkiola, futuro

parque natural, y por Durango se regresa a Bilbao. El circuito preferente consta de 72 Km y el protegido de 46.

Por la margen izquierda y las Encartaciones dis-

embargo la vigilancia es nula y tantos años de "civilización" automovilista no se olvidan fácilmente con lo que, a pesar de la buena señalización de las rutas, es fácil que, junto a la señal que limita la velocidad a 40 Km/h, te adelanten los coches a todo pastilla.

### TXIRRINDULARIENTZAKO IBILBIDEAK RECORRIDOS PARA CICLISTAS



cidad aunque las bicicletas tienen preferencia sobre los demás vehículos. Tanto unas como otras se limitan a los fines de semana y días festivos, de 8 de la mañana a 2 de la tarde, existiendo un total de 245 kilómetros de zonas de protección y 420 de preferencia. Las rutas están perfectamente señalizadas, tanto en sus comienzos como en sus cruces, con carteles informativos fácilmente visibles. Cinco recorridos, la mayoría de los cuales parten de Bilbao o alrededores, recorren las distintas comarcas de la provincia.

### Los recorridos.

El primer recorrido discurre por la comarca de Uribe-Aldea. Parte de las Arenas (a 12 Km. de Bilbao) para dirigirse a Mungia. Tras una vuelta por una bonita zona pintoresca vuelve a Mungia para dirigirse a Urduliz y regresar de nuevo a Las Arenas por una carretera muy frecuentada por coches. En total 25 Km. de zona protegida y 80 de preferente.

ocurre el cuarto recorrido. Partiendo de Bilbao, pasa por Barakaldo, Portugalete y Muzkiz hasta la carretera de Karranza, zona tranquila para pasear con la bici. El "bidegorri", único en la provincia, puede ser otra alternativa. La vuelta por Alonsotegi, es problemática por el excesivo tráfico. Tiene el recorrido 110 Km. de circuito preferente y 55 de protegido.

El último recorrido va por el Duranguesado y la costa teniendo como punto de referencia Gernika. Las posibilidades son variadas y, por ejemplo, desde la tranquila zona protegida que va por Bolívar y Markina, se puede ir al mar por Lekeitio o ir por la ría de Gernika hasta Bermeo. Aquí son 140 los Km. del circuito preferente y 80 los del protegido.

### Comentarios.

En principio y aunque la filosofía subyacente pretende exclusivamente promover el uso de la bici para hacer un poco de deporte los fines de semana, la iniciativa es positiva. Sin

### RECORRIDO nº1



El significado de las zona protegida (a parte del límite de velocidad), no queda muy claro, aunque deduzco que se permite ir en grupo, no siendo por tanto obligatorio ir de uno en uno.

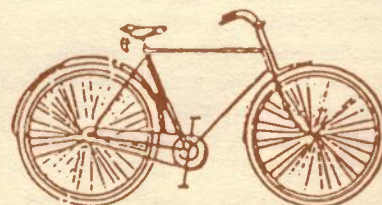
Lo del horario, o es que quieren que estemos en forma para el 92 o que el domingo después del paseo comamos con la familia. El caso es que al que va por la tarde o con su bocata para todo el día... no le protege nadie. Una vez más a los que tenemos una concepción más tranquila de la bici nos han dejado de lado aunque, como decía, la iniciativa, con sus limitaciones, es positiva.

Manu Díaz

cicloturismo? montaña?

**EL CABALLO  
DE ACERO**

DISTRIBUIDOR BICICLETAS PEUGEOT



C/ O'donnell, nº 7

FRENTE AL RETIRO

☎ 435 89 71



## LIBROS PARA PEDALEAR

### CICLOTURISMO

La editorial vasca SUA Edizioak continúa su serie de guías cicloturistas hechas para leer en ruta (en el nº 8 de SIN PRISAS os comentábamos la aparición de la primera de ellas: "La alta ruta de los Pirineos en Bici"). Su formato y encuadernación con alambre enrollado permiten un manejo fácil y su transporte en la alforja delantera. La información contenida se limita a lo preciso para seguir las incidencias del itinerario y conocer, anticipadamente, la disponibilidad de alojamientos, vituallas, etc, en las poblaciones a visitar. Por lo demás, escasos pero oportunos comentarios permiten aprovechar mejor el viaje. Los recorridos suelen dividirse en etapas de entre 50 a 80 kilómetros, de las que se adjunta perfiles y mapas. El precio de cada ejemplar es de 900 ó 1000 pts. Los nuevos títulos aparecidos son:

\* "El camino de Santiago en bici". Eloy Angulo y otros autores.

Describe en 13 etapas, con un total de 815 km. (62.5 de media), el denominado "camino francés" desde Saint Jean Pied de Port (Francia), pasando por Roncesvalles hasta Santiago de Compostela. Incluye una etapa supletoria desde Hendaya, de fácil acceso por tren, hasta el comienzo del recorrido.

\* "Bizkaia en bici". J.V. Galzarza y A. Ariznabarreta.

Nueve rutas (más una variante) para "conocer este trozo de Euskal Herria, encima de la bici". Las rutas se ligan unas a otras empezando la siguiente donde terminó la anterior. Sólo la última es un bucle con comienzo y final en Bilbo. \* "La Alpujarra en bici". J.L. Barrenetxea y H. Muñoz.

Recorrido por las Alpujarras en nueve etapas clásica más una especial, Capileira-Capileira con subida hasta el Veleta.

### TODO TERRENO

Recogemos dos publicaciones dedicadas, o incluyendo, rutas para bicicletas todo terreno. Con encuadernación rústica (en lugar de los baratos y manejables alambres enrollados), contienen rutas descritas con más o menos detalles, con croquis y perfiles de las etapas e indicando dificultad, horario, desnivel, distancia e interés general.

\* "Ciclismo de Montaña. BTT." Adolfo Martínez. 1300 Pts. SUA. Edizioak.

De la misma editorial antes mencionada, pero dentro de la colección "Descubrir Navarra". Veinticinco itinerarios para bicis de montaña por tierras navarras.

\* "Irati. 100 paseos y excursiones". Miguel Angulo. 1100 Pts. Editorial Elkar.

El libro presenta diversos paseos por el bosque de Irati (Pirineo navarro) y montañas circundantes, a pie, con esquís o en bicicletas todo terreno. Del total de itinerarios, 19 son los propuestos para bicis todo terreno.



SPECIALIZED  
SCOTT  
**MBK**  
PEUGEOT  
MARIN  
MOUNTAIN BIKES  
MUDDY FOX

**K-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  
CATALOGO**

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



# RUIDOS

## CAUSAS Y POSIBLES SOLUCIONES

Hacer caso omiso de ruiditos y chasquidos que se produzcan en la bicicleta de forma más o menos continuada, puede desembocar en averías a veces de cierta importancia y ya sabemos como están los costes de los arreglos en los talleres especializados.

Intentar averiguar el origen de estos ruidos nos puede salvar de una avería en ruta, que a veces puede ser peligrosa y de difícil arreglo.

### 1.- RUIDO SILBANTE AL PEDALEAR.

Causa: Cadena sin grasa.

Solución: Limpiar la cadena y engrasar moderadamente con aceite mineral. Asimismo también limpiaremos los platos y piñones.

### 2.- RUIDO RASQUEANTE AL PEDALEAR.

a) Posición del cambio incorrecta.

La cadena queda desalineada respecto a la corona correspondiente, esto genera torsiones laterales provocando las más de las veces ruidos rasqueantes.

Solución: Ajustar la palanca del cambio en posición correcta.

Nota.- Debemos prestar atención a estos fallos con las marchas. Si ocurren con frecuencia el deterioro de las piezas de transmisión (cadena, piñón y cambio) será galopante. Es aconsejable montar una palanca sincronizada con lo que evitaremos los problemas de desajuste cambio-corona.

b) Mala línea de cadena.

Llevar velocidades inadecuadas (plato y corona simultáneamente pequeños o grandes) conlleva una pérdida de linealidad en la cadena causando deformaciones laterales en la misma y generando (no siempre) ruidos rasqueantes.

Solución: Debemos evitar en lo posible llevar velocidades inadecuadas.

Nota.- Una línea deficiente de cadena origina un desgaste prematuro de los componentes de transmisión, así como una pérdida importante de rendimiento. El número de velocidades que resulta de multiplicar el número de platos por el de coronas es puramente teórico. Una bicicleta con 10 velocidades tiene en la práctica 8; 16 velocidades teóricas se quedan en 10-12 en la práctica...

c) Cadena estirada. Un desgaste excesivo de la cadena produce

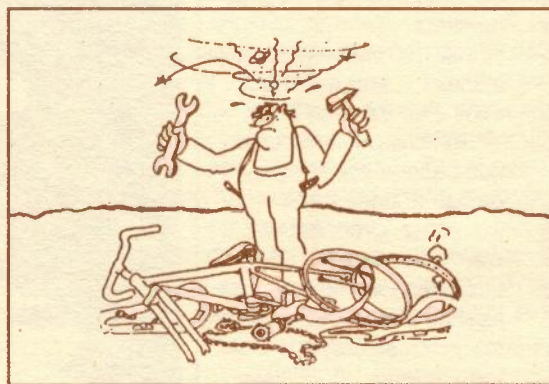
holgura en los eslabones, con lo que el paso entre estos (12.7 mm) queda alargado con efecto multiplicador por el número de eslabones. Así pues, la cadena engrana mal al pasar por los dientes de platos y coronas produciendo rasqueteos.

Solución: Cambiar la cadena.

d) Plato(s) y/o corona(s) con dientes desgastados.

En este caso el ruido se dará al engranar la cadena con la correspondiente corona o plato con dientes deteriorados.

Solución: Comprobar el estado de platos y coronas y cambiar los componentes que presenten un desgaste excesivo.



