

Sin prisas

Nº 9

ABRIL 90



REFERENDUM

3er ENCUEN
de
CICLOTURISTAS
Y CICLISTAS
URBANOS

SALAMANCA / JULIO 1990

Barlo 89

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

DE TODO UN POCO

APOYAN

*C.C.Pedalibre
C/Campomanes, 13, 2º Izq.
28013 MADRID
*Amics de la Bici
Apdo. 10.012
08080 BARCELONA
*C.C.Amigos de la Bici
Apdo. 2.116
37080 SALAMANCA
*Albora Bici-Ecologista
Avda. Galicia, 86, 14, 4º
33212 GIJON (ASTURIAS)
*Grupo Cicloturista La
Farinera del Clot
C/Ter, 10
08026 BARCELONA
*Asamblea Ecologista de Zaragoza
Apdo. 3.073
50080 ZARAGOZA
*E.T.E.S.(Sección Cicloturismo)
Apdo. 7.131
41080 SEVILLA
*A.C. La Alforja
33555 POO DE CABRALES (ASTURIAS)
*Grup El Pedal
Ctra. de Barcelona, 42
08205 SABADELL (BARCELONA)
*G.O.B. (Pedal Verd)
C/Verí, 1, 3º
07001 PALMA DE MALLORCA
*A Contramano. Asamblea Ciclista.
C/Moratín, 7
41001 SEVILLA
*Sociedad de Montaña Artabros
(Sección Cicloturismo)
C/Sta Catalina, 16-18-20, 1º D, Of.D
15003 LA CORUÑA
*Amigos de la Bici
Apdo. 648
14080 CORDOBA
*Club Ciudad de Almería
C/Granada, 40, 1º
04003 ALMERIA
*Sociedad Excursionista (Cicloturismo)
C/República Argentina, 9
29016 MÁLAGA
*Sociedad Cicloturista Rebonza
C/Marcos Grialvo, 1
48910 SESTAO (BIZKAIA)

HAN ELABORADO ESTA REVISTA

Miguel Fortea
Alejandro Vivar
Ángel Yagüe
Lucía López
Juan Santolario
Roberto Martínez
Yago Guerreiro
Fernando Barrios

EDITA:

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

IMPRIME:

Gráficas ANYA
C/Las Matas, 14
28039 MADRID. Tf (91) 442 74 81
Depósito Legal:M-39179-1986

EL GRUP DE TREBALL BICICLOT trabaja, desde hace más de tres años, en la promoción de la bicicleta como medio idóneo para mejorar la calidad de vida de las personas. Desde su taller de reparación y venta, con el que pretenden crear una infraestructura de servicios dirigidos al usuario de la bicicleta, surgió la necesidad de una formación especializada y consecuentemente la idea de organizar un curso de construcción artesanal de cuadros de bicicletas. Tras los contactos con las Instituciones oportunas, se realizó, impartido por el reconocido artesano Francisco Cuevas, un curso FIP (Formación e Inserción Profesional) de tres meses de duración, que finalizó el pasado 15 de Febrero. Se conjugaban, en definitiva, tanto el intento de satisfacer la creciente demanda específica del sector, como el deseo de recuperar un oficio artesano que se está perdiendo. Una buena y útil idea. Biciclot. c/Sant Joan de Malta, 1, baixo. 08018 Barcelona.

VENDO BICICLETA de cicloturismo construida artesanalmente por la revista "Integral". Con piñón "Zeus", 12 velocidades, cuadro de aleación de aluminio, con bolsa de herramientas, parches y cámara de repuesto. Precio 40.000 pts. Interesados, contactar con: Javier Díaz. Aldea los Madroñeros. 21340 Alajar (Huelva).

OFERTA DE TRABAJO. Seleccionamos personal. Conocimientos Bicicleta de Montaña. Jornada completa o media jornada. Ciclos Delicias. Paseo de las Delicias, 65 bis. 28045 Madrid. Tf. 2307787.

Escaparon en bicicleta después de atracar un banco

Granada. Dos atracadores, consiguieron huir ayer por la mañana, en bicicleta, tras un breve intercambio de disparos con la Policía, después de haber asaltado una sucursal bancaria en el centro de Granada.

Poco después de las ocho de la mañana, dos jóvenes, chico y chica, armados con pistolas amenazaron a los empleados de la sucursal del Banco de Granada en la calle Albóndiga, de esta ciudad, cuando iban a abrir las puertas de esta entidad.

Según explicaron los empleados, los dos atracadores les obligaron a entrar en la oficina bancaria y les encerraron en una de las habitaciones, apoderándose de unas 700.000 pesetas, ya que la caja dispone de dispositivo de apertura retardada por lo que no pudieron abrirla.

Cuando los dos atracadores abandonaban el banco llegó la Policía, que había sido ya alertada y los agentes efectuaron varios disparos de intimidación. (EFE)

TROTAMUNDOS. Francisco Santamaría, tras regresar de un viaje en bicicleta de 27 meses por América, nos escribe desde Cantabria donde piensa pasar una temporadita antes de iniciar su próxima aventura ciclista, esta vez por Asia. Por ello os solicita información a todos aquellos que hayáis viajado (preferentemente en bici o a pie) por tierras asiáticas. Por otra parte se ofrece para orientaros a todos los que penséis pedalear por México, Centroamérica, Colombia, Ecuador, Perú, Bolivia, Brasil o Venezuela. Su dirección es: c/Padre Rabago, 12, 2º. 39008 Santander.



LA TORTUGA PEREZOSA. Ese es el divertido nombre de un grupo cicloturista recientemente formado en Iruña. Pretenden potenciar el uso de la bici y lograr avances en sus posibilidades de utilización. Entre sus actividades destacamos, por curiosas, las excursiones que realizan todas las noches de luna llena para saludar juntos a nuestro satélite. Su dirección: c/Navarrería, 6, 1º. 31001 Pamplona-Iruña.

ROBO EN BICICLETA.

Pocas son las noticias que la prensa recoge sobre bicicletas (sobre todo si exceptuamos las de bicicletas-bomba, importadas de tierras germanas). Esta que aquí reproducimos, aparecida el pasado 10 de Enero en el Independiente, demuestra una vez más lo idóneo de la bicicleta para desenvolverse por el tráfico urbano. Una joven pareja se presentó en bicicleta en una oficina bancaria de la céntrica calle Alhondiga de Granada y tras obtener un suculento botín se dio a la fuga. En su huida se encontraron con la Policía que, a pesar de sus disparos, no pudo en su persecución alcanzar, con sus coches y sirenas, a los ciclistas fugitivos por entre las calles granadinas. Y es que, en la ciudad, como las bicis... nada.

NUEVO LIBRO. "El Aljarafe en bicicleta". Juan Madrazo. Agencia de Medio Ambiente. Junta de Andalucía. 1989. 1000 Pts.

Como su autor señala este libro "consta de dos partes fundamentales, un terreno a recorrer y las ganas de recorrerlo, y un apéndice accidental, la bicicleta". "Va dirigido a quién lo lea, tanto si es ciclista como si no, porque de las bicis bien poco se habla".

No se engaña el/la cicloturista con el título, pues no encontrará la información habitual de perfiles, distancias, cartografía de escala adecuada, etc. Compreió quién busque saber algo más de esas colinas que se extienden a poniente de Sevilla pasado el río Guadalquivir.

Pero la bicicleta no es sólo un falso reclamo sino que, en la portada del libro, sirve también para restar protagonismo a un apéndice que hubiera merecido mejor suerte: un ensayo ilustrado sobre los azulejos que se pueden descubrir al recorrer el Aljarafe.



ACERTIJOS BICICLETEROS

"El Bombi" se reconcilió consigo mismo. Por fin, asumió su realidad y, como el personaje de Jonathan Swift, llegó en su viaje al país de Brobdingnag. Atrás había dejado para siempre el mundo de la farándula, que ahora se le antojaba como una lejana "reserva india". Sus incursiones en el cine, con aquellos papeles esperpéticos, su pasado saltimbanqui... todo eso le parecía ya muy lejano.

Ahora tenía un trabajo estable. De esos que te imponen, cual camisa de fuerza, un odioso horario pero que, al final de mes, recompensan tu sumisión a las reglas establecidas. Incluso abandonó aquella buhardilla bohemia en que nunca se sabía con exactitud cuantos convivían y se trasladó a una de esas torres asépticas donde no se conoce ni al vecino de al lado.

Era un feliz hombre integrado que, quizás como vestigio de su pasada amargura antisocial, todas las mañanas se dirigía al trabajo pedaleando alegremente sobre su reluciente bicicleta comprada "a medida" en una de las mejores tiendas de la ciudad.

Diariamente, tras un succulento desayuno, desde el piso 13 donde vivía (siempre pensó que con la mala suerte que había tenido ya en la vida no se podía permitir ser supersticioso), descendía en el moder-

no ascensor y se sumergía pedaleando en el congestionado tráfico. A media tarde, cansado pero sonriente, regresaba de su trabajo y se introducía de nuevo en esa claustrofóbica caja mecánica. Por extraño que pueda parecer, pulsaba el botón del piso 7º y desde allí, con su bicicleta al hombro, ascendía sudoroso, escaleras arriba, hasta su vivienda. ¿Podéis explicar este extraño comportamiento?



¡Ah!, una última pista. Cuando coincidía con su amiga del ático, que también regresaba del trabajo a media tarde, abandonaba su insólito proceder y no se apeaba del ascensor hasta su piso, el 13.

MARIN
MOUNTAIN BIKES



SPECIALIZED

SUNTOUR

SHIMANO

★ **Sólo Mountain Bike**
★ **Todo en Mountain Bike**

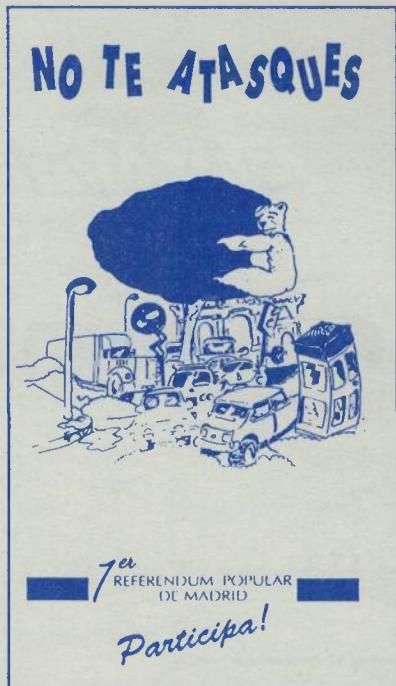
CICLOS DELICIAS

EL MEJOR CARRIL-BICI ES LA RESTRICCION DEL AUTOMOVIL

Los años ochenta van a pasar a la historia de nuestras ciudades como una década de retroceso de la habitabilidad. Sobre todo en los últimos cinco años, la expansión del automóvil ha terminado por penetrar en cada espacio, en cada grupo social y en cada tiempo, para vertebrar el modo de vida.

Los ciudadanos españoles se han hecho definitivamente dependientes y víctimas del automóvil; tanto los que se ven obligados a usarlo, como los que sufren sus consecuencias y entre ellos los ciclistas.

En estos diez últimos años la situación de la bicicleta como medio de transporte urbano ha empeorado ostensiblemente. No sólo porque las condiciones de circulación ciclista son peores ahora que en 1980, sino también porque las posibilidades de desarrollos alternativos basados en la bicicleta se han hecho más difíciles y lentas.



Por eso, aunque sigue siendo importante crear vías especiales para bicicletas en ciertos tramos del viario urbano, la opción esencial para empezar a recuperar el uso de la bicicleta en la ciudad es la de restringir el dominio del automóvil. Restar espacio del coche es ganarlo para

peatones, ciclistas y usuarios del transporte colectivo. Reducir la utilización indiscriminada del automóvil es ganar aire, silencio y seguridad para el conjunto de los ciudadanos y también para el grupo particular que formamos los ciclistas.

Así lo están entendiendo en varias ciudades en las que los ciclistas han empezado a preocuparse globalmente del tráfico y, en particular, en Madrid y Valladolid cuya actividad ciudadana se refleja a continuación.

Contra los aparcamientos en el centro.

La Asamblea Ciclista de Valladolid, junto al grupo ecologista AVDEM, la Federación Provincial de Asociaciones de Vecinos e Izquierda Unida ha constituido una plataforma de oposición al plan del Ayuntamiento de aquella ciudad que pretende construir seis nuevos aparcamientos para automóviles en el casco histórico.

La oposición se basa en que los aparcamientos producen una mayor atracción de vehículos hacia el centro, congestionándolo y haciendo inhabitable toda la ciudad.

Como alternativa proponen la restricción de la circulación, la mejora del transporte colectivo y el fomento de los desplazamientos en bicicleta y andando mediante carriles-bici e itinerarios peatonales.

El coche devora la ciudad: Referéndum del tráfico.

En Madrid, las políticas municipales, autonómicas y estatales vienen fomentando el vehículo privado a través de enormes inversiones en la red viaria, propiciando su uso a través del incremento de la accesibilidad al centro mediante la creación de pasos a desnivel, creación masiva de aparcamientos, etc. Las consecuencias han sido el colapso de la ciudad y el deterioro hasta límites insospechados de la vida urbana y el medio ambiente.

El pasado 22 de diciembre, Iz-

quierda Unida presentó en el Pleno Municipal del Ayuntamiento madrileño una Proposición instando al Equipo de Gobierno a convocar un referéndum sobre los problemas actuales del tráfico y sus posibles alternativas. La propuesta fue rechazada por el resto de los grupos, ante lo cual se constituyó una Plataforma Pro-Referéndum integrada por diversas organizaciones y colectivos.

Pedalibre y otras organizaciones



y asociaciones ecologistas reunidas en torno a Aedenat, participan en este referéndum con una campaña propia que, con el nombre de "El coche devora la ciudad", pretende incidir sobre los aspectos más radicales de los problemas del transporte.

En este Referéndum popular, informal pero serio, convocado para los días 23 y 24 de Marzo, los madrileños podrán elegir entre "dejar las cosas como están, con los planes actualmente en marcha" o introducir fuertes medidas de potenciación del transporte colectivo, peatonal y bicicleta, restringiendo el uso del vehículo privado".

En Milán y también a pesar del rechazo inicial de las autoridades locales, se consiguió realizar en 1985 un referéndum similar pero de manera oficial (ganado con el 73% de los votos) a raíz del cual se redujo el tráfico privado en el centro en más de la mitad, creció el número de pasajeros en el transporte colectivo y el número de ciclistas se multiplicó por cuatro. Esto en Madrid parece, por ahora, muy lejano, pero...

UN BANDO MUY ESPERANZADOR

Tal como se comentaba en el anterior número de *Sin Prisas*, coincidiendo con la celebración de las 24 Horas en Bicicleta por Barcelona, el Alcalde de dicha ciudad firmó un Bando municipal en defensa de la utilización de la bicicleta. A continuación os ofrecemos, traducido, el esperanzador Bando que esperamos sea un síntoma de la voluntad de llevar a cabo una política restrictiva hacia el coche en Barcelona. Una buena noticia que, ojalá, no se quede en papel mojado.

CIRCULACION DE BICICLETAS

Dado que la ciudad de Barcelona ha visto aumentado en los últimos años su parque automovilístico de modo desmesurado, lo cual ha provocado una gran densidad de circulación de vehículos, es conveniente, con el fin de encontrar una mejora de la calidad de vida y en ateción al factor humano, la promoción del uso de la bicicleta como elemento de movilidad dentro de la ciudad, que al mismo tiempo coadyuva a mejorar la forma física de los ciudadanos y ayuda a no contaminar el medioambiente, por lo cual se procede a la redacción del siguiente bando:

Y, de conformidad con las facultades que me otorgan el artículo 7º de la Ley de Régimen especial de este municipio y el artículo 21.1 e) de la Ley de Bases de Régimen Local, dispongo:

PRIMERO. - Se entiende por bicicleta, a los efectos del presente bando, el vehículo de dos ruedas, accionado por el esfuerzo del propio conductor, con exclusión expresa de los ciclomotores.

SEGUNDO. - El objeto del siguiente bando es la promoción del uso de la bicicleta en la ciudad de Barcelona, y a tal efecto la Administración Municipal fomentará e impulsará la utilización de dicho medio de transporte así como las medidas adecuadas para su mejor desarrollo.

TERCERO. - La Administración Municipal, con la finalidad de que se utilice cada vez más este medio de transporte, permitirá su circulación en las zonas peatonales, boulevards donde expresamente se señale así como en parques públicos y cementerios con viales adecuados, y en general en aquellos otros lugares de la ciudad restringidos a la circulación rodada.

CUARTO. - Para promocionar la utilización de este vehículo, se establecerán en la ciudad aparcamientos así como puntos de arrendamiento de dicho medio de transporte, en aquellos lugares donde lo aconseje la demanda.

En los aparcamientos municipales se reserverán espacios para el estacionamiento de bicicletas.

QUINTO. - La velocidad máxima de las bicicletas en los parques, islas peatonales y demás lugares restringidos a la circulación rodada, será como máximo de 10 km/hora.

Los peatones tienen preferencia absoluta en las aceras, boulevards, zonas peatonales, y en cualquier caso los ciclistas se adaptarán a la densidad de peatones existentes en la zona.

SEXTO. - Los agentes de la Guardia Urbana velarán especialmente por la seguridad y circulación específica de los ciclistas.

SEPTIMO. - Cuando los ciclistas circulen por las calzadas y especialmente en los cruces de calles, habrán de tener en cuenta las normas de seguridad vial y ordenación del tráfico, así como las indicaciones de la Guardia Urbana.

OCTAVO. - El Ayuntamiento de Barcelona contemplará la circulación de bicicletas en todas aquellas obras de nueva infraestructura y de vialidad que lo permitan.

NOVENO. - Con el fin de garantizar el cumplimiento de lo que dispone este bando, se creará un grupo de trabajo formado por representantes municipales de las diferentes áreas afectadas así como de las entidades públicas y privadas que ostenten como finalidad la promoción de este vehículo de transporte.

Lo cual se hace público para general conocimiento.

Barcelona, siete de Noviembre de 1989.

EL ALCALDE,
Pasqual Maragall Mira.

PAVIMENT PERILLÓS	
TARJA DE DENÚNCIA	
Denuncio l'existència d'un defecte en la superfície del carrer, perillós per als ciclistes, motoristes i altres usuaris, i demando la seva urgent reparació. Us recordo que l'Ajuntament és legalment responsable en cas d'accident greu causat per la irregularitat que ara denuncio.	
QUE ES?	
(exemples: forat, esquerda, via de tràmvia, reixa de claveguera, rapa mala, sorra o grava, mala reparació, ...)	
ON ES?	
(carrer, de quina banda, nº de casa més propera, etc.)	
ESQUEMA DE SITUACIÓ: (opcional)	LES MEVES DADES:
	Nom _____
	Cognoms _____
	Adreça _____
	CP _____
	Telefon _____
	Data _____
PÚBLICA I DISTRIBUEIX:	
Amics de la Bici Agrupació d'Usuaris en benefici d'una Barcelona més segura per als ciclistes.	

AMICS DE LA BICI de Barcelona, quizás el grupo de ciclistas urbanos más activos del Estado, lleva a cabo desde principios del invierno, una campaña para mejorar las condiciones del pavimento urbano, evitando accidentes y haciendo así más segura la ciudad para el ciclista. Siguiendo una iniciativa propuesta por la London Cycling Campaign (LCC), ha puesto a disposición de ciclistas, motoristas y demás usuarios unas tarjetas rojas que, convenientemente cumplimentadas (indicando la irregularidad o desperfecto y su ubicación) se envían al Ayuntamiento. Esperemos que obtengan colaboración y que las denuncias sean efectivas.

LAS BARDENAS

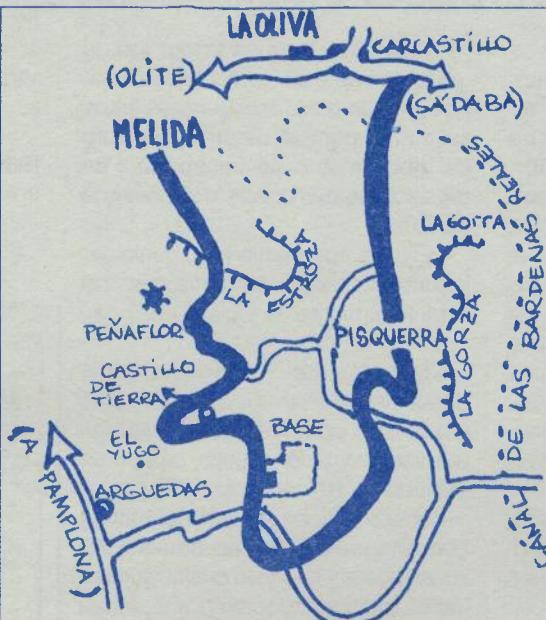
TODO TERRENO BICICLETERO

Con la bici de montaña podemos transladarnos a parajes de difícil acceso. En este caso, desde Pamplona, nos remiten un recorrido por la zona desértica de Las Bardenas Reales. A pesar de haber sido publicado con anterioridad en un periódico local, reproducimos aquí el artículo por su interés.

Las Bardenas Reales, lugar elegido para nuestra escapada en bicicleta de un par de días, nos pillan un poco lejos. Además lo incordioso que resultan los kilómetros en las cercanías de las ciudades con coches, contaminación, ruido... La mejor solución es hacerlo en tren. Nos dirigimos a la estación con las bicis, pero nunca se sabe qué pasará. Llega el tranvía que recorre Pamplona hasta Zaragoza. Lo tomamos al asalto con nuestros biciclos. En esta ocasión hemos topado con un empleado amable. El nos introduce en el vagón del correo, en sus extremos se encuentran doce ganchos suspendidos del techo. Colgamos nuestras máquinas en esa postura que es la más cómoda y ocupa mejor espacio. Ante nuestra extrañeza de que RENFE nos ofrezca este servicio, el empleado nos comenta que esos ganchos están ahí "de cuando la gente llevaba las bicis". Nuestro deseo es que sigan ahí para cuando la gente lleve las bicis de nuevo.