Notas.- No siempre una cadena alargada y platos y coronas desgastados generan ruidos, sobre todo si el deterioro afecta a la vez a estas componentes: un estiramiento de la cadena se solapa al desgaste de los dientes de platos y coronas.

Generalmente se dan los puntos c) y d) conjuntamente (sobre todo cadena y coronas más utilizadas).

Una cadena en buen estado se deteriora trabajando con coronas y/o platos desgastados, e, igualmente, una cadena estirada termina por deteriorar los dientes de platos y piñones. En consecuencia, al poner cadena nueva nos cercioraremos del estado de pla-

tos y piñones y al cambiar estos revisaremos la holgura entre los eslabones de la cadena; reponiendo todos los componentes en mal estado.

### 3.- CRUJIDOS AL PEDALEAR.

A) Sistema de platos y bielas.

a) Tornillos de sujeción de platos a los nervios flojos.

b) Bielas insuficientemente apretadas.

c) Rotura de algún tornillo de sujeción de platos o bielas.

Solución: Revisar el sistema, apretando todos los tornillos. Verificar el correcto ajuste de las bielas.

B) Eje pedalier.

a) Holgura excesiva o bien, eje apretado.

b) Suciedad y/o falta de grasa en las pistas de rodadura.

c) Deterioro de las pistas del eje o cazoletas (a veces ambas a la vez).

Soluciones: Verificar el reglaje del pedalier y ajustar si es preciso.

Si los crujidos continúan el problema es más

grave, debemos desmontar el eje pedalier y comprobar las partes integrantes del sistema (eje, bolas y cazoletas), reponiendo las piezas que presenten anomalías. Montar los componentes engrasando las pistas con grasa consistente. El ajuste debe ser preciso.

Esta tarea no es sencilla de realizar y posiblemente tendremos que "hospitalizar" la bici para subsanar su mal, ya que se requiere de herramientas a veces no disponibles.

C) Pedales.

Unos pedales en mal estado son causa, entre otros, de ruidos variados (crujidos, chasquidos, etc.).

Causas:





a) Pistas de rodadura sucias y/o sin grasa.

b) Holguras debidas a desajustes de las pistas o desgaste de rodamientos.

c) Eje del pedal torcido a causa de un golpe u otros motivos.

Soluciones: Verificar el reglaje del pedal y ajustar el eje en caso de holgura o de que esté demasiado apretado (quitar la tapa lateral que da

acceso a las tuercas de reglaje).

Comprobar si falta grasa en la pista. Si el problema continúa, tendremos que desmontar el pedal y revisar todos los componentes del mismo. Reponer las piezas en mal estado (a veces hay que cambiar el pedal completo).

Nota.- Es recomendable no ser tacaño a la hora de comprar unos pedales. Los de baja calidad suelen dar problemas pudiendo llegar a producir rozaduras y lesiones en el pie, así como una disminución del rendimiento (esto es válido también para pedales en mal estado).

#### 4.- CRUJIDOS MAS O MENOS CONTINUOS.

Buje de las ruedas. Causas:

a) Desajuste por defecto o exceso.

b) Suciedad y falta de grasa en las pistas.

c) Pista de rodaduras desgastadas.

d) Eje torcido y/o buje desalineado.

Soluciones.- Reglar el eje si tiene holgura o está demasiado prieto (se comprueba quitando la rueda de la

bici y girando el eje con la mano).

Si continúan los problemas tendremos que desmontar el eje y revisar todo el sistema. Cambiar los componentes que presenten anomalías. Engrasar y montar haciendo un buen ajuste del eje.

#### 5.- RUIDOS VARIOS.

Causas: Accesorios (transportines, guardabarros, equipo eléctrico, bolsas, etc.).

Soluciones: Revisaremos los tornillos y abrazaderas de sujeción de los accesorios de nuestra máquina para asegurarnos de su perfecta colocación. Comprobaremos, en caso de llevar equipaje, que ninguna correa de la alforjas o "pulpo" de sujeción roza con radios o ruedas.

Nota.- La revisión de tornillos y abrazaderas es importante por cuanto no pocas veces nos quedamos en plena marcha sin un tornillo de transportín u otro accesorio (llevar siempre repuesto).

Pepe Delgado de la Hoz.

**MARIN**  
MOUNTAIN BIKES



**SPECIALIZED**

**SUNTOUR**

**SHIMANO**

- \* Mountain Bike
- \* Cicloturismo

**CICLOS DELICIAS**

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



## PUERTOS DE PIORNAL Y HONDURAS

Ahora que están de moda las bicicletas de montaña, quizá sea un buen momento para hablar de las bicicletas en montaña, entendiendo por bicicletas, las normales, las de toda la vida, con marchas a poder ser, y por la montaña, las carreteras que serpentean a la búsqueda de un paso. A primera vista, no es el mejor terreno para disfrutar de la bici, pero luego, si se practica esta variedad cicloturística, se va descubriendo que lo de subir un puerto puede ser una verdadera gozada, y no sólo por la bajada. Al subir, uno siente el orgullo de vencer un reto, se entra en lucha deportiva consigo mismo y la montaña. Por otro lado, el paisaje en montaña es muy variado por las revueltas de la carretera. Si hay viento, va cambiando su ángulo cada poco y no se hace obsesivo. Luego, cuando se corona la cima, la satisfacción de haber llegado. Después sólo resta disfrutar del placer de una buena bajada.

Desde el punto de vista técnico, pocos son los requisitos, un cambio de marchas con desarrollos que permitan pedalear suelto, unos frenos fiables, bien ajustados, y si es posible, ligereza, aunque esto último no es una condición importante, pues se puede encarar la subida de un gran puerto con 20 ó 30 kgs. de carga sin ningún problema. En realidad, lo que cuenta es el ciclista, su fuerza, su capacidad de aguante. Por supuesto, que no pasa nada si hay que poner pie a tierra, por ejemplo, para hacer una foto del valle, y aprovechar para descansar, aunque exista cierto pundonor de llegar sin parar. Cada uno según sus gustos o capacidades, lo importante es saber disfrutar del esfuerzo.

Por todo lo anterior, esta sección de puertos, de cuya coordinación nos encargamos los de Salamanca, con la esperanza de que sirva para animarnos a escalar puertos, una de nuestras pequeñas obsesiones.

Empezamos por puertos cercanos a nuestra tierras que nos parecen de gran belleza.

### PUERTO DEL PIORNAL (CACERES)

**Ficha técnica:** altitud, 1269 m.; desnivel total de ascenso, 679 m.; desnivel total de descenso, 769 m.; porcentaje medio de subida, 4.8 %; porcentaje medio de bajada, 4.8 %; kilometraje total, 30 kms. ( 14 kms. de subida, 16 kms. de bajada ).

**Localización:** entre Garganta la Olla (590 m.), cerca de Yuste, y el Valle del Jerte (500 m.) en el cruce con la nacional 110, Plasencia - Avila. Por tanto, desde la región de la Vera se enlaza con el Valle del Jerte, salvando la Sierra de Tormantos, una de las sierras perpendiculares al eje principal de Gredos, en su zona más occidental.

**Acceso:** a Garganta de Olla se puede acceder desde Jaraíz de la Vera, o bien desde el Monasterio de Yuste por una carretera preciosa. Jaraíz está relativamente cerca de Navalmoral de la Mata (en la N. V, Madrid - Badajoz), o de Plasencia (en la N. 630, Gijón - Sevilla).

**Sentido recomendado:** claramente merece mucho más la pena desde Garganta la Olla.

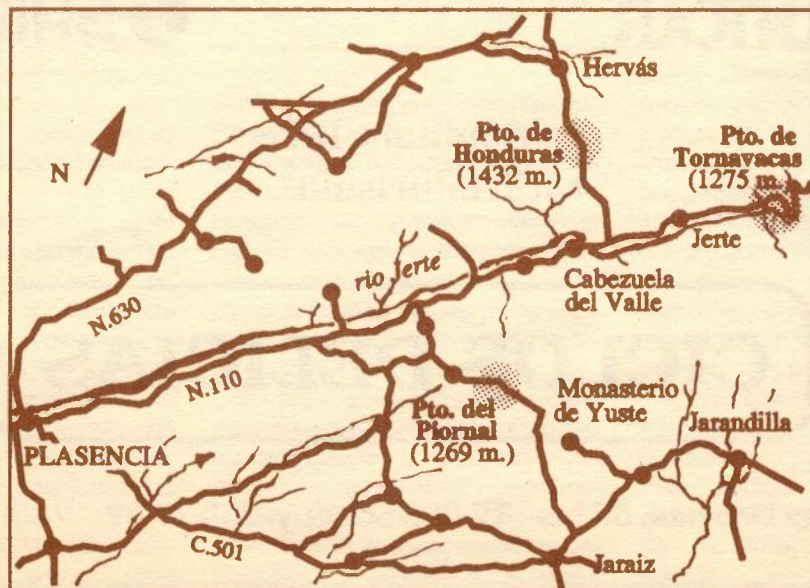
**Descripción:** Se arranca de Gargan-

ta la Olla, uno de los pueblos más bellos de la Vera, asentado a las orillas de la Garganta Mayor (gargantas en la Vera son los ríos de montaña que bajan de Gredos directamente hacia el Sur). Tiene una estructura circular, apretado en torno a su iglesia, un buen ejemplar del s. XVI, que contrasta, por su construcción en piedra (manpostería y sillería) y su emplazamiento ligeramente elevado, con las casas del pueblo, cuya arquitectura popular responde al entramado (armazón de madera que se rellena con ladrillo o adobe), con frecuentes balcones sobre vigas de madera decorada, que dan lugar a soportales. Este tipo de construcción favorece el adosamiento de viviendas, lo que determina manzanas de grandes dimensiones que, con frecuencia, se

ven horadadas por callejones. Algunas de las casas tiene arcos de cantería en sus puertas (Casa de las Muñecas, Casa del Inquisidor) y dinteles fechados y decorados. El pueblo está encajonado en un valle muy cerrado, de ahí lo de Olla. Al fondo del valle hay cultivos de huerta con frutales; la ladera más frondosa es la occidental, por donde precisamente se empuja la carretera.

Se trata de un puerto que se sube muy bien, con un porcentaje muy regular, no muy fuerte (inferior al 5 %), por una carretera que se integra perfectamente en el medio, muy tranquila, en cuanto a circulación. El ciclista va ganando paulatinamente altura sobre el pueblo al que, en cierto modo, sobrevuela; éste va quedando abajo, cada vez más pequeño; se sigue diviso hasta dos kilómetros de la cima. A unos cinco kilómetros del pueblo, se interna uno en un robledal

que deja sufucientes claros para seguir viendo la olla y la garganta, a la derecha, abajo; mientras, de frente, hacia el Norte, arriba, se entrevén las cumbres de Gredos, que se amontonan desordenadamente (no queda muy lejos del pico de la Covacha con 2400 m.). Es una característica bien conocida de Gredos que la vertiente Sur es mucho más abrupta y con mu-





cha mayor caída que la Norte. Es el momento de recordar a la famosa serrana de la Vera, hermosísima moza que tras sufrir un despecho amoroso, salía al encuentro de los hombres en plena sierra para gozarlos y, a continuación, matarlos, tal como dice el romance popular:

Allá en Garganta la Olla  
en la Vera de Plasencia  
saltéome una serrana  
blanca, rubia, ojimorena  
trae recogidos los rizos  
debajo de la montera;  
al gusto de cazadora,  
gasta falda a media pierna ...

No hay miedo, ya que esto ocurría allá en el siglo XVI, pero fue tan sonado que sirvió de motivo a una comedia de Lope de Vega.

En los escasos recodos que quedan orientados hacia el Sur uno divisa la gran llanura del Tiétar, manchada en una de sus esquinas por la central nuclear de Almaraz, todo hay que decirlo. Por el trazado en ladera, el paso no se ve hasta que se está encima.

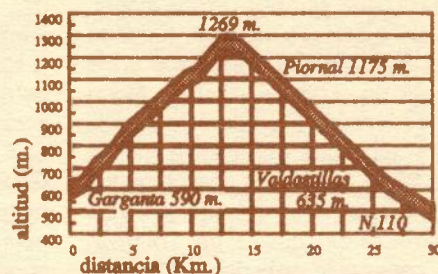
En conjunto, un verdadero placer. Para mi gusto, es uno de los puertos más bonitos (y conozco bastantes de distintos sistemas montañosos). Quizá la estación mejor es el otoño para ver los chopos amarillear en torno al pueblo, contrastando con los tejados, mientras que más arriba, en el robledal, alterna el verde con el ocre. El inconveniente de esta estación es que la garganta lleva poca agua y no lucen como debieran las pequeñas cascadas en las lanchas graníticas que se divisan en el valle hacia el Norte.

A un kilómetro de la cumbre dejamos el robledal y nos internamos en una pequeña meseta con escobas y piornos, barrida por los vientos, que da nombre al puerto y al pueblo. Nos deja la vista libre sobre los picos de la Sierra de Béjar hacia el N.O., al otro lado del valle del Jerte, que divide la sierra de Gredos de la de Béjar. Hasta el Piornal se mantiene el mismo paisaje, con la mancha de algún pinar de repoblación.

Piornal es el pueblo más alto de la provincia de Cáceres (1.175 m.), sus casas son del llamado estilo serrano, en el que domina la piedra. No tiene el encanto de Garganta. Pasado el

pueblo, empieza una bajada rápida hacia el valle del Jerte, el Valle, en la denominación cacereña, y sus cerezos. El trazado es en ladera, más monótono que el de la ascensión, a base de horquillas cada dos kilómetros. El arbolado es básicamente de frutales, concretamente cerezos. La mejor fecha de esta vertiente, en la que quizá compensara subir por esta vertiente, es la de floración de los cerezos, a principios de Febrero. Tampoco está mal pasar por allí cuando la cereza está madura (la más alta es

**Pto. del Piornal (Cáceres)**



más tardía, la más baja, más temprana). Cerca ya del fondo del valle, nos topamos con Valdastillas, otro pueblo, éste básicamente cerecero, colgado en la ladera. Poco después estamos a orillas del Jerte, en la N. 110, que une Plasencia con Avila.

## PUERTO DE HONDURAS (CACERES)

**Ficha técnica:** altitud, 1.432 m.; desnivel total de ascenso, 915 m.; desnivel total de descenso, 743 m.; porcentaje medio de subida, 4,8 % (de Cabezuela a la cumbre), pero 6,6 % desde el km. 2 (cruce con la N. 110) a la cota 1.400 m. en el km. 15; porcentaje medio de bajada, 5,3 %; kilometraje total, 33 kms. (19 kms. de subida, 14 kms. de bajada).

**Localización:** entre Cabezuela del Valle en el Jerte (617 m.) y Hervás, en la cuenca del río Alagón, a 689 m., cerca de la N. 630 (Gijón - Sevilla). Salva los Montes de Tras la Sierra, la sierra más oriental perpendicular al eje principal de la de Béjar.

**Acceso:** a Cabezuela se accede, por el Sur, desde Plasencia, o bien, desde la Vera por el Pto. del Piornal. Desde el Norte, por Barco de Avila y el Pto. de Tornavacas.

**Sentido recomendado:** es un puerto que merece la pena subir por sus dos vertientes. Por la ficha técnica y el perfil se ve que es más duro desde Cabezuela. Se tienen también mejores vistas por este lado.

**Perfil:** lo más llamativo es la meseta a 1400 m. cerca de la cima, de varios kilómetros de duración.

**Descripción:** Cabezuela es el pueblo más importante del Valle del Jerte. Su

economía está centrada en la cereza, más recientemente, la seta y la fram-buesa. Otra actividad tradicional es la madera, roble y castaño. A pesar de su expansión reciente, conserva un casco de calles y callejuelas de gran sabor popular. Domina el entramado (véase lo dicho a propósito de garganta de Olla), con numerosos soportales y pórticos, que se corresponden con balcones-secadero, en los que sobresale la madera, muchas veces decorada. La iglesia de los s. XVI y XVII llama la atención por su construcción en piedra y situación. Como en otros pueblos de los alrededores, existen restos urbanísticos de una judería. Está asentado en la margen izquierda del río Jerte, que forma un valle amplio, que separa las sierras de Gredos y Béjar; deja espacio para numerosas huertas, mientras en la ladera encontramos a baja altitud cultivos en terraza. Este valle, como es natural, ha sido una vía de comunicación tradicional, ruta de trashumancia y calzada romana. Un vestigio que se remonta a época romana lo tenemos en el puente que atraviesa el río al poco de salir del pueblo, en dirección N.E.

Un par de kilómetros después, llegamos al cruce que anuncia Hervás a 32 kms. Empieza ahora la subida propiamente dicha con un fuerte repecho (un par de kilómetros al 9 %), al seguir en este tramo la carretera el curso de un arroyo de nombre evoca-



## PUERTOS DE MONTAÑA

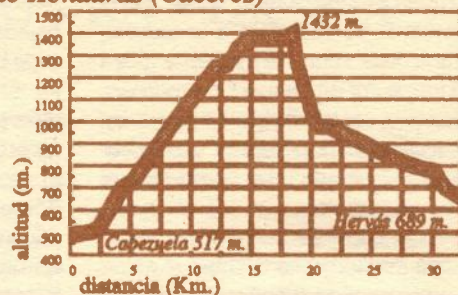
dor (de los Buitres). Al poco lo abandona y nos vemos orientados a poniente, orientación preponderante hasta la cima, que nos da una magnífica visión del valle del Jerte, hundido entre las sierras de Tormentos y los Montes de Tras la Sierra. Algún tramo orientado al naciente nos deja ver los picachos del macizo oriental de la Sierra de Gredos, así como los de la de Béjar, al tiempo que se divisa la carretera del puerto de Tornavacas, justamente en la depresión entre las dos sierras. En la parte baja hay fincas con castaños y frutales, luego se enseñoorea el roble, el bosque poco espeso y joven, que nos permite, entre los claros, evaluar la altura que progresiva y costosamente vamos ganando.

Cuando hemos recorrido quince kilómetros desde Cabezuela, prácticamente hemos coronado, aunque todavía faltan cuatro para la placa, ya que entramos en un azona llana entre montañas (una nava). Ahora, lógicamente, las vistas sobre el valle son peores. Es una zona de prados, verdes incluso en verano, donde es fácil encontrarse caballos pastando apa-

ciblemente. Cuando finalmente cambiamos de vertiente a los 1.432 m., se nos ofrece un amplio panorama sobre la llanura de la cuenca del río Alagón, en la que sobresale la mancha azul del embalse de Gabriel y Galán, mil metros más abajo. Lo más agradable es el enorme manchón verde del castaño en esta ladera. Efectivamente, en la bajada, a medida que perdemos altitud el roble es sustituido por el castaño que finalmente cubre todo, en un bosque espeso que llega hasta el mismo pueblo de Hervás. Esto provoca que la vista sea mucho más limitada a la bajada, de ahí el sentido recomendado de ascensión, aunque desde otro punto de vista, pueda resultar maravilloso pedalear ascendiendo entre árboles durante kilómetros, y más por estas latitudes.