En poco más de media hora llegamos a nuestro punto de inicio: Olite. Las torres de su castillo ponen el fondo de nuestros primeros pedaleos. Hace una mañana de otoño, limpia, fresca y soleada. Olvidándonos de las carreteras generales tomamos la del pueblo de Beire, entre viñas ya con los colores marchitos después de finalizada la vendimia. Queda el aroma del vino en fermentación al pasar junto a la Cooperativa de Cosecheros Reunidos Olitenses.

Aunque nuestras bicis son todo terreno, por estas carreteras secundarias pero de buen piso, el pedaleo resulta muy agradable. A cuatro kilómetros de Olite está Beire y a cinco más Pitillas. En seguida a nuestra izquierda la famosa Laguna, ahora



vallada y con reciente plantación de arbolado con el fin de proteger a las aves del ruido y contaminación de la cercana carretera. Podemos observar una nube de patos que toman el vuelo, suponemos que hacia tierras más cálidas de Andalucía o África. Que suerte.

Adanes pedaleando.

A los pocos minutos observamos el característico castillo (o lo que queda de él) de Santa-cara. Pueblo de buenas pastas. Continúa el agradable paseo hacia el límite de la Bardenas, cuando paramos en Murillo el Fruto para comprar comida. Dejamos las bicis en la plaza debajo de una placa que recuerda que allí nació el "ruiseñor navarro", Don Raimundo Lanas, en 1908. Jotero. Este recuerdo se hace sonoro pues empieza a sonar por todo el pueblo su voz en la jota "cojolava...". Desde la torre de la iglesia, por altavoces, hace de fondo al pregón municipal diario. Ni en el pueblo de Elvis Presley...

Muy cerca está Carcastillo, punto de entrada a la Bardenas, en el kilómetro 5 de la carretera a Sádaba. Es mediodía hace calor soportable. Cogemos el camino de la Cañada Real que baja de Roncal. Está señalizado con pilones aunque la zona transitable, de tierra y piedras, es de unos cinco metros de ancho. Al poco



rato atravesamos el Canal de Navarra que viene bajo por la sequía de estos meses. Si apetece, resulta una buena piscina para el baño. Será la última agua en varios kilómetros.

Más adelante ya nos vemos inmersos en un paisaje solitario, silencioso y luminoso. Avanzamos rápidamente con nuestras bicis TT (todo terreno), las más apropiadas para las características de este suelo. Se pedalea libremente, sin el constante peligro de los coches en las carreteras y ciudades.

Aun siendo un gran desierto esta zona bardenera, no resulta difícil situarse. Al ser llano podemos observar continuas referencias en el horizonte. La muestra es la silueta recortada del monte Prallón, un monte que se acaba por su mitad en una impresionante pared. Es mediodía y el calor empieza a apretar. Nos desprendemos de las ropa y durante buen rato pedaleamos desnudos sobre nuestras bicis.

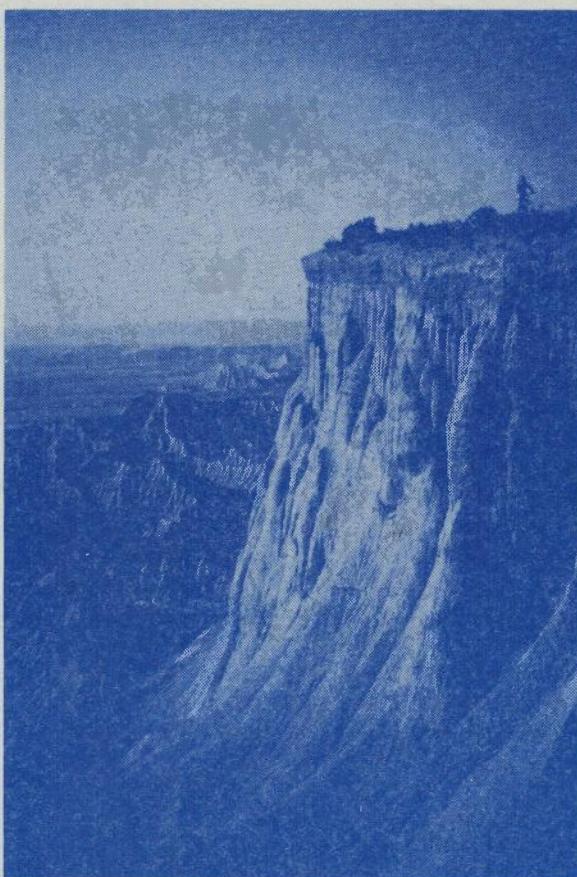
Sólo alpargatas y las gafas de sol. Mejor que un anuncio.

Hacemos un descanso al pie del Prallón, a la sombra. Aparecen otros cuatro bicicleteros. Parecen llevar prisa, suben al monte y lo bajan sin apearse de las máquinas, a gran velocidad. Se les ve desesperados. Otra forma de entender el deporte. Nosotros iniciamos la subida, aunque a ratos lo hacemos a pie. La cuesta es fuerte y la rueda de atrás derrapa. Tenemos que distribuir bien el peso para no volcar. Ya arriba, desde la punta del monte podemos observar el espectáculo de las Bardenas Reales. El Polígono de tiro a sus pies. El pico Piskerra enfrente. Y una inmensidad de pequeños montes en su esqueleto por la erosión. Parecen los nervios de la montaña. Otros semejan pequeñas pirámides de tierra. Las águilas revolotean a nuestra altura.

Decidimos pernoctar en una cabaña que se encuentra entre los dos montes, Prallón y Piskerra.

La virgen del Castillo y los yanquis.

La mañana siguiente es reluciente. El único sonido llega de las esquinas de rebaños de ovejas cercanas. El aletear de algún pato volador, los pájaros, el viento... Reiniciamos el



pedaleo por un lugar increíble por su extraña belleza. El laberinto de Angarillones, un pequeño cañón al que accedemos por la llamada "arista bonita", con gran precaución ya que es muy empinada. Es un lugar perfecto para habilidades con bicis "todo terreno". El recorrido por dentro del laberinto es tranquilo. Al final subimos y nos encontramos a las puertas del siniestro Polígono de Tiro utilizado por los aviones de EE.UU. y España donde entrena para matar. Un camino lo bordea y otro lo cruza. Hoy, al ser festivo, se permite utilizar el que lo cruza "mientras no haya vuelos sin salirse del camino" según reza un letrero. También advierte del peligro de bombas. Allí vamos... temerosos. Y que casualidad aparecen un par de cazas que atraen sobre nuestras cabezas con su ruido. No tiran bombas, menos mal. Seguimos por el camino observando a sus lados gran cantidad de bombas, la mayoría de unos tres metros de largo, otras pequeñas. También montones de balas. Existen otras bombas de las que sólo queda su silueta dibujada en la tierra. Alguna reventada con su paracaídas detrás. Más hacia dentro observamos viejos aviones y tanques utilizados como dianas.

Dejamos atrás el cuartel del Polí-

gono y hacemos una parada junto al pequeño monte de el Castillo en cuya cumbre se encuentra una virgen de piedra. Ascender a ella resulta prácticamente imposible por la erosión de la tierra. Tan sólo queda una roca cada día más en el aire. Casualmente nos encontramos con una persona que sube apoyándose en unos extraños hierros con final en gancho. Lleva un pañuelo rojo que coloca a la virgen. Ya abajo nos cuenta que siempre lo hace por fiestas. Que él fue hace cinco años quien la esculpió y colocó. Este hombre, que se considera medio pintor y medio escultor, es de Arguedas y nos comenta cómo a los pocos días de colocar la virgen los americanos llevados por su curiosidad se acercaron en un helicóptero y descendieron con una escala que se les enganchó, derribando la virgen al alejarse. Tuvo que echar muchas firmas para cobrar las 30.000 pesetas para reponerla.

Una fuente en el camino.

Cogemos finalmente el camino para salir de la Bardena hacia el Castillo de Doña Blanca. Llegamos después de una pequeña subida, desde donde podemos contemplar un interesante paisaje: lo que queda de las piedras del castillo, los abundantes pinos, una charca... Despues vendrá una gran extensión plana. El cambio es total. Enormes campos para el cultivo ahora ocupados por rebaños de ovejas. Los pastores nos comentaban la sequía de este año y su intención de dirigirse a otros lugares, tierra Estella, por la Cañada Real, para encontrar más alimento. No estamos muy seguros por donde saldremos, aunque no hay pérdida. Despues de recorrer alguno kilómetros con buen suelo de tierra, divisamos una torre que recordamos. Es la de Santacara. Bajamos una cascajera para encontrarnos de lleno con el pueblo de Mélida. Ya hay árboles, huertas... y pimientos rojos que brillan con fuerza a esta hora pronta de la tarde soleada.

Ahora la vuelta por el camino del día anterior, Santacara, Pitillas, Beire y al final Olite.



ACTIVIDADES

EXCURSIONES NATURALISTAS: 3 excursiones sobre temas específicos, "La fauna que nos espía" 5-6 de Mayo, "Plantas medicinales" 19-20 de Mayo, "El Paisaje Habla" 26-27 de Mayo.

CICLOTURISMO: 2 rutas por la Comunidad de Madrid; Ruta 1. Sierra Norte 28-29-30 de Abril y 1-2 de Mayo (5 días). Ruta 2. Vega del Tajo y Tajuña 12-13-14-15 de Mayo.

ORIENTACION: 3 cursillos sobre lectura de planos, manejo de mapas y brújulas. Modalidad A.- 2 salidas de Fin de Semana. 4-5-6 de Mayo; 25-26-27 de Mayo. Modalidad B.- Combinando la orientación en varios medios de transporte, bicicleta de montaña, piragua y a pie. 28-29-30 de Abril y 1-2 de Mayo (5 días)

ASTRONOMIA: 3 cursillos de iniciación. Fechas: 27-28-29 de Abril; 18-19-20 de Mayo; 25-26-27 de Mayo.

ESPELEOLOGIA: 3 salidas de iniciación. Fechas: 4-5-6 de Mayo; 18-19-20 de Mayo; 25-26-27 de Mayo. Se desarrollará en la Cueva del Reguerillo (Patones).

ESCALADA: 2 cursillos de iniciación en roca en las zonas clásicas de escalada de Guadarrama. Primer cursillo: 12-13-14-15 de Mayo. Segundo cursillo 19-20 de Mayo y 26-27 de Mayo.

PARAPENTE: 3 cursillos de iniciación. Cada cursillo es de 4 días (2 teóricos y 2 prácticos). Fechas: 3-4-5-6 de Mayo; 17-18-19-20 de Mayo; 24-25-26-27 de Mayo

TURISMO ECUESTRE: Modalidad A.- 3 actividades del tipo: Rutas circulares de iniciación, con nociones teóricas y prácticas sobre preparación, equipo y conducción de caballos. Fechas: 28-29 de Abril; 5-6 de Mayo; 12-13 de Mayo. Modalidad B.- 2 travesías a caballo, realizando recorridos lineales con pernoctación en ruta. Fechas: 18-19-20 de Mayo; 25-26-27 de Mayo; 15-16-17 de Junio.

PROGRAMAS ANUALES:

- Centro de Iniciativas de Montaña "Puerto de la Morcuera".
- Centro de Actividades Ecuestres "Soto del Real".

Actividades para grupos:

Información y reservas a partir del día 16 de Abril.

INFORMACION: A partir del 26 de Marzo.

INSCRIPCIONES: A partir del 17 de Abril a las 9.00 horas, por orden de llegada.

- * Para las actividades de Escalada y Parapente, se realizarán a partir del día 19 de Abril a las 9.00 horas.
- * Para la actividad de Turismo Ecuestre, se realizarán a partir del día 20 a las 9.00 horas.



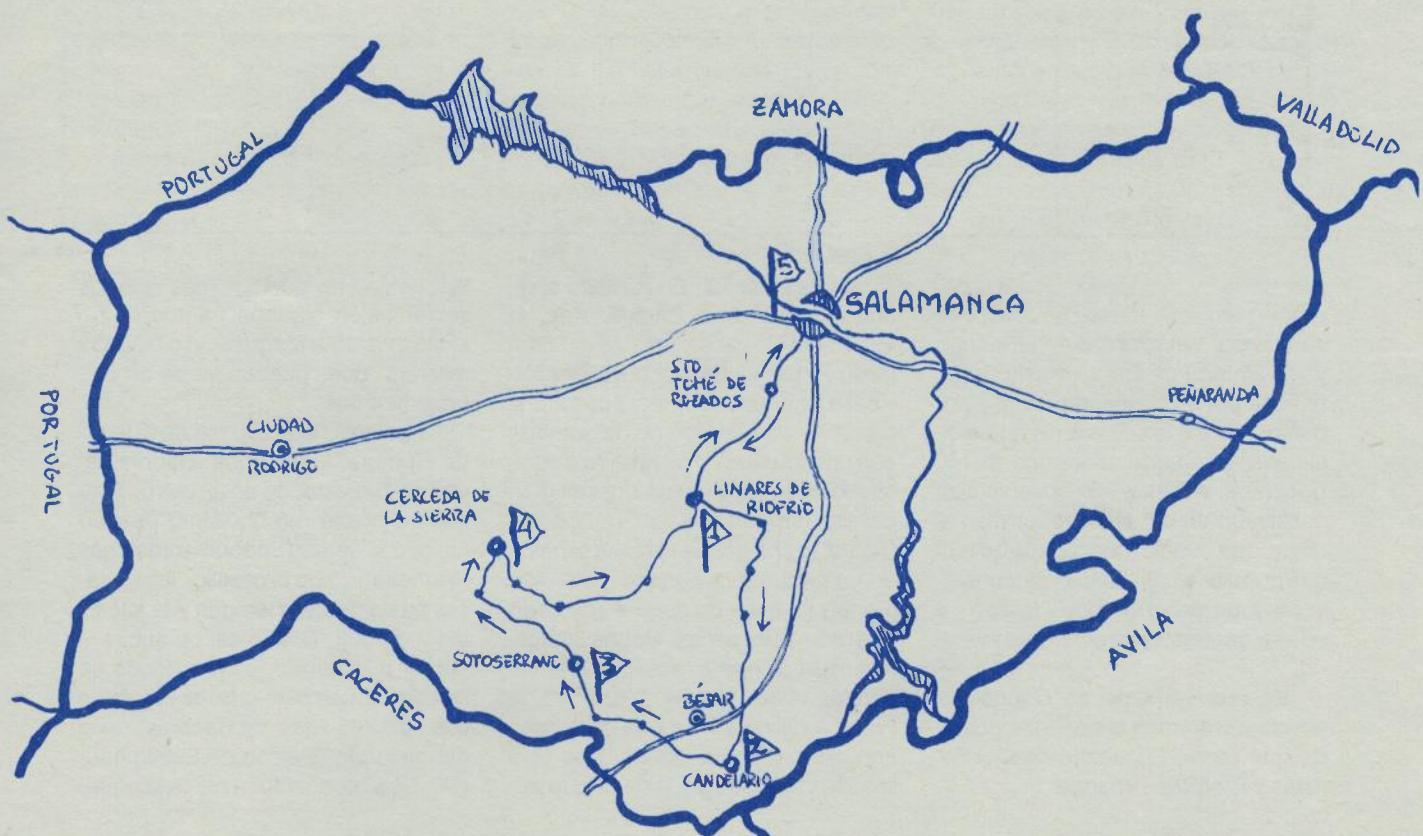
Comunidad de
Madrid
Consejería
de Educación

DIRECCION GENERAL DE JUVENTUD
C/ Caballero de Gracia, 32 - Planta baja
28013 - MADRID
Tlfo.: 521.39.60 y 532.65.10 Ext: 132

3er ENCUEN
TRO
de
CICLOTURISTAS
Y CICLISTAS
URBANOS



SALAMANCA / JULIO 1990



Cómo ya sabréis, el TERCER ENCUENTRO DE CICLOTURISTAS Y CICLISTAS URBANOS, se realizará del día 8 al 15 de Julio, en un pueblo de la provincia de Salamanca, que se llama LINARES DE RIOFRIO, y la organización correá a cargo del C.C. Amigos de la Bici de esta ciudad.

Durante los cinco primeros días pedalearemos por zonas serranas salmantinas y los últimos días, ya en Linares, alternaremos las po-

nencias y discusiones con alguna corta excursión.

Si bien la organización posiblemente disponga de un vehículo de apoyo para casos de emergencia, cada cicloturista será responsable del transporte de su equipaje. La comida correrá por cuenta de los participantes, mientras que los organizadores facilitarán una zona de acampada al final de cada etapa. Es por tanto indispensable llevar saco y tienda de campaña.

El Encuentro comenzará con una concentración inicial el día 8 de Julio en la Plaza Mayor de Salamanca a las 11:30. Allí os esperamos a todos con vuestras bicis... y muchas ganas de pasarlo bien.

A continuación os ofrecemos una descripción del itinerario. Si precisáis más información, podéis poneros en contacto con los Amigos de la Bici de Salamanca. Apartado 2116. 37080 Salamanca.

III ENCUENTRO. SALAMANCA

Domingo día 8. Tras la concentración en la Plaza Mayor de Salamanca a las 11:30, y después de un recorrido a pie por su zona monumental, saldremos en dirección de las Vegañas y Linares de Riofrio.

Después de cruzar el río Tormes, por encima del Puente Romano, nos adentraremos en el "campo charro", zona de dehesas, formada básicamente de encinas y dedicada a la explotación ganadera, en la que

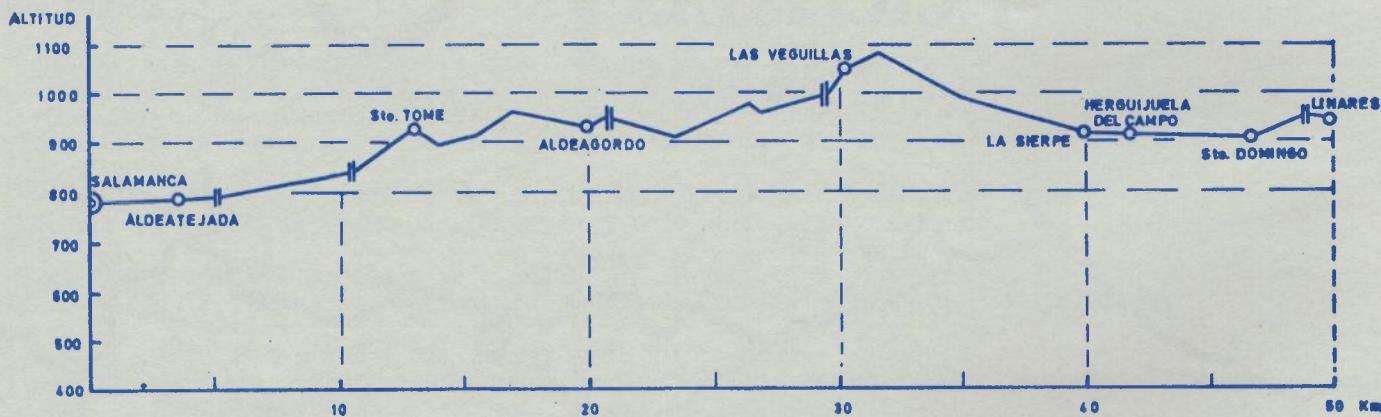
destaca la crianza del toro bravo; elementos todos ellos, nos referimos al río, puente, encina y toro bravo, que configuran el escudo de nuestra ciudad.

Casi sin darnos cuenta, llegaremos a las Vegañas, punto elegido para reagrupamiento, y posteriormente continuar viaje hasta Linares de Riofrio, donde al llegar habremos hecho 52 Km.

Lunes día 9. El recorrido de este

día será hasta Candelario, con un total de 44 Km. Ya nada más salir, nos encontraremos el primer pueblo interesante, Monleón, de gran importancia en tiempos medievales, como lo demuestra su muralla, de la que destaca la Puerta de la Villa y, sobre todo, la Torre del Castillo. Desde allí, por Endrinal, llegaremos a los Santos, donde con el pretexto del reagrupamiento, podremos hacer una degustación de uno de los productos típi-

1º DIA , 8 JULIO SALAMANCA - LINARES DE R. 51 KM.



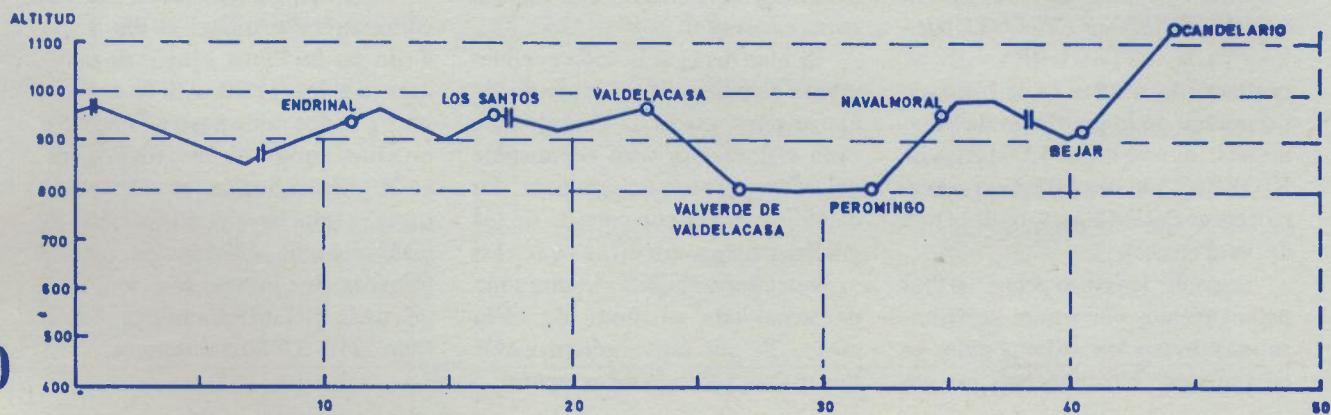
cos de la gastronomía salmantina, como son los Hornazos. Despues iremos por Valdelacasa, Peromingo y Navalmoral de Bejar, hasta Bejar, famosa por sus buenos paños, y por dar nombre a la sierra en la que está situada. Más tarde subiremos (como podamos) a Candelario, pueblo este enclavado en un entorno privilegiado, y que cuenta con una arquitectura popular magnificamente conservada y un tipismo que invitan a pasear en las noches serenas de verano.

Es precisamente en Candelario donde pasaremos la segunda noche de este Tercer Encuentro de Cicloturistas y Ciclistas Urbanos.