Poco después, penetramos en Hervás, el pueblo más famoso y turístico del norte cacereño, situado en un lugar privilegiado, fresco y

Pto. de Honduras (Cáceres)



húmedo en verano, lo que no es de desdeñar. Además de los edificios nobles de las iglesias de Santa María, San Juan, Palacio de los Dávila, hay que visitar el magnífico barrio judío, soberbio ejemplar de la arquitectura popular de la zona. La abundancia maderera hace que este material intervenga profusamente en la construcción, en el entramado, balcones, aleros, vigas, columnas e, incluso, cubriendo toda la pared que recibe el hóstigo, a fin de proteger el adobe.

Paco Cortés  
Club de Amigos de la Bici (Salamanca).

# años luz

**MALLORCA EN BICI:** 6 días recorriendo en bici el norte de Mallorca. Etapas máximo de 55 kms. Ponemos las bicis, furgón de apoyo, guía, Hotel y bungalows. Pensión completa. Pts. 35.000.- desde Palma. Del 28 diciembre al 2 enero.

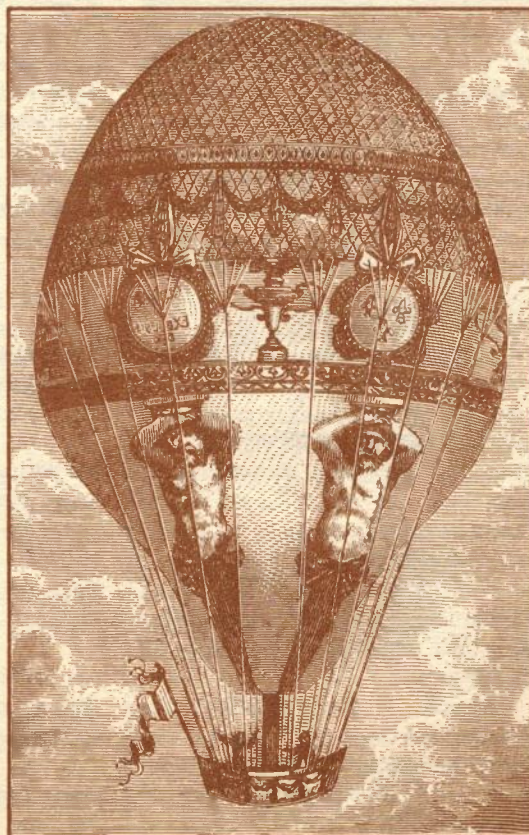
**PAIS DOGON:** camión todo-terreno. 27 diciembre al 8 de enero. Pts. 165.000.-

**MARRUECOS:** 26 diciembre al 6 enero. Autocar + Hoteles. Pts. 33.000.-

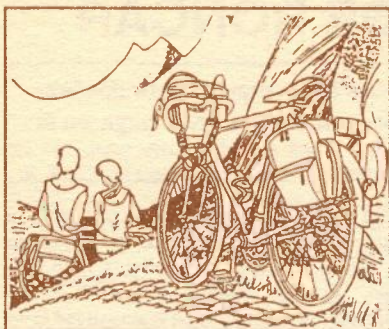
**NUEVA YORK:** 8 noches Pts. 120.000.-

**ISTAMBUL:** 7 noches Pts. 75.000.-

**PARIS:** 5 noches (en bus) Pts. 26.000.-







El Club de Amigos de la Bici de Salamanca organizó unos encuentros con base en la localidad serrana de Linares de Riofrío.

El núcleo de los Encuentros lo constituyó el viaje, que partiendo de Salamanca y llegando a Linares recorrió las zonas más importantes de la sierra de Salamanca.

Pasamos por lugares como Bejar, Candelario, Las Batuecas, La Alberca, Miranda del Castañar, etc..

El número de participantes fué de 167 que formaron un continuo desgranado en las carreteras de la zona.

Las pendientes de Salamanca se hicieron sentir, y junto con el clima caluroso, normal en esa época, hicieron sudar de lo lindo a todos los cicloturistas.

El punto cumbre estuvo en la subida a la Peña de Francia, que solo realizaron algunos, ya que justo antes se había subido el puerto del Portillo que salva un desnivel de 830 m. desde el Monasterio de Las Batuecas hasta La Alberca.

## LOS TERCEROS ENCUENTROS DE CLICOTURISTAS Y CICLISTAS URBANOS TUVIERON LUGAR EN LINARES DE RIOFRIO, SALAMANCA, DURANTE EL MES DE JULIO.

En Linares la acampada se situó a unos dos Km. del pueblo en lo que próximamente será un camping. La espléndida explanada delante de la ermita se utilizó tanto para acampar como para las reuniones nocturnas en torno a hogueras y sangrías.

Después del viaje se hicieron las reuniones en un local cedido por el Ayuntamiento de Linares de Riofrío.

Además de las habituales presentaciones y audiovisuales sobre la actividad cicloturista de los grupos, se habló entre otros de los siguientes temas:

- \* Bicicleta de montaña. Este fué un punto muy debatido.
- \* Ciclismo urbano e infraestructura vial.
- \* Renfe. Problemas y perspectiva.

El principal resul-

tado de los Encuentros, en el aspecto organizativo, fué la posterior creación de la Coordinadora CON BICI, de la que os informamos en otras páginas de esta revista.

## SEGURIDAD ASIGNATURA PENDIENTE

En el viaje de los Encuentros de Salamanca las caídas fueron una lacra especialmente dañina. Desde el primer día hubo accidentes que en algunos casos revistieron gravedad. Gracias a la previsión del Club de Amigos de la Bici se dispuso de una Ambulancia con voluntarios de la Cruz Roja, a quienes no les faltó el trabajo, con continuas idas y venidas a los hospitales cercanos.

En la mayoría de los casos de trató de la típica caída en bajada de puerto, pero en otros el origen fué el estado de mantenimiento inadecuado de la bicicleta.

Deberíamos de tomar más en serio los asuntos relacionados con la seguridad. Temas como el casco se han tratado hasta ahora con relativa ligereza.

Quizá este sea uno de los temas de intercambio de experiencias y comunicaciones a corto plazo.

**Ciclo 2**  
Bicycles

C/JAEN. 14  
28020 MADRID  
T4no: 5339010

VENTA Y ALQUILER  
REPARACION  
CICLOTURISMO  
VESTUARIO Y ACCESORIOS

**¡VEN A VER  
NUESTRAS  
SORPRESAS DE  
NAVIDAD !**



## DEL RODAR Y LA NECESIDAD DE RONCAR

Aproximación a una ponencia inédita -grosso modo declamada en Arenas'87- compuesta por dos breves capítulos de autores diversos -pero andanzas comunes- y alumbrados por una misma luciérnaga en la noche que ya nos envuelve...

### Introducción con un poco de akrítú

Repaso con interés perital lo que sobre el normal acontecer del viajero ciclista se vertió en pasadas ediciones de éste afamado fanzín titulado SIN PRISAS. Lo normal lo atribuyo a la ocurrencia, sin más, desde que me calo el empeine en el rastral -a la señal madrugadora del gallo cantor- hasta que el nivel de calorías de mi depósito energético-metabólico coincide con los últimos destellos solares -anuncio inequívoco de que algo ha tocado a su fin. Y en el normal devenir incluyo también lo extraordinario (verbigracia: una caída, si la hubiese (1)) que en cualquiera de los casos no calificaría de anormal. Me deja frío -sí frío- el constatar que existen sacos desde doscientas a doscientas mil, cocinillas con asador para avestruz plegable (el asador o la avestruz, da igual) hasta la cota de los 20 cm o tiendas de campaña de 500 gramos con dos incógnitas. Seguramente todo eso apasionará a ingenieros e inventores o, quizá, a esa nueva categoría de merodeadores que gustan en llamarse aventureros. Probablemente harán caer para atrás a más de uno/a cuando descubran alguno de dichos prodigios en el stand de la feria correspondiente. A mi se me escurre. No consulto, tampoco, aquellas guías "en bici" que huelen desde lejos a escritorio y emanaciones de tubo de escape. Me consta que proliferan grupos de trabajo especializados en tamaña producción. Tampoco estoy seguro de querer saber todo lo que me va a ocurrir a intervalos de +/-10 km al realizar una ruta. Prefiero amplias dosis de azar y de sorpresa y habro hasta el último poro de mi piel para captar lo que me asalta de afuera y exudar lo que me sobra de dentro. A la postre imagino neófitos/as del cicloturismo atónitos -antes o después de su primera experiencia- ante tanto derroche de complejidad, huyendo despavoridos de esa modalidad de viajar y anunciando a precio de saldo mercancías de segunda mano en revistas especializadas.

Dicho esto, apuntaré que llevo viajando en bici como lustro y medio, habiéndola recambiado una sola vez, con las mismas alforjas, el mismo saco y hasta la misma sábana, que, eso sí, lavo al finalizar cada periplo. Y viajo -sigo viajando- por convencimiento y algo de necesidad, que no es otra que la que me anima a deglutir cada jornada los benditos alimentos o el aire contaminado de mi ciudad. Viajar, como vivir, es sencillo

y por todos realizable, lo enrevesado es la cortada urdida por quienes para sí esperan algún resultado.

### A lo que íbamos

Así pues, y como de vivir se trata, mi planteamiento del rodar no está muy alejado de aquel que cotidianamente me anima a cumplir el ciclo ("Si quieres conocer a un hombre, viaja con él").