Martes día 10. El recorrido será, una vez visitado el Santuario de la Virgen del Castañar, que se encuentra en un paraje de tupida vegetación a base de chopos, olmos y castaños, por el valle del río Cuerpo de Hombre, con un recorrido de 53 Km. Ya a poca distancia de Bejar, en un lugar de gran belleza, visitaremos el "Tranco del Diablo", zona donde el río ha excavado un profundo y agreste valle, formando un salto de agua enmarcado por dos altas peñas. Pocos kilómetros más adelante nos cruzaremos con los restos de la "Ruta de la Plata", calzada romana de gran importancia en su época, que unía Mérida con Astorga, y de la que actualmente no quedan más que los cimientos en algunos tramos, como el puente de la Magdalena o algunos milarios que pueden verse en sus proximidades.

Siguiendo el curso del río Cuerpo de Hombre, llegaremos a Montemayor del Río, situado en un cerro. Este pueblo posee un riquísimo pasado histórico, y sus monumentos más destacados son el castillo, las murallas bastante deterioradas y la iglesia del siglo XIII. Desde allí se subirá a comer a Lagunilla, desde donde se puede contemplar una de las vistas más privilegiadas de Cáceres, en el denominado "Balcón de Extremadura". Tras reponer fuerzas descendiendo

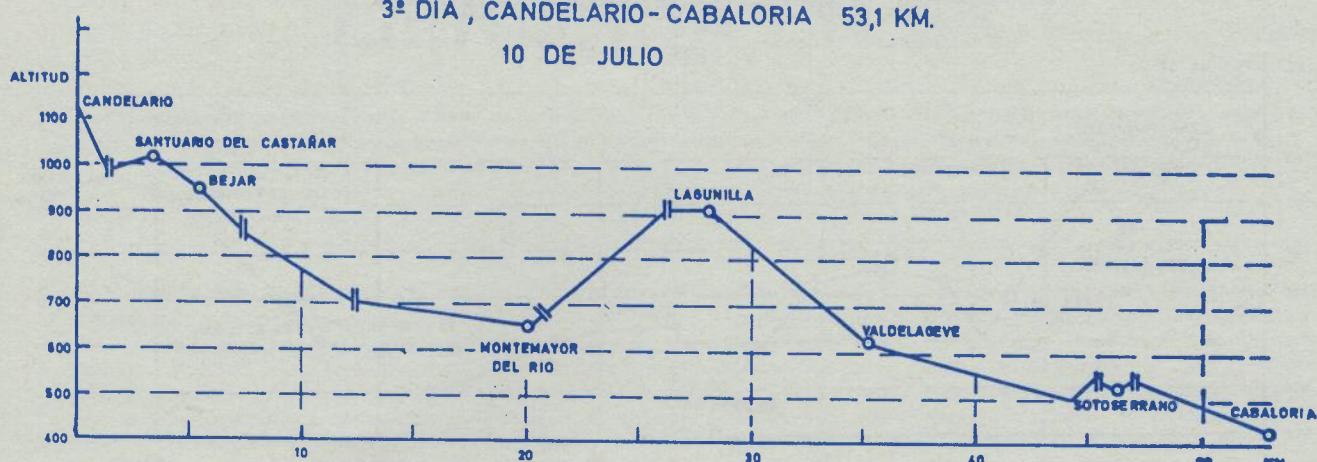
2º DIA 9 JULIO LINARES DE R.- CANDELARIO 44,4 KM.



III ENCUENTRO. SALAMANCA

3º DIA, CANDELARIO - CABALORIA 53,1 KM.

10 DE JULIO



remos hasta el río Alagón, donde por fin desemboca el río Cuerpo de Hombre, y llegaremos a Sotoserrano, tal vez el pueblo con mayor explotación frutícola de toda la sierra. Una vez allí, bajaremos a instalar nuestras tiendas en los aledaños del río Alagón.

Miércoles día 11. Se visitará uno de los parajes más bellos y acojedores de toda la sierra, las Batuecas, lugar que invita al descanso y a la meditación. Lo recorreremos SIN PRISAS, apreciando cada uno de sus rincones. Pasando el río Batuecas, está el monasterio, desde donde el que le apetezca, puede ir andando hacia el Risco del Francés o Las Catedrales, murallones estos de piedra donde se pueden apreciar los restos de pinturas rupestres.

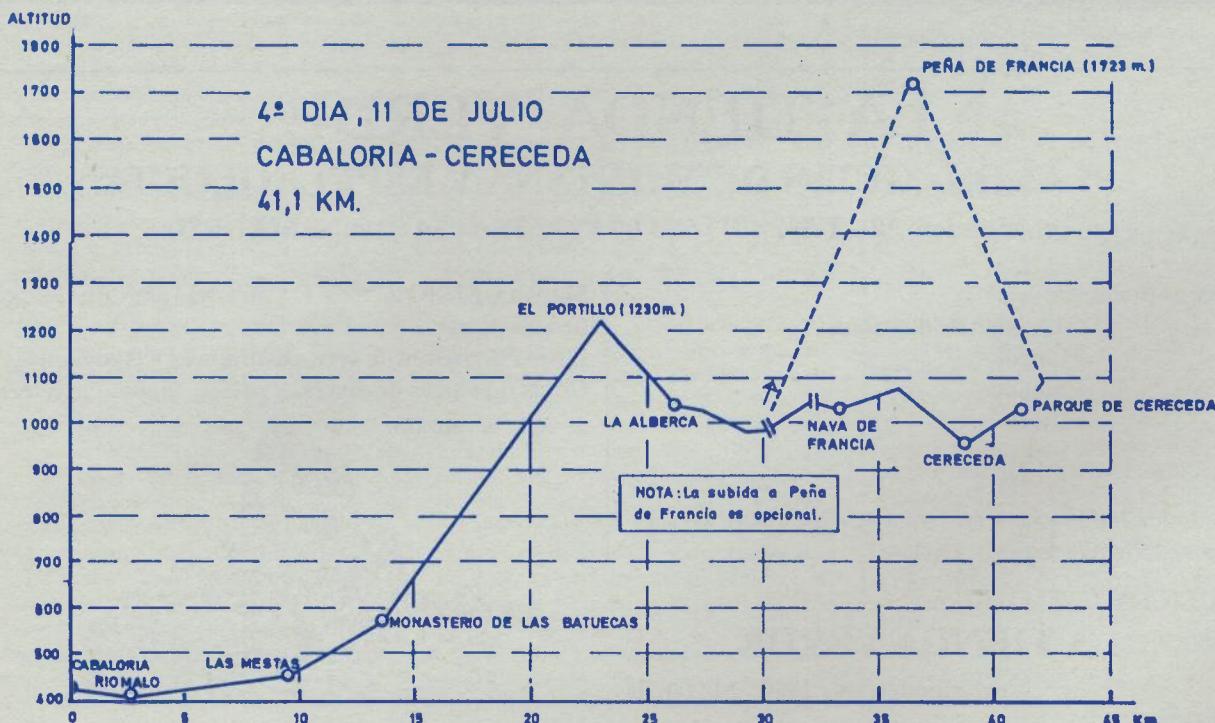
Tras reponer fuerzas, que sin

duda nos serán necesarias, se ascenderá El Portillo (1230 m.) y, después de un leve descenso, llegaremos a la Alberca, el pueblo más típico y famoso de la Sierra de Francia, el cual exige una dedicación especial para poder saborear el tipismo que encierran sus calles estrechas, sus construcciones serranas, su iglesia y, como no, su incomparable Plaza Mayor.

En sus proximidades se encuentra la Peña de Francia que con sus 1723 m. de altitud y su inconfundible silueta, es un paraje que no puede dejar de visitarse. Allí podrán solo subir los más atrevidos para obtener desde su cumbre la que, sin duda, es la mejor y más extensa vista de la provincia de Salamanca. En lo alto existe un monasterio donde se venera a la Virgen de la Peña de Francia, que

según cuenta la historia, se le apareció en estos parajes al francés Simón Vela en el año 1434. Después, tanto los que subieron a la Peña de Francia como los que nos quedamos visitando la Alberca, nos acercaremos a dormir a Cereceda de la Sierra, siendo el recorrido de este día de 41 Km., sin contar la Peña de Francia, cuya subida es totalmente opcional.

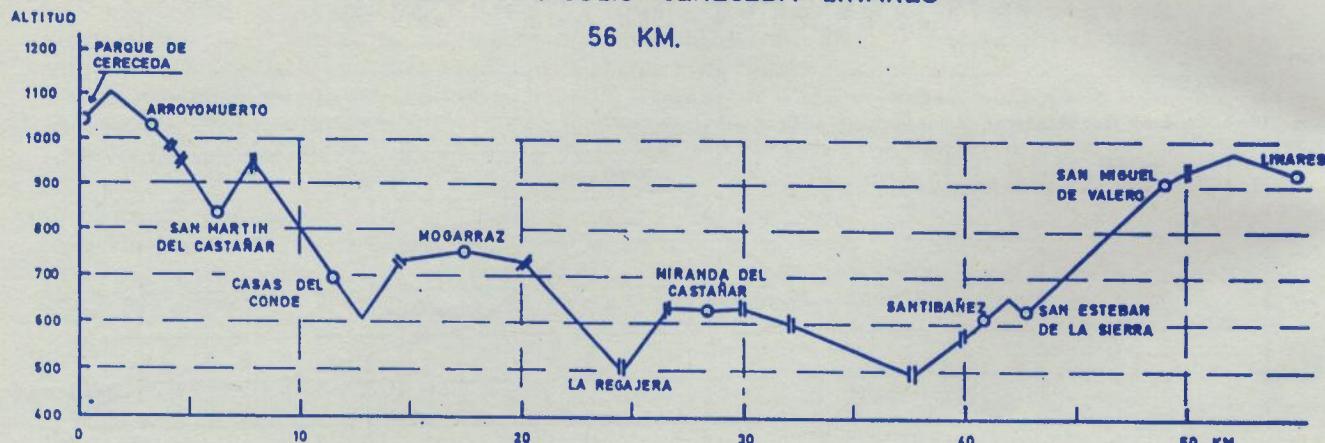
Jueves día 12. Desde Cereceda regresaremos otra vez a Linares de Riofrío, con un recorrido de 56 Km., encontrándonos en el camino tres bellos pueblos serranos. San Martín del Castañar, cuya visita es obligada si queremos conocer a fondo la Sierra de Francia. Es un pueblo típico de esta comarca, con sus construcciones y calles del más puro sabor serrano, en el que destacaríamos la plaza, la iglesia y sus gentes. Moga-



III ENCUENTRO. SALAMANCA

5º DIA 12 DE JULIO CERECEDA - LINARES

56 KM.



rraz, pueblo bien conservado, que posee un conjunto urbano de gran interés. Miranda del Castañar, situado en lo alto de un monte, y cuya vista ya de lejos, con su iglesia y su castillo, denota un marcado aire feudal, como así lo corrobora la existencia de un gran numero de casas señoriales en una trama de gran belleza y su muralla del siglo XIII, en bastante buen estado, que la rodea.

Tras comer en Miranda del Castañar, se bajará a Los Puentes del río Alagón, para después subir por San Esteban de la Sierra hacia el puerto del mismo nombre, camino de Linares, donde volveremos a montar el campamento.

Viernes día 13. Quizás entremos en una fase de los Encuentros más tranquila, pués a pesar de hacer excusiones cicloturistas, regresaremos

a dormir a Linares. La cuestión es que la mañana la emplearemos en presentar unas ponencias aún por determinar, y por la tarde bajaremos a Valero, pueblo enclavado en el fondo de un valle, con un atractivo especial, y que merece la pena visitar, además del baño que seguro nos daremos en un lugar privilegiado como es el "Charco del Pozo". Degustaremos la miel y el polen del pueblo con mayor potencial apícola de toda la región.

Ese mismo día por la noche, se hará una proyección sobre la trayectoria de este C.C. Amigos de la Bicicleta de Salamanca en sus once años de existencia.

Sábado, día 14. Se concentrarán en las ponencias de la mañana temas relacionados con la Federación, los seguros, o quizás alguna expe-

riencia sobre un tema concreto de ciclismo urbano (aún por determinar), y por la tarde haríamos una excursión hacia la Honfria y Pico Cervero. Conforma esta zona de la sierra de Linares un lugar de extraordinaria belleza, con una variada vegetación, idóneo para pasear, o quizás para hacer una excursión muy propicia para las bicicletas de montaña, pues el ascenso discurre por una pista forestal entre madroños, robles y castaños.

Este mismo día, por la noche, se tratará de proyectar una de las grandes rutas cicloturistas, Cabo Norte, Patagonia, etc.

Domingo día 15. Se realizará la clausura de este TERCER ENCUENTRO DE CICLOTURISTAS Y CICLISTAS URBANOS, y regresaremos a Salamanca.

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, 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.



MENORCA EN BICI

Menorca es una isla pequeña, 60 km. de punta a punta, en la que si tenéis 15 o 20 días, os podéis perder tranquilamente con vuestras bicicletas. Se puede dormir a la intemperie en muchos sitios, evitando frecuentar las zonas más pobladas de turistas. Conviene ir en bici todo terreno o resistente, para andar bien por los caminos sin asfaltar que van a los sitios más bonitos y apartados. Si vais en barco las bicis viajan gratis con vuestros billetes. Salvo en invierno y en los meses punta del verano, por el turismo, se puede viajar bien el resto del año.

Barcelona con sus coches, atascos y semáforos es el inicio de nuestro viaje en bici. Viniendo de los Pirineos, con su consabida tranquilidad, andar en bici por una gran ciudad es ciertamente agobiante. Pero pronto estamos en el barco acomodando nuestras bicis y nuestro cuerpo para poder descansar un poco. Tras el precioso amanecer, empezamos a ver a lo lejos una pequeña isla en el horizonte que poco a poco va creciendo. De cerca la primera impresión no es muy buena, pues lo primero que se ve son cuarteles y más cuarteles, pero pronto se va borrando esta imagen de la mente. Ya en Mahón reponemos fuerzas y al iniciarnos con la bici... ¡pinchazo! Aunque no era un buen augurio luego todo sería precioso.

A pocos kilómetros de allí, en un mercado, nos encontramos con una chica que nos cuenta un poco la historia del turismo agresivo: el deterioro de la isla en los últimos años, su colonización por parte de los extranjeros (sobre todo alemanes), el problema de las macroconstrucciones, la pérdida de identidad de la isla (el idioma por ejemplo) y en fin una serie de problemas derivados de la poca planificación y agresividad turística. Además, nos hace un croquis detallado de la isla, con accesos, atajos y demás datos de interés para la bici.

Primero fuimos a Calas Coves, que es una calita paradisiaca donde la gente se lo monta en las cuevas en temporadas bastante largas. El acceso, después de seguir la carretera asfaltada se convierte en un camino polvoriento que hay que hacer con mucho cuidado pues las bicis no están para muchas palizas. Después del primer encuentro de nuestros cuerpos con el Mediterráneo, alucinar con la transparencia del agua y flipar con su temperatura nos disponemos, en una cuevita pequeña, a pasar unos días de gran tranquilidad, alterada solamente por los viajes en bici al pueblo más cercano para buscar algo de comida. Para ello inventamos un pequeño artilugio que, puesto en la parrilla nos sirvió para el resto del tiempo que permanecimos en Menorca.

Tras estos días tan agradables y con

una gran pena, cogimos las bicis y nos fuimos hacia Binigus, una playa nudista de un estilo completamente distinto a la anterior pero también muy bonita. Para ir allí pasamos por Torralba del Salort, un pequeño poblado primitivo donde vimos las primeras Taulas y monumentos megalíticos, que luego aparecerían por todos lados. Desde Binigus nos dirigimos

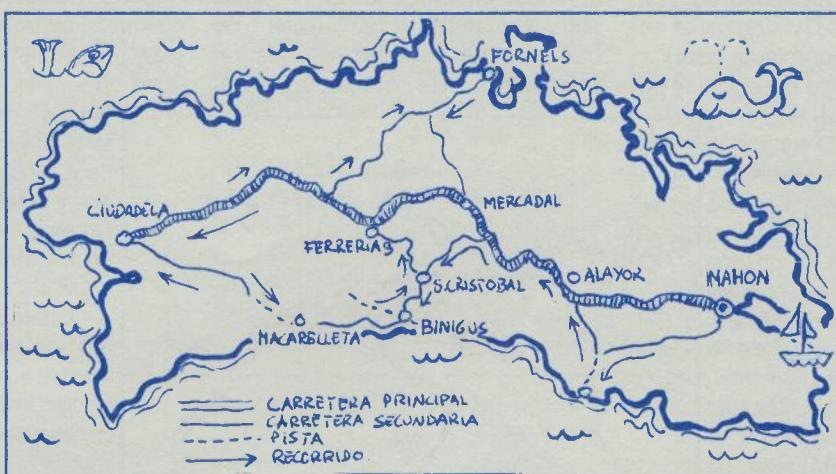
cuentras con dos torres muy altas con dos radares o parecido, uno de Telefónica y otro de los militares; un santuario en plan negocio y poco más. Eso sí, se veía toda la isla pues es su punto más alto. De ahí fuimos a Alayor, un pueblito tranquilo cerca de Mahón, a pasaren plan tranquilo los últimos días de vacaciones. El pueblo es muy bonito para pasear pues su parte

vieja es muy romántica.

El viaje ya llegaba a su fin y el último día, tras aprovisionarnos para el viaje de vuelta, comprar unos dulces y unos quesos de la isla, nos cogimos el barco, en el que coincidimos con buena parte de la basca que nos habíamos ido encontrando por la isla y la verdad es que se hizo muy llevadero.

Ya en Barca de nuevo los coches, las bocinas, los atascos, en fin, la ciudad... Pero a partir de entonces teníamos algo bonito al lado de nuestro corazón.

Manu Diaz



por Ferreiras, un pueblo del interior que no es que sea una maravilla y además tiene una base americana, hacia Ciutadella. Es la segunda ciudad en importancia de la isla, y en ella se pueden pasar unos días recorriendo su parte vieja, el centro, sus paseos por la costa, el puerto, la movidilla que hay, y, en fin, compaginando bien la tranquilidad de los lugares paradisíacos con esta ciudad mitad mágica mitad artificial.

Más tarde, por un camino un tanto malo, fuimos hacia Macarelleta, en el sur de la isla, que es una cala de ensueño. Tranquilidad, baño por la mañana, charilla con la basca, un poquito de sol, perderse por ahí por el bosquecillo, en fin, un pequeño paraíso. Después de pasar una semana y pico allí y romper alguna radio que otra, una mañanita temprano nos decidimos a emprender el camino de regreso para no andar con agobios a la vuelta.

De nuevo con nuestras alforjas, nuestros carromatos y nuestros bártulos nos fuimos pedaleando. Ese día vimos la Naveta de Tudons y Fornells (un pueblecito que nos lo habían pintado mejor de lo que nos pareció). Pasamos por la cabeza del Indio, una roca al pie del camino que tiene forma de indio, y también subí en plan masoca al Monte Toro. Después de todo el día en bici, es una paliza de seis kilómetros muy duros, tras los que te llevas una pequeña desilusión pues te en-

risko
TU TIENDA DE
CICLOTURISMO-CICLOMONTAÑA

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

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

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

ZONAS HUMEDAS DEL SUR DE CORDOBA-ANTEQUERA

Una excursión cicloturista sin demasiadas dificultades orográficas, que transcurre por algunas de las principales lagunas de Andalucía. Conviene llevar prismáticos para observar mejor las numerosas aves acuáticas. La mejor época es el invierno y la primavera, aunque haya bastantes especies sedentarias. Los permisos para visitar las lagunas (son Reservas Integrales) podéis solicitarlos en la Agencia del Medio Ambiente de Córdoba. Cartografía: Mapas del Ejército 1:100.000, 8.20 y 8.21.

La llegada a la estación de Aguilar de la Frontera fue recibida con el fresquito de la mañana y un fuerte olor a alpechín (residuos del aceite) de algunas almazaras (fábricas de aceite) de la zona. Olor frecuente en la campiña y grave problema para los ríos por los vertidos del alpechín en sus aguas. Y para empezar, una subida de la estación al pueblo, hasta llegar a la misma plaza octogonal (llamada ochavada), donde iba a ser el reagrupamiento de los grupos que habíamos ido en diferentes trenes. Y a esas horas de la mañana un buen anís de la comarca puede ser un buen comienzo del paseo matutino por el pueblo. Aparte de su plaza octogonal, sus calles, de casas señoriales unas y populares otras, con sus colores blancos de cal, negros, azules o verdes en sus rejas, ventanas y marcos, constituyen un marco propio de Aguilar. Subiendo hacia lo que queda del antiguo castillo, podremos divisar una amplia panorámica de la campiña de vid y olivos.

Por fin, hacia el mediodía emprendemos la marcha hacia la laguna de Zóñar que se encuentra a unos cinco kilómetros en dirección a Puente Genil. Esta es la laguna más importante de todas y cuenta con un centro de recepción, un aula de naturaleza y un centro de observación en la orilla de la laguna, el cual permite una buena visión de las aves acuáticas sin molestarlas. Se encuentra rodeada de cultivos de vid, olivary cereal y su cinturón perilagunar es de carrizos, enea y caños. Es la mayor de todas las de aguas permanentes y alberga una gran cantidad de aves acuáticas invernantes procedentes de Europa (porrón morudo, pato cuchara, ánade real, pato

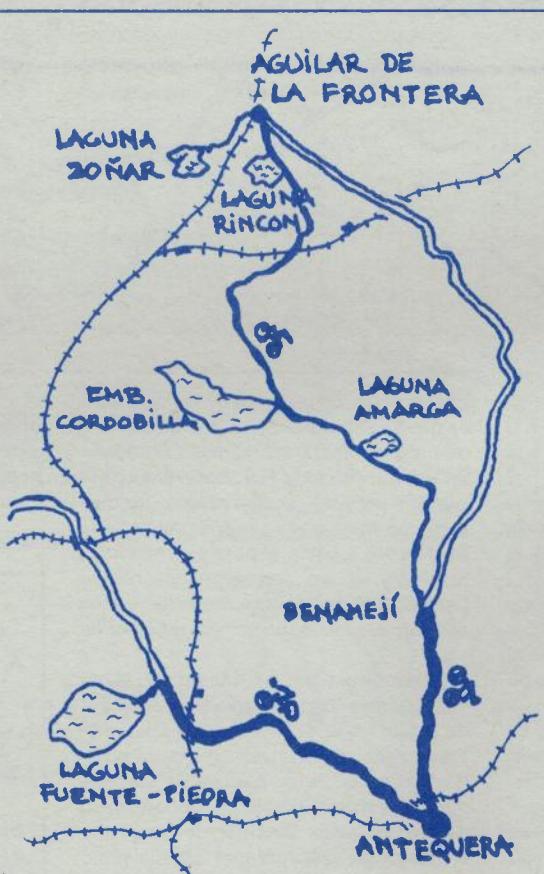
colorado, somormujo, focha, etc.), siendo la más importante la malvasía.