Pedaleo más o menos alegremente -según la orografía lo sugiera-, miro, huelo, toco y degusto cuanto al paso me sale. Silbo y canto porque algo de ruido hay que hacer y me apeo, busco y meo cuando la ocasión es la propicia. Llegado el momento de comer como -aunque una filosofía basada en el agüante y la continencia me convierte en un ser poco peligroso. Puede ocurrir en el campo o pudiera acontecer en alguna población (¡birras!). Tras el rumiarse, viene el descansar. Siesta obliga. Si es en el primer contexto poco que añadir: el aislante rueda solito hasta encontrar el lugar propicio. Si de pueblo o ciudad se tratara: zona verde es jauja ("Para el hombre no hay mejor aparte, que la sombra de un buen parque"). Tras este primer dormitar retomo el camino propuesto, esto es, subo-bajo-llano, etc... y así hasta en llegado el parón más

largo, que lo marca primero el sol y luego tú o tus compañeros/as al grito de "¡pan y posada!". Es este un momento crítico, no exento de solemnidad. Unos miran a otros y otros miran a unos. Empieza a cocerse la solución. Aquí, nuestro ultraperrechado cicloturista no encontrará el menor obstáculo. Con la cachetotienda, la supercoccinilla, el stupiisostal, la ultra-

hamaca, el hiper-foco y super-etc..., se "plantará" a cien metros de la carretera o a media hora de la civilización, hará causa común con los hervíboros de la jungla y protagonizará en porreta un baño de luz de luna, por si quedaba la menor duda. Esto ésta bien en verano o para tránsitos entre éste y la primavera y otoño, con días largos y tiempo bonancible. Lo hacemos de vez en cuando y puede ser excelente.

Al principio fué el "vivac", de acuerdo, pero desde que el homínido se decidió por el chuleton de mamut -por ejemplo-recapa-

citó y vió que no estaría nada mal para su supervivencia buscar abrigo, levantar choza y llegado la ocasión pedir posada. Esto último, que no admita discusión en los tiempos de Cervantes, en la actualidad es un ejercicio de cuerda floja que te puede dejar colgado de los abismos o lo que es igual durmiendo a la intemperie.

- Ya sé, ya sé, menos en el Camino de Santiago.

- ¿De quién?

- ¡...qué no voy a estar haciendo ese camino toda la vida!

- Pues eso.

Llegado el momento, el viajero requiere prestancia ("En la presencia el buen porte, es como en jamón buen corte"). Convencimiento, seguridad y un par de buenas razones que habrás de esgrimir de una a mil veces -en el peor de los casos- según te bailen los del lugar. Alcalde, maestro, cura, vecino afamado, acaudalado o piadoso y guardia civil, serán los sujetos a visitar. Y nada... a preguntar, a buscar, a esperar y a largar tal cual ("A tu confesor, a tu médico y a tu abogado, no los tengas engañados"). Sin orden o preferencia todos tienen en sus manos el procurar techo en la noche. Si acaso empezar por los menos armados, aunque el de las pistolas es criterio que desparitaría abierta la veda de caza. No hemos pasado aún noche en prisión, aunque no debe de ser tan incómoda la así llamada "angustia". Pero sí lo hemos hecho en un antiguo cuartel de la guardia civil -"todo por la patria"- en un pueblo de Sierra Morena -previo consentimiento expreso de la misma benemérita. Fué cómodo y entrañable. No le hagas feo a nada y conforme te ofrezcan "cacho" ingéniate las para acondicionarlo ("A caballo regalado, no le mires el diente"), no vaya a ser que te toque pasar la noche espantando perros. Mejor que esto es dormir invitado por el párroco en un depósito de ataúdes envuelto en una atmósfera de cirios e incienso. En serio, no motiva la lúbrico pero es una manera muy honrosa de recostar tus huesos molidos tras una larga jornada sobre el sillín. De semejante escenario nos valimos en un pueblo de los Arribes (Salamanca) y gracias al clero hemos dormido dentro (salones parroquiales, catequesis, aulas...), semidentro (claustros) y fuera (pórticos), que como quiera son todos casa del Señor, pues... ¡viva la Iglesia! Y si los párrocos regentan las iglesias, a los maestros competen la mayoría de las escuelas. Estas se encuentran en desuso en numerosas ocasiones y en otras también las pueden ceder. ¡Viva los maestros! Y si pueden los del espíritu, pueden los de las pistolas y pueden los del saber, con más razón podrán los del poder, a la sazón alcaldes. Estos controlan casi todo y lo mismo te





## SOBRE EL "PAN Y POSADA"

ofrecen un inmueble en construcción que alguna dependencia del ayuntamiento. ¡Viva el alcalde!. Por su intercesión hemos dormido en bibliotecas, en piscinas, en puentes deportivos, salones de actos, teleclubs... y sería prolijo enumerar todos y cada uno de los pueblos donde estos y los otros "se enrollan". Y si nadie responde al repiqueo de tus nudillos, no desistas: busca vecinos. En Beceite dormimos en el pajar de un mozo que rondaba los cincuenta. ¡Qué vivan los mozos!. Y en el último puente del Pilar lo hicimos en un chamizo propiedad de un paisano encofrador-de-Gavilanes-que-emigró-ganando-más-de-trescientos-francos-a-la-hora-en-Francia-hace-más-de-veinte-años. ¡Viva la France!. Y si nadie te respondiera, pregunta al camino que lo hará: casas en desuso, de jornaleros, de peones camineros, refugios de pescadores, ermitas, etc, etc, valen si sirven. No será por sugerencias. Todas las enumeradas tienen nombre y fecha.

Ya solo queda dar cuenta al estómago que es asunto difícil de consensuar entre varios implicados ("No existe noche sin cena, ni familia sin problema")(2) Aquí me entrego sin grandes cargos de conciencia a los secretos de la cocina del lugar y encaro -pero muy discretamente- cualquier provocación que en forma de proyectil de pan se me sugiera. Y finalizadas las justas me retiro sin rechistar al aposento conquistado donde me alinee con los roncodores ("El que duerme a pierna suelta, tiene la vida resuelta") contra los seres de sueño frágil ("Dime cómo duermes y te diré cuanto debes"), hasta conseguir en la oscuridad de la noche no soliviantar al poeta.

¡Ah! y un consejo: es de bien nacidos/as dejar las cosas como se prestaron y hacer los justos cumplidos a quien prestó generosa y confiadamente al desconocido forastero. Esto si estimamos que lo del "pan y posada" merece la pena prevalezca, que es como decir el viajar y -se me escuse la repetición- el vivir. Pues, vale.

by Servando Calderilla (alter ego de Remo Diostenes)

(1) El autor se vale muy astutamente de éste inciso, para resaltar la gran acogida que entre los lectores-ciclistas, tuvo el contenido de su anterior colaboración. Tanto que en los III Encuentros de Salamanca se cuenta que los asistentes competían por caerse, llevándose la palma la caída de un participante de Madrid que pudo calificarse de alerta 3 y que le ha llevado a la adopción sin más dilación del vilipendiado casco, que me dice que os diga que le queda muy bien. Pues ya está.

(2) Próxima entrega: "De la exageración de pedalear y la gana por devorar".  
P.S.: El autor se disculpa por lo machista de los aforismos, pero la cosa es así.

Que la costumbre del viajero de pedir "Pan y Posada" en su deambular por los caminos, forma parte de los incondicionantes del recuerdo, es un hecho constatable. Bien porque ya no existen viajeros. Bien porque el pan se transformó en otras viandas más exóticas. Bien porque a la posada le maquillaron de estrellas el frontispicio de entrada. Bien en fin, porque asfixiaron el polvo del sendero con la grisura del asfalto. Hoy los descendientes de aquellos pecaminosos en un delirio de anacoretismo, mas bien propiciado por rechazo al tumulto urbano que por propia convicción, optan por apartarse de todo contacto humano y cargando a sus espaldas, o en el maletero del coche o la moto o en las borriquetas de la bici todos sus enseres, incluso el "hotel", buscan desesperadamente un lugar aislado donde pasar los pocos días de asueto de que disponen. Dejo a un lado, por respeto a la intimidad, a los que así practican el senderismo o utilizan el automóvil o la moto. Doctores habrá entre sus gremios que teorizan sobre tales hábitos. De las costumbres sobre "Pan y Posada" que tienen los ciclistas no quisiera o levantar cátedra ni hacer críticas, pues me gusta más la fantasía. Y exprimiéndola ses me ocurrió no ha mucho tiempo, entre pedaladas y jadeos, lo que paso a relatar a continuación.

1º) Se conocían desde primero de carrera por mor de sus inclinaciones económicas. Pero se enamoraron en el tercer curso para llenar el vacío que les produjo la desilusión de aquellas. El era además ecologista militante en una rama energética. Ella tenía escarceos feministas sin llegar a decidirse por ningún grupo. Aquel verano habían podido comprarse cada uno con sus ahorros una bicicleta, por lo que decidieron estrenarla haciendo un periplo. Ya tenían experiencia pero con bicis prestadas y en grupo. Esta era la primera vez que salían solos. Los dineros no les llegaron para adquirir una tienda de acampada, así que optaron por prescindir de ella antes de pedírsela a cualquiera de sus amigos. "La Naturaleza proveerá" dijo él con solemnidad. La obscuridad de la primera jornada les sorprendió en las cercanías de un pueblo pequeño, bastante anterior al que habían previsto. Se recriminaron mutuamente las causas del retraso y también juntos se acercaron al alguacil del ayuntamiento para pedirle un cobijo que les aliviara de las asperezas de la noche. Antes de recibir el beneplácito del alcalde para que ocuparan un aula de las escuelas, éste les habló de cuando la guerra y de los estropicios que por allí se hicieron. También de cuando después, en la primera posguerra, él fué agente de comercio por la comarca ha-

ciendo el recorrido en bici, "mucho más pesada que la que lleváis" apostilló con orgullo. Y de otras andanzas e industrias que llegaron a provocar los primeros bostezos de los ciclistas. Avisado del cansancio, el edil los guió personalmente a las estancias escolares. Después de una abundante cena, preparada sobre los pupitres se arrebujaron entre los sacos. Un crucifijo y un cuadro monárquico contemplaron indiferentes los ondulantes movimientos de los amantes.