La malvasía posee un pico gris, pizarroso, que se torna azul celeste en época de reproducción y además son polígamos y territoriales, no como las demás especies, que forman parejas. Esta especie tan particu-

sale al lado del aula de la naturaleza, aunque nosotros volvimos a Aguilar a darnos un refrigerio y continuar por la carretera de Moriles hacia dicha laguna del Rincón. Esta es la más pequeña de las de aguas permanentes, rodeada totalmente por viñas y con un amplio cinturón perilagunar; también posee un observatorio en la orilla. Es el principal lugar de reproducción de la malvasía, y además de ella son habituales aquí el zampullín, ánade real, porrón común, polla de agua, focha, etc.

Contemplada la laguna nos dirigimos hacia Moriles, donde las pesquisas de Tartessos habían conseguido posada en las instalaciones de la piscina municipal. Moriles estaba, como no, en plena Semana Santa y sus idas y venidas de romanos con sus intermedios para regar y llenar los gaznates fueron habituales durante la noche.

A la mañana siguiente dejamos Moriles y salimos en dirección a Puente Genil; al llegar al cruce de la carretera Puente Genil-Lucena avanzamos dirección Puente Genil y a unos 200 metros, a la izquierda, nos adentramos por una pista para atajar y coger la carretera dirección Jauja. Se hizo un camino muy agradable, dejándonos devorar por el verdor de la campiña, solo interrumpido por la blancura de



lar estuvo a punto de extinguirse, y de hecho en el año 1979 sólo quedaban 22 individuos y fue a partir de ese año cuando empezaron a protegerse las zonas húmedas, cifrándose en 1988 unos 459 individuos. Merece la pena por tanto, por sus características y comportamientos, el contemplar durante un buen rato los movimientos de este pato malvasía.

Desde la laguna de Zóñar se puede ir hacia la del Rincón por una pista que

algún cortijo y alguna alberca. Abandonada ya esta pista al llegar a la carretera de Jauja, pasamos por la cola del embalse de Cordobilla, muy escasa de agua, donde destacaban más sus carrizos de la orilla que el propio agua; así que continuamos hacia Jauja, remontando unas buenas pendientes bajo un sol maligno que a más de uno hizo pedir ayuda y cobijo a un olivo samaritano. Y poco después y un poco antes de llegar al

RUTAS. CICLOTURISMO

pueblo, en una desviación a la izquierda se encuentra la otra laguna de aguas permanentes, la laguna Amarga. Esta laguna se encuentra en una pequeña hondonada, rodeada de vid y olivo, y en sus orillas, de abundante vegetación. La alta concentración de sulfato magnésico que poseen sus aguas le dan sabor amargo. En sus aguas se pueden encontrar de forma habitual fochas, zampullines, ánade real, pato colorado, porrón común, porrón moñudo, pato cuchara, malvasía, y calamón.

Y ya en Jauja, repusimos fuerzas amenizados por los pasos de Semana Santa, que allí eran a mediodía a pesar del calor que hacía. Una vez echada la correspondiente siesta salimos a la carretera que lleva hacia Moriles y Lucena y a tres kilómetros sale la que se dirige a Benamejí, con una buena pendiente de entrada. Y en Benamejí la misma estrategia de Tartessos y los buenos resultados.

A la mañana siguiente salimos para Antequera (los trastnochadores perezosos más tarde) encontrándonos en nuestra bajada el puente sobre

el Genil, quedando a nuestra espalda la cresta de Benamejí sobre el tajo que se abría a sus pies hacia el río. Subiendo la cuesta después del puente nos encontramos con el Tejar, un pequeño pueblo, una explotación de canteras, y un estupendo bar a la entrada con un suculento lomo de Orza. El camino hacia Antequera se hace lento y pesado ya que sopla un viento de frente y nos espera una larguísima recta antes de llegar. La entrada a Antequera no puede ser de peor efecto por su cantidad de ruido y movimiento de coches; aquí llegábamos al turismo nacional.

En Antequera se puede contemplar el paso de las diferentes civilizaciones a través de sus restos y sus edificios, muchos de ellos en proceso de recuperación o conservación. Desde la muralla de una antigua fortaleza, en la parte alta, se contempla una estupenda vista.

Y ya otra vez comidos y sesteados nos dirigimos por la carretera que va hacia la Roda a la laguna de Fuente Piedra (a 23 km). Esta laguna es la de mayor extensión de Andalucía (6 km

por 2.5 km) y es uno de los escasos lugares de Europa donde nidifican los flamencos. Aquí nos encontramos con la desagradable sorpresa de unos niños haciendo motocross en plena orilla de la laguna, al mismo tiempo que ponían la música a toda pastilla. Con razón los flamencos y demás aves se encontraban en la otra punta. Por lo menos conseguimos ver la silueta de los flamencos en pleno vuelo al atardecer, un espectáculo hermoso y esperado.

Cogimos el tren esa noche en la estación de Fuente Piedra en dirección a Córdoba.

Pedro A. Pérez Lázaro.



VENTA POR CORREO
(solicita catálogo)

Especialistas en



MOUNTAIN BIKE Y CICLOTURISMO

TENEMOS YA LOS MODELOS DEL 90

LAS MEJORES MARCAS A LOS MEJORES PRECIOS

LIQUIDACION BICICLETAS

POR FIN DE TEMPORADA

NUEVAS Y USADAS

MAS DE 90 MODELOS EN EXPOSICION

BICICLETAS NIÑO BMX CALIFORNIA DESDE 9000 Pts

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

KARACOL

AVVENTURE



RUTAS EN BICICLETA

Marruecos: Tánger - Casablanca

FECHAS: 7 al 15 de Abril

PRECIO: 59.000 pts.

«VERA DEL TIETAR»

DURACION: 12 al 15 abril.

PRECIO: 25.100 pts.

DOÑANA-EL ALGARVE:

DURACION: 9 días / noches

PRECIO: 32.800 pts.

ALTO TAJO

(Mountain bike)

FECHAS: 12 al 15 de abril.

PRECIO: 26.000 pts.



EL HOGGAR: EN EL CORAZON DEL SAHARA

FECHAS: 7 al 17 de abril.

PRECIO: 96.000 pts.



DE CRUCERO POR MARRUECOS

FECHAS: 7 al 14 de abril

PRECIO: 52.000 pts.



SALIDA: 7 de abril

REGRESO: 15 de abril

PRECIO: 59.000 pts

¿LA NIEVE? ¡UF...!

Somos incorregibles. Nos compramos "no se qué" de Todo Terreno y nos creemos los reyes del universo. Pero bueno, vamos a intentar solucionar nuestro convivir con lo irracional.

Si te has planteado seguir saliendo en invierno con tu bicicleta de BTT a la montaña seguro que tarde o temprano te das de narices con alguna pista que por encima de los 1.600 metros de altitud tiene una generosa cubierta de nieve, que a primera vista seguro que te seduce, e incluso lo deseabas para "tirarte" un par de fotos, pero si quieres que tu aventura prospere normalmente deberás poner en práctica alguna que otra nueva técnica.

Dependiendo del estado de la nieve podremos continuar nuestro periplo con normalidad o tendremos que abandonar irremediablemente. Antes de nada, deberás plantearte si merece la pena afrontar esa dificultad, seguramente tu entrenamiento es poco montañero y no estás acostumbrado a moverte en estos límites, de todas formas inténtalo si puedes, siempre hay una primera vez.

Muchas veces no tendrás más remedio que atravesar zonas nevadas, si el itinerario que has elegido se ve cortado en algún que otro kilómetro por el manto blanco.

Podemos distinguir seis tipos de nieve:

- **Nieve en Polvo** (o recién caída): nos permitirá desplazarnos en descenso siempre que no tenga demasiada profundidad o que su base inmediata sea nieve dura. En ascenso es como si se tratara de barro, por lo que nos dificulta de un modo superlativo el desplazamiento. Se puede

pisar relativamente bien sin un calzado demasiado específico porque "moja" poco.

- **Nieve Primavera** (también llamada "papa"): la encontraremos en las laderas orientadas al sur y al final del invierno. Mejor no encontrarla, pues tiene todo tipo de pegas: moja, patinan las cubiertas y debajo suele haber barro. Si no tienes otro remedio atravísalas como puedas, no existe ningún consejo válido.

- **Nieve Costra**: este tipo de firme aparentemente es sólido, pero a la mínima de cambio se rompe y nos frena bruscamente. Normalmente, si no está demasiado fracturada se puede ciclar elevando la velocidad, pues así desciende la presión del neumático sobre el firme y éste no se rompe. Puede darse el caso de que en la bicicleta no seamos capaces de avanzar y andando ni siquiera dejemos huella, éste es el efecto de la diferencia de superficie entre la suela de cualquier calzado y los tres o cuatro centímetros con los que se apoya una bici.

- **Nieve Dura**: normalmente no plantea problemas. Deberemos ir muy atrasados sobre la bici, de esta forma le damos tracción extra y quitamos peso a la rueda delantera para que no se clave en los giros. Aunque a veces se puede rodar a gran velocidad sobre ella, deberás extremar los cuidados, pues es fácil que al pisar una zona soleada o umbría te encuentres con "costra" o hielo. Resulta muy divertida de ciclar y te permite derrapajes muy controlados.

- **Nieve Glaseada** (Verglass): se trata de una fina capa de hielo sobre nieve más

o menos dura. Normalmente se va rompiendo al paso de la bici, pero la velocidad deberá ser muy baja. Muchas veces este firme está combinado con placas de hielo.

- **Hielo**: para los "cubatas" esta mejor que para la bici. Si es en ascenso o descenso, olvídate. En zonas llanas lo podremos atravesar quitando bastante aire de los neumáticos y pedaleando con muchísimo cuidado, ya que cualquier giro brusco o cambio de peso sobre nuestra máquina dará con nuestros huesos en el suelo, y éste estará tan duro como el asfalto o más. Si no eres ningún "figura" intenta pasarlo andando con mucho cuidado, pues aun así te planteará problemas.

Como normas generales deberás quitar aire a los neumáticos y utilizar el plato pequeño (aun en los descensos). La cadena líquida en spray funciona muy bien, pero contiene CFC (fluoro-carbonos destructores del ozono) y dura pocos metros. Sívas a frecuentar zonas de nieve intenta comprar unas cadenas que venden para BTT o equiparte unos neumáticos de clavos, aunque seguramente ambas cosas las tendrás que comprar fuera de España.

Después de leído esto intenta ponerlo en práctica en cualquier mancha de nieve que te encuentres, de esta manera estarás preparado por si algún día no tienes otro remedio.

Pablo Bueno

CALMERA S/L

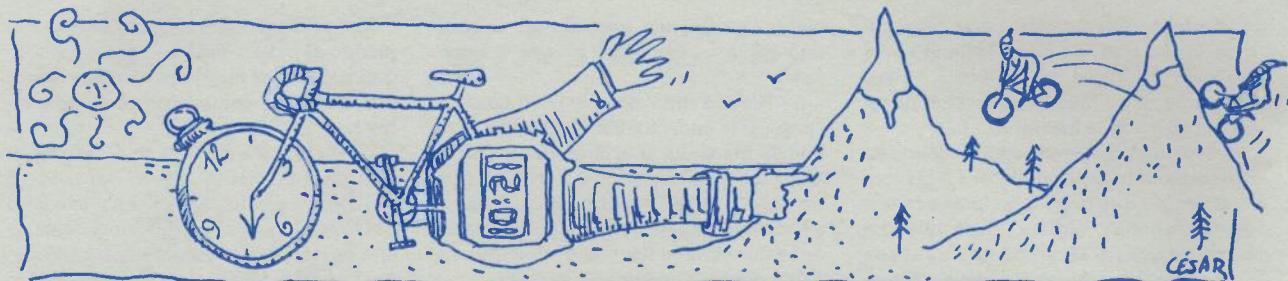


Teléf. 227 75 74

Toda clase de bicicletas
y accesorios para cicloturismo
y montaña

ATOCHA, 98

UN POCO DE HISTORIA



Siempre que he leído algún artículo que hablaba sobre la Bicicleta de Montaña, me ha llamado la atención ver la unanimidad con que todos los escritores se han pronunciado sobre los orígenes del llamado Mountain Bike. Desde el punto de vista de disciplina deportiva no cabe duda que fue en Estados Unidos donde surgió la corriente que ha movido todos los resortes necesarios para hacer que este creciente deporte goce de la popularidad que actualmente posee.

Todo apunta a California como cuna de los inventores de la primera máquina con rasgos mecánicos similares a los utilizados actualmente como soluciones a los diferentes problemas que plantea el hecho de circular, con una máquina de aparente fragilidad, por caminos de una dureza extrema. El primer modelo que se utilizó, según los testigos de la historia, fue una bicicleta de las denominadas "Beach Cruisers", máquina ésta concebida para desplazamientos playeros, debido entre otros al generoso diámetro de sus cubiertas, las cuales estaban diseñadas para poder rodar con facilidad sobre la arena blanda. Después de algunas profundas modificaciones mecánicas, los "padres de la criatura" se dedicaban a descender a gran velocidad por las pistas de esquí (en verano, por supuesto), moda que no tardó mucho en extenderse en un país con unos conceptos morales tan profusos a este tipo de espectáculos (también llamados deporte).

Corría mediada la década de los setenta, y pocos años después el Mountain Bike penetra en Inglaterra, Francia, Suiza, Alemania y prácticamente en toda Europa. En España tarda algo más, casi de una forma inexplicable, pues deportes de difusión similar, como es el caso del Windsurf o el Squash, se popularizaron aquí paralelamente al resto de los demás países. No obstante, desde sus comienzos hemos tenido practicantes aferrímos y defensores incondicionales, pudiendo ver en las revistas de aquella época modelos de bicicletas de montaña fabricados en España por las más populares marcas.

Estos datos dan forma a un relato bastante lógico, aunque la verdadera Historia (con mayúsculas) se remonta a muchos más años atrás. Podríamos hablar del año 1.885, en el que salieron a

la venta las primeras bicicletas que tenían tracción trasera, y los fabricantes se esforzaban cada vez más en conseguir un vehículo con rasgos ergonómicos. Los asientos se construían de materiales muy elásticos e incluso, hacia el año 1.900, se fabricaron modelos que dejaban entrever un sistema de suspensión.

Todo ello en aras de darle a este maravilloso invento una comodidad relativa, pensando que el primer asfaltado tardaría muchas décadas en poder ser una realidad.

Nadie se planteó en aquel entonces llamar a su vehículo utilitario un "Mountain Bike", aunque los caminos que a diario se recorrían serían la delicia de los actuales practicantes de este deporte.

Si nos remontamos a tiempos más recientes, podremos hojear alguna revista en la que, de forma antológica, aparece Julián Barrendero disputando una etapa del Tour de Francia sobre una pista de tierra, práctica bastante usual en este tipo de pruebas hasta no hace tantos años.

Con el progreso, casi todas las pistas y caminos se convierten en carreteras asfaltadas, los fabricantes agudizan el ingenio, y las bicicletas que quitan el sueño a los aficionados más entendidos son máquinas que no sobrepasan los 7/8 de kg. de peso, fabricadas con asociaciones de materiales utilizados por la tecnología espacial, pero que, a diferencia de las máquinas de antaño, al coger con éstas un bache, se pueden partir en dos.

El hombre no cesa en su entusiasmo actual de acercarse a la naturaleza, y se

encuentra que para poder transitar con una bicicleta por los caminos que más le acercan a ésta tiene que volver a diseñar una máquina robusta, con la que pueda disfrutar sin que se quede con un montón de "tecnología espacial" en cada bache. Las actuales bicicletas de montaña se acercan bastante a la perfección, y de nuevo se intenta bajar la báscula del producto acabado, pero el problema ancestral del peso del "montón de hierros" pervivirá algún tiempo hasta que descubran algún material tan resistente como ligero. Además de barato.

Después de apuntar todos estos datos, es interesante recapacitar sobre el espíritu que ha movido a los actuales instigadores de este resurgiente movimiento (BTT), para descartar que la historia nos esté mostrando otro círculo vicioso al pretender crear una bicicleta para todo uso.

Se persiguen otras metas, el desarrollo de las nuevas teorías no se asemeja al de aquéllas, y en las puertas del siglo XXI a muy poca gente le preocupa un medio de transporte tan lento y "efímero" como paraformar una revolución social similar a la que tuvo lugar hacia el año 1.900 con la llegada de las primeras bicicletas. Pero nuestro espíritu, posiblemente, sea el mismo que el de nuestros abuelos y además de practicar un bonito deporte seguimos defendiendo nuestro medio de transporte.

Pablo Bueno



CANTILEVER. Coordinado por Pablo Bueno, del que esperamos seguir recibiendo colaboraciones en Sin Prisas, ha aparecido este interesante "boletín informativo para la difusión de la bicicleta de montaña". Confeccionado por auténticos aficionados, pero a su vez expertos, va camino de convertirse en una buena revista técnica especializada de Mountain Bike. Los aficionados podéis solicitarla escribiendo a Diego García Gallardo. C/Muela de San Juan, 6, 3ºA. 28031 Madrid.

TRANSPIRENAICA'89

Es de noche y nos encontramos en la litera de un expreso con destino a Biarritz. En la cabeza tenemos un antiguo sueño, atravesar los Pirineos en bicicleta de montaña. La idea surgió en octubre de 1988, en un principio, éramos cuatro, pero el tiempo y la falta de subvenciones diluyó las ilusiones, reduciendo a la mitad el número de componentes.

El 4 de agosto tras un reconfortante baño en el Atlántico comenzábamos a restar kilómetros de los casi 900 que acabaríamos haciendo; en principio nuestra idea consistía en seguir la ruta clásica por los GR 10, 11 y 12, pero después del tercer día decidimos abandonarla tras la dura ascensión al Iparla (1047 m.). Ascensión que, con la bicicleta al hombro, nos supuso casi nueva horas, convenciéndonos de la imposibilidad de seguir esta ruta y obligándonos a trazar una nueva para bicicletas de montaña (a pesar de la escasa cartografía de que disponíamos).

Durante nuestro recorrido fuimos pasando por los lugares que, por una u otra razón, considerábamos más interesantes como los valles de Ansó, Hecho, Ordesa o Benasque, las selvas de Irati y Oza, el barranco de Izas, los dos únicos Parques

Nacionales del Pirineo, y otros muchos lugares que sería largo enumerar, pero que pensamos describir en una guía que detalle, etapa por etapa, los 21 días de la travesía.

Una vez en Madrid, al analizar la ruta realizada descubrimos que aproximadamente el 40% del recorrido discurría por pistas y senderos de montaña y el resto por carreteras en mejor o peor estado, aunque el tiempo empleado en recorrer las pistas fue mucho mayor que el empleado en las carreteras.

También como curiosidad, cabe resaltar que realizamos aproximadamente un 94% del camino pedaleando y el resto empujando o con la bici al hombro, y que aunque a lo largo del recorrido no tuvimos ni un sólo pinchazo y las averías no fueron de importancia, no tuvimos tanta suerte con el tiempo, que tan sólo nos permitió pedalear sin tormentas en dos jornadas, a pesar de ir en el mes de agosto. Por último, para los amantes de las estadísticas, decir que del total del recorrido el 48% fue cuesta arriba, el 47% cuesta abajo y sólo el 5% en llano.

Como ya hemos señalado, tenemos la intención de publicar una guía de la trave-

sía, para la cual os agradeceríamos que si hubierais realizado alguna ruta por los Pirineos en bicicleta de montaña, nos la mandarais para que la guía disponga de rutas alternativas, siendo así lo más completo posible. Nuestra dirección es: Angel García Villarragut. C/Ribadavia, 39, 1º-2. 28029 Madrid.

Raul Rodriguez y Angel G. Villarragut.



INTER[®]
SPORT

LA TIENDA



especializados en
Mountain Bike!
repuestos y complementos

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



estamos en



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

ALIMENTACION

El pedaleo es una actividad de desgaste. Al menos desgasta más que ver la T.V. Si tu sana intención es machacarte con un velocípedo, preocúpate de darle fuerzas al motor/victima de esa aviesa idea: el cuerpo; sobre todo si quieras llegar a buen puerto.

Alimento: ¿qué es eso?

Lo que el humano/a come o devora está constituido por estos tres elementos principalmente: Proteínas, Grasa e Hidratos de Carbono.

Las Proteínas son las encargadas del mantenimiento del cuerpo serrano. También le aportan energía, pero más bien poquita.

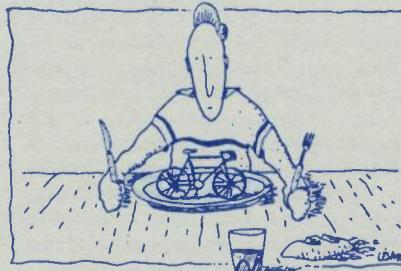
Las grasas... pueden hacer que no necesites tirar de colchoneta para dormir sobre blando..., pero tu físico se conforma con pequeñas cantidades (e incluso lo agradece). Como fuente de energía no son muy eficientes que digamos. No creas que por el "simple" hecho de darte un palízón sobre ruedas se te van a caer derretidas esas protuberancias michelinescas que penden de tu cintura o caderas. Sólo se quemarán bien si al mismo tiempo quemas hidratos de carbono en cantidad.

Los hidratos de carbono son la solución energética como se deduce fácilmente de lo dicho y no dicho. Pero estos hidratos no son tan simples como pudieras pensar: los hay simples y compuestos. Los más simples son los azúcares, y son tan simples como cortos de energía. Los más complicados... esos son los imprescindibles. Para estar bien provisto de ellos has de atiborrarte de alimentos almidonados. No queda más remedio que hacer "chapeau" ante