2º) -¡Qué no!. No insistan por favor. Este ayuntamiento ha decidido no prestar sus instalaciones a grupos, después de la experiencia negativa que ha tenido con los últimos. Así que por favorles repito, no insistan, ya que es de todo punto imposible.

-No hacerle caso. Es un carcamal resentido que no se como ha podido tener el respaldo de los vecinos. Id al cura que es un tío que se enrolla muy bien y a buen seguro os solucionará el problema. Además se relaciona fatal con el alcalde, así que aunque nada mas sea por llevarle la contraria...

Las últimas palabras eran de un paisano, con la cabeza embutida en una boina negra y el cuerpo en un traje de pana. Olía a antiguo y aunque en la cara llevaba el reflejo del tiempo, su sonrisa, entrecortada por la ausencia de algunos dientes, denotaba nobleza elemental y ganas de ayudar a los forasteros. Le hicieron caso y en buena hora. Sorprendieron al presbítero haciendo yoga de lo que se disculpó para prontamente estar a su entera disposición. Dió una pasada por el retrete al Altísimo, arrepintiéndose inmediatamente con la mirada, al conocer por boca de los ciclistas la aventura que habían tenido con el señor corregidor mayor. Impulsado por ello y sin pensarlo demasiado se dirigió a la sacristía y apartando pertrechos y utensilios del culto acondicionó un espacio para facilitar el descanso de los recién llegados.

-Las bicis dejadlas en el patio. La comida os la podéis preparar en la cocina. Tenéis todos los utensilios. Yo ahora me tengo que ir a la reunión con los ganaderos para discutir sobre unos problemas pendientes. Nos vemos luego.

3º) Esta tercera que cada cual la rellene con sus propias experiencias. Los dos primeros ejemplos son perfectamente intercambiables con la realidad y de hecho en ella están inspirados.

El espíritu del "Pan y Posada" puede y debe ser recuperado en los viajes cicloturistas para que resurjan los viajeros.

by Silverio Tapi (alter ego de Rómulo Casadios)





## MADRID BLANCO-91

### ESQUÍ ALPINO

#### ● PUERTO DE NAVACERRADA

**Oferta directa: Cursos semanales** (martes a viernes). Precio: 7.000 pesetas. Inscripción: Grupos. **Fines de semana** en albergue. Precio: 3.000 pesetas. Inscripción: Individual y grupos. **Esquí de 1 día** (laborables). Precio: 600 pesetas. Inscripción: Grupos.

**Oferta indirecta:** (precios reducidos para grupos e individuales): **Esquí de 1 día** (laborables). Precio: 600 pesetas. **Esquí de sábado a domingo.** Precio: 1.400 pesetas.

#### ● ANDORRA (Pal)

**9 semanas** para grupos dirigidos a Ayuntamientos de la Comunidad de Madrid. Precio: Se especificarán directamente en el programa de Naturaleza. Inscripción: A través de Ayuntamientos. **1 curso** del 24 al 30 de marzo. Precio: 15.000 pesetas. Inscripción: Individual.

#### ● ALPES FRANCESES (Tignes)

**4 semanas** para grupos dirigidos a Ayuntamientos de la Comunidad de Madrid. Precio: Se especificarán directamente en el programa de Naturaleza. Inscripción: A través de Ayuntamientos.

### ESQUÍ DE FONDO

● **2 CURSOS DE INICIACIÓN** en el Puerto de Navacerrada. Precio: 3.000 pesetas. Inscripción: Individual.

● **7 RECORRIDOS** de esquí de fondo por el Valle de Lozoya. Precio: 2.000 pesetas. Inscripción: Individual y grupos.

### CONOCE LA MONTAÑA

● **3 cursos de iniciación al ESQUÍ DE MONTAÑA.** Precio: 4.000 pesetas. Inscripción: Individual.

● **Curso de iniciación al MONTAÑISMO INVERNAL.** 5 cursos en fines de semana por la Sierra de Guadarrama: precio, 1.500 pesetas; inscripción, individual. 6 cursos semanales desde el refugio "La Casita de Navacerrada": precio, 66.400 pesetas; inscripción, grupos.

● **3 cursos de iniciación al ALPINISMO.** Precio: 2.500 pesetas. Inscripción: Individual.

● **Recorridos de SENDERISMO INVERNAL.** 1. Altos de Canencia y Morcuera. 2. Montes de El Escorial. Inscripción 1 y 2: Individual y grupos. Precios: 1. Grupos, 22.000 pesetas; individual, 1.000 pesetas. 2. Grupos, 30.000 pesetas; individual: 1.400 pesetas.

### EL BOSQUE EN INVIERNO

3 excursiones naturalistas por el Valle de Lozoya. Precio: 1.500 pesetas. Inscripción: Individual.

### ORIENTACIÓN

3 cursos en la zona suroeste de la Comunidad de Madrid. Precio: 1.500 pesetas. Inscripción: Individual.

### TURISMO ECUESTRE

● **Ruta de iniciación (fin de semana).** Inscripción: Individual y grupos. Precios: Individual, 3.000 pesetas; grupos, 36.000 pesetas.

● **Excursiones a caballo en días laborables.** Precio: 10.000 pesetas. Inscripción: Grupos.

**INSCRIPCIONES:** Se realizarán por CORREO ORDINARIO mediante carta dirigida a la Dirección General de Juventud. Las solicitudes deberán remitirse con la consiguiente inscripción en el sobre: "Programa Naturaleza MADRID BLANCO-91", especificando si se trata de una petición individual o de grupo. No se admitirán solicitudes en mano.

**INFORMACIÓN:** Dirección General de Juventud. C/ Caballero de Gracia, 32. Teléfonos 532 65 10 y 522 75 50 (extensión 132). 28013 MADRID.

COMUNIDAD DE  
**MADRID**  
CONSEJERÍA DE EDUCACIÓN



# ENCUENTROS AVIN 1990

No era preciso hacer demasiadas cábalas sobre la necesidad de empezar a reunir a la gente que entiende la bicicleta de montaña de una manera lúdica, no competitiva y respetuosa con el medio. Una competición disfrazada de "jornada ecologista" patrocinada por la marca de moda de pisacorbatas "yupis" (que estos seguro que también apuestas por el Mountain Bike), no sería la forma más adecuada, amén de la estafa que supone tomar el pelo a la gente de tal manera. Sabíamos que no tendríamos "overbooking" (o sea, lleno total), pero de la gente que queríamos reunir no faltó nadie.

La idea se propuso durante la actividad de Cantilever del 19 de Agosto en el Puerto de la Morcuera; se dejó caer un comentario y la respuesta fue unánime. Sin duda el "puente del Pilar" sería la fecha oportuna y el lugar, los provocadores Picos de Europa.

El primer paso fue informar a nuestro "enlace asturiano" (más conocido por Victor Guerra); su apoyo fue rapidísimo aun encontrándose en plena campaña de actividades veraniegas. La necesidad de convocar con más gente los Encuentros se hizo patente y Asturcón BTT puso su contingente a nuestra disposición. Cantilever se encargaría de la convocatoria y los astures de la ruta y el alojamiento.

Después de realizar en el año 89 la concentración de Asturcón en Avín, el lugar nos llamó poderosamente la atención. Tenía todo lo necesario: buen alojamiento, excelente comedor, servicios sanitarios suficientes y un acogedor conjunto de instalaciones; la Casa de la Montaña quedó elegida como morada y centro de actividades. En todo momento mostraron su colaboración poniendo a nuestro servicio desde su taller de bicicletas hasta un vehículo de todo terreno para apoyar nuestras actividades.

Ahora sólo faltaba buscar el modo de anunciar a los futuros participantes lo referente a esta actividad y sobre todo el delicado y pesadoso tema de las

inscripciones. Pedimos la colaboración de las tiendas que habitualmente insertan su publicidad en nuestra revista y sin excepción alguna se brindaron desinteresadamente a actuar de puente entre nosotros y el gran público, amén de realizar una donación de los más sofisticados accesorios y repuestos para bici de montaña, con los cuales montaríamos un delicioso sorteo.

El día 12 de Octubre llegó y tras un pesadoso viaje (incluso accidentado para algunos), ya estábamos en el corazón de los Picos de Europa. Buscamos rápidamente a Victor, y nos toca ir a por él a pocos kilómetros de Avín. Le encontraríamos "fagocitando" ricas viandas en una típica fonda del lugar, acompañado de un nutrido grupo de "beteteros" que habían llegado por la mañana y decidieron emprender una ruta preliminar que les llevaría parte de la jornada.

Ya en la Casa de la Montaña veíamos como poco a poco iban llegando nuestros acólitos y el ambiente empezaba a subir. Alrededor de las seis de la tarde consideramos oportuno dar comienzo a nuestros Encuentros. Una exquisita película del más puro Mountain Bike Americano abriría fuego, después la presentación de todos los participantes y una ponencia desenfadada sobre la organización de grupos y actividades en el movimiento que nos ocupa. La participación de los asistentes fue bastante regular y se pudo captar fielmente la simetría de nuestros pareceres, además de sintetizar lo que podría ser un "calendario ideal" de BTT.

Sin embargo lo que estaría bien patente a lo largo de estos tres días sería un tema monográfico: hablar de Bici de Montaña. No podéis haceros idea la de argumentos que se pudieron escuchar al respecto, todo era salsa y ritmo y a nadie se le prohibiría hablar de sus frenos, llantas cubiertas, etc... Más que unos Encuentros parecía una terapia de grupo, pero la gente se pudo desfogar sin que

nadie le llamara pesado. Era nuestra actividad.

La charla se prolongó hasta muy tarde, unas diapositivas nos la amenizaron y tan sólo las ganas que teníamos de pedalear al día siguiente pudieron llevarnos a la cama.

El día amaneció "rarito" y un aire endemoniado se obstinaba en chafar nuestros planes. Pero el dios Eolo no sabía con quien se la estaba jugando. Todo el mundo, sin excepción alguna y sin comentarios de por medio, metió las bicicletas en los coches y emprendimos la subida a Sotres, donde empezaría nuestra ruta.

Si en Avín el aire "tiraba de espaldas", es Sotres nos hacía despegar del suelo. No obstante todo se realizaría según lo previsto. Partimos en un grupo para, al llegar al Sitio de Escarani, separarnos en dos niveles. Los más relajados seguirían su ruta por una ladera que les llevaría hasta la Fuente de los Lobos; los más aventureros subiríamos hacia el Macondiu, próximo a la casona de Andara, para después de visitar unas ruinas abandonadas, descender por un trepidante camino hasta el lugar donde esperaban los del grupo de menor nivel. El fuerte viento hizo de la subida una penitencia y a más de uno en el descenso le costaría un buen susto, pero en la Fuente de los Lobos nos pudimos comer todos juntos el bocata que la Casa de la Montaña nos había llevado en su coche de todo terreno.

La vuelta fue relajada y tras unas pedagógicas notas del lugar, impartidas por Victor Guerra, nos veíamos todos juntos regresando al lugar de partida.

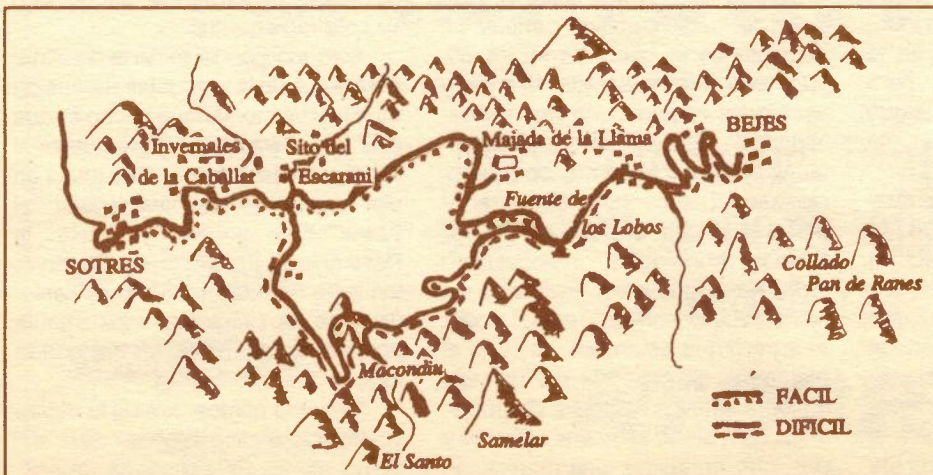
Ya de nuevo en Avín nos dábamos una buena ducha y comentábamos lo acontecido. Una deliciosa cena, una cinta de video y..., ¡como no! más charla sobre bicicleta de montaña. Aunque los ánimos estaban intactos, los cuerpos no tanto y alrededor de las 11 de la noche se retiró todo el mundo a dormir.

Al día siguiente se organizaría otra ruta, a la que sólo asistieron los paisanos y algún que otro foráneo al que no le preocupaba la hora de llegar al Foro. Nosotros partimos hacia el kilómetro cero y con gran tristeza dejamos atrás a todos nuestros buenos amigos de batalla.

El resumen, no pudo ser mejor y cuando sumamos las inscripciones pudimos ver cómo nos habíamos juntado en algunos momentos más de sesenta personas.

Ya sólo faltan once meses para los Encuentros de 1991.

Pablo Bueno





# LA IRRESISTIBLE ASCENSION DE LA "MOUNTAIN BIKE"

En más de diez años de cicloturista frecuentemente he abandonado el asfalto y circulado por todo tipo de caminos y pistas, teniendo en ocasiones que empujar a pie, penosamente, mi clásica y cargada bici "de carretera" o vadear ríos con ella al hombro y el agua a la cintura. Es algo que considero consustancial al tipo de cicloturismo que practico. He podido comprobar la mayor seguridad y comodidad que para estos recorridos ofrece la bici de montaña, con el consiguiente incremento de placer y disfrute que ello supone. Con un poco de habilidad y práctica puedes proyectar viajes por lugares que con tu vieja bici no te hubieras llegado ni a plantear.

Dicho lo anterior para reconocer las grandes posibilidades de la bici de montaña, incluídas las cicloturistas, confesaré que me parece, en buena medida, un montaje publicitario.

En primer lugar, frente a los que defienden que, tras muchos años de estancamiento en su desarrollo, la bici de montaña representa un salto cualitativo, una nueva bicicleta de concepción revolucionaria, hay que afirmar que en realidad no supone ningún cambio fundamental y que las innovaciones que aporta no pueden, ni mucho menos, equipararse a lo que supuso la incorporación de la transmisión por cadena o incluso la de los neumáticos, los radiostangenciales, los rodamientos o el cambio de marchas. La bici de montaña reúne diversas soluciones tecnológicas por lo general ya utilizadas en otros tipos de bicicletas (BMX, cicloturismo, etc.), e incorpora indudables avances tecnológicos en la fabricación de componentes, pero conceptual y esencialmente sigue siendo similar a la de finales del siglo pasado.

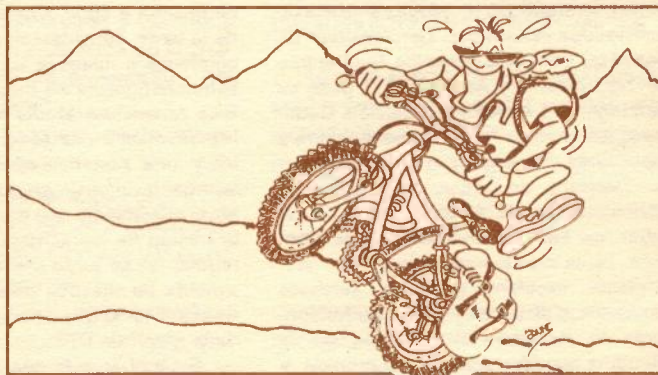
En segundo lugar hay que desmontar la errónea imagen que se pretende transmitir de la bici de montaña como pionera en el discurrir fuera del asfalto. La creación en Europa y Norteamérica de una red de carreteras asfaltada es muy posterior al "boom" de la bicicleta de finales del pasado siglo. Ya para entonces el Cyclists' Touring Club alcanzaba los

60.000 miembros, mientras se producían en Inglaterra, al año, 800.000 robustas bicicletas pensadas para transitar por los maltrechos caminos de la época. Incluso, en la actualidad, de 800 millones de bicicletas existentes más de la mitad se encuentran en el mal llamado Tercer Mundo y, a pesar de no ser bicis de montaña, bien merecerían el apelativo de "todo terreno" por el uso que se les da y el medio en que se desenvuelven.

En tercer y último lugar, la bicicleta de montaña, tras sus primeros balbuceos más o menos exportáneos, forma parte de una estrategia de la industria de la bicicleta para aumentar las ventas y tener acceso a un nuevo tipo de compradores. A finales de los años 60 la industria de la bicicleta, ante el desplazamiento que había padecido por la creciente motorización de toda la década, reacciona convirtiendo la bicicleta en un artículo para los niños y para el divertimento. En los

70 las nuevas ideas que se abren paso tras la crisis de la energía, posibilitan un fuerte incremento en las ventas. La bici resurge como medio de transporte urbano (en España, por diversos motivos, este resurgir es apenas perceptible), mientras que la preocupación por la salud y la defensa del medio ambiente generan un aumento en su uso. Ya en los 80, supuestamente superada la crisis y asimiladas en parte, una vez "descafeinadas", algunas de las ideas aportadas por el ecologismo, se promociona la bici de montaña. Sin entrar en particularidades (incursión de las Nuevas Tecnologías, reconversión en las viejas industrias, llegada de los fabricantes orientales, etc.); podemos decir que, estancado en parte el mercado, se pretende por un lado atraer a nuevos sectores de población hasta ahora ajenos al ciclismo y por otro conseguir una renovación

del parque de bicicletas. La publicidad va dirigida principalmente a jóvenes veinteañeros y a personas de 30 ó 40 años con cierto poder adquisitivo y nivel cultural. Con una estética desenfadada, colorista y deportiva, se hace hincapié en los cuerpos sanos y saludables que la bici ayuda a mantener, mientras se vende aventura controlada en una Naturaleza estática que se presenta aislada del resto del territorio y sin aparente relación con él. Es la moda de consumir "ecología" con los últimos deportes-aventura: "rafting", parapente, "windsurf", "snowboard", 4x4, y, por supuesto, "mountain bike" (dígase en inglés). Se aumenta así el espectro de compradores mientras además se vende un aparentemente nuevo



producto a una gran cantidad de poseedores (y sólo esporádicamente usuarios) de la ahora arcaica e inútil bicicleta de carreras. Hasta el "yuppi", en su elegante zona residencial, podrá ir orgulloso, el domingo por la mañana, a por el pan y el periódico en su mountain bike de 150.000 pts. con su colorido chandal.

Pero independientemente del cómo y el porqué de la irresistible ascensión de la bici de montaña, el hecho es que está ahí; invade los escaparates e incrementa las ventas. Hay tórtas en distintos ambientes para repartir "el pastel" que genera y hasta la Federación Española de Ciclismo, tan lenta de reflejos en otras ocasiones, se ha interesado rápidamente por ella. En definitiva, ha trastocado todo el mundillo ciclista.

Desde la perspectiva de la defensa del cicloturismo y del uso de la bici como medio de transporte urbano,



esta rápida incursión tiene, en España, aspectos positivos y negativos que resumimos a continuación. Empecemos por éstos últimos.

La atracción hacia la montaña de personas hasta ahora ajenas a ella ha supuesto, en ocasiones, un comportamiento poco respetuoso hacia la naturaleza y también hacia los montañeros. Se han generado algunos roces con otros montañeros y, lo que es peor, un deterioro innecesario del medio. En este punto hay que resaltar por un lado la encomiable labor de concienciación que algunos grupos, curiosamente impulsados por gente proveniente de ambientes montañeros, están llevando a cabo (Cantilever en Madrid es uno de ellos); por otro, que el deterioro producido no es comparable, por ejemplo, al causado por los vehículos todo terreno y que la política prohibicionista, iniciada por la Comunidad de Madrid, supone matar pulgas a cañonazos y es errónea y contraproducente. Pero lo más nocivo de la bicicleta de montaña es la ideología que mayoritariamente transmite su publicidad. ¿Que las carreteras están llenas de coches y son peligrosas?; pues nos metemos por caminos y a vivir la aventura; eso de mejorar la seguridad vial no va con nosotros, el asfalto para los coches. ¿Que el campo está lejos de la ciudad?; pues monta la bici en tu coche y en un periquete te plantas donde quieras; de eso de compaginar la bici con el tren nada, que crea proble-

mas. Así la montaña se presenta aislada del resto del territorio y la bici es algo puntual que periódicamente (excepcionalmente) se usa por el monte. Fuera del "Reino de la Naturaleza", entendido de esta forma parcial, las reglas válidas son las establecidas y volvemos al reino del coche. El uso cotidiano de la bicicleta no es apenas contemplado.

Y ahora el lado positivo, que también existe, y en mi opinión supera en el balance al negativo. Por lo pronto el aumento de bicis y de ciclistas es bueno en sí mismo pues contribuye a incrementar el número de personas concienciadas de la injusta dictadura del automóvil y en definitiva fomenta la "cultura de la bicicleta". La bici de montaña posee, además, inmensas posibilidades cicloturistas. Su facilidad para desplazarse por caminos y pistas la hacen idónea para un cicloturismo en que la proporción de recorridos asfaltados no sea predominante (los franceses, acertadamente, la denominan bicicleta todo terreno). Curiosamente la mayoría de sus usuarios desaprovechan esta faceta, empeñados por moverse exclusivamente por la montaña y renunciando a un conocimiento más integral del territorio. Obsérvese en este sentido el escaso número de bicicletas de montaña equipadas con alforjas.

También positiva ha sido la mayor profesionalización de las tiendas especializadas, hecho vinculado sin duda a la aparición de la bicicleta de

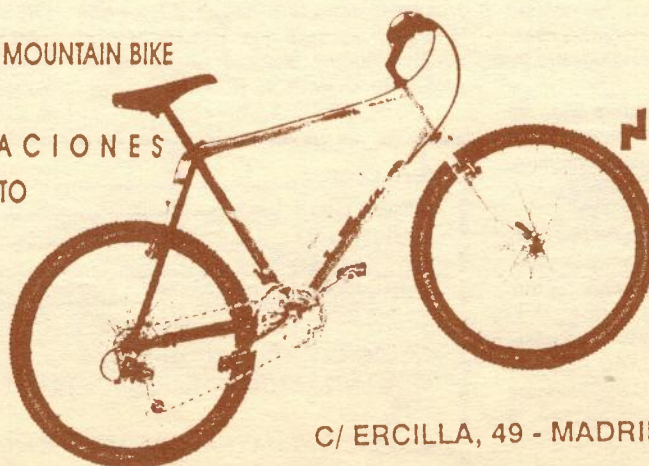
montaña. La consolidación de algunas ya existentes y la aparición de otras, dirigidas en general por gente joven, dinámica y con interés por "mantenerse al día", ha mejorado sustancialmente la oferta de marcas, accesorios y material en general. Junto a algunas novedades "chic", frecuentemente superfluas, llega material de auténtica utilidad que hace pocos años había que adquirir en el extranjero; además esta profesionalización permite tratar con auténticos especialistas, expertos interlocutores que informan y aconsejan.

Por último, aunque no en importancia, la bici de montaña ha traído consigo una mayor presencia de la bici en la ciudad. Buena parte de sus usuarios son jóvenes que no rehuyen desplazarse a golpe de pedal por el medio urbano, bien esporádicamente, bien cotidianamente. Su juventud propicia la carencia de los prejuicios que tradicionalmente existen en España sobre la bici como medio de transporte (cosa de pobres o hippies marginales, dicen). Tras años en que los impulsos ecologistas, en ocasiones más teóricos que prácticos, no han logrado avances importantes en este tema, la aparición de estos nuevos ciclistas disputando a los coches su teórico espacio, puede significar un revulsivo importante para lograr que la bici sea tenida en cuenta como medio de transporte real en las ciudades.

Alejo

## BIKE'S COTOS

EN MADRID... ESPECIALISTAS EN MOUNTAIN BIKE  
VENTA • ACCESORIOS  
TALLER DE REPARACIONES  
REVISAMOS Y PONEMOS A PUNTO  
TU BICICLETA,  
PARA QUE SAQUES  
EL MAXIMO PARTIDO  
DE ELLA.



Kuwahara

PURE GINZON

SCOTT

SUNTOUR

SHIMANO

REFLEX

C/ ERCILLA, 49 - MADRID - TEL. 474 48 29



# PROPUESTA DE FUTURO

Erase una vez, un mundo de "progreso" gobernado por el rey "petróleo", en el que imperaba el consumo por el consumo.

El progreso estribaba en fabricar cada día más y más cosas... y más cosas. Cosas inservibles, perecederas, de una duración limitada, con "fecha de caducidad" en la tapa.

Intencionadamente se fabricaban bombillas para que se fundieran, telas para que seajaran, coches para que se estropearan, modelos superados poco tiempo después de su salida al mercado, que invitaban a correr más y más, con mayor potencia, con mayor consumo. No podíamos perder "el tren del progreso".

Pero ¡ay!, este tren fundamentalmente, también dependía de su majestad el petróleo.

Maquinaria, industria, calefactores, plásticos, coches, todos eran esclavos del amo y señor y al mismo tiempo contribuyeron al deterioro y destierro de la propia naturaleza, princesa por la que se rigieron los destinos de este mundo, en otros tiempos más humanizados.

El embrutecimiento del medio ambiente era implacable. Más bien me etrevería a decir del ambiente entero.

Había que inventar necesidades al hombre. Comprar era la clave de la felicidad. El progreso estaba servido.

Se avecinaba el caos. Los países necesitaban para su funcionamiento más "crudo". La cosa era cruda. Comenzaban las luchas por el dominio de los pozos. Este mundo llamado de progreso, entraba en su "enésima guerra".

Pero en una lejana y pequeñísima aldea, decidieron que el rey no debía gobernar los destinos de las personas hasta los límites de tiranía a los que se había llegado. Todo era cumplir sus caprichos. Allí se organizaron y se propusieron ir al encuentro y liberación de la desterrada naturaleza y esto pasaba por detener el progreso, y tomaron medidas al respecto:

- Restringiremos el culto al petróleo, crudo limitado para los coches, se decían.

Pero no bastaba sólo con eso, en esta situación de emergencia había que explorar otras vías más audaces:

- Fabricaremos bicicletas y las usaremos para desplazarnos, reemplazaremos a los coches.

- Cambiaremos los tractores por bueyes en las faenas del campo.

Y aquella aldea pedalada a pedalada iba encontrando el camino, avanzando más y más en busca de la felicidad. La propuesta se empezó a imitar en aldeas conlindantes. Esto funcionaba. Países enteros adoptaban las mismas medidas, el futuro se avecinaba diferente.

El rey mientras tanto se iba agotando, sus días estaban contados y algún día se extinguiría llegando a su final. Ocurrió. Pero ya el mundo había buscado sucesor para esta "muerte anunciada": La reina Naturaleza.

Se encontró el hombre en concordia con la naturaleza y la solidaridad entre los mismos reinó para siempre y sobre todo sin fecha de caducidad.

"Te convido a creerme cuando digo futuro".

P.D: Cualquier parecido de los personajes con la realidad, es pura coincidencia.

Miguel

## PARA SEGUIR RECIBIENDO SIN PRISAS

Tras este nuevo número, tercero y último del año, nuevamente os toca a los subscriptores rellenar el correspondiente cupón y enviárnoslo. Es un mecanismo engorroso pero que consideramos necesario para seguir constatando vuestro interés por la revista.

La creación, como habréis leído en otras páginas, de la Coordinadora CON BICI introduce este año algunas novedades por cuanto SIN PRISAS pasa a ser su principal medio de comunicación.

Los primeros ejemplares de la revista se enviarán a los grupos (miembros federados) que forman la Coordinadora, que ellos distribuirán entre sus socios. Después tendréis preferencia las Organizaciones Colaboradoras (1.000 pts. de cuota anual) y los Socios Colaboradores (500 pts. de cuota anual) que apoyáis el funcionamiento de CON BICI y contribuíis a sus gastos.

Por último y si el número de ejemplares es suficiente, no queremos que la cuestión económica sea óbice para nadie y os enviaremos la revista a todos los que lo deseéis siempre que nos remitáis el cupón adjunto, aunque no os hagáis socios de CON BICI.

Os recordamos que las aportaciones económicas podéis hacerlas mediante transferencia bancaria a "Pedalibre", libreta nº 30475032. Cajamadrid. Sucursal 1133. C/Doctor Esquerdo, 114. 28007 Madrid, o bien, para los muy vagos, enviándonos sellos de correos.

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

SOCIO COLABORADOR ☐ (500 pta. cuota 1991)  
ORGANIZACION COLABORADORA ☐ (1.000 pta. cuota 1991)

ENVIAR A PEDALIBRE C/CAMPOMANES, 13, 2º IZQ. 28013 MADRID  
En caso de transferencia bancaria, enviad fotocopia del resguardo de ingreso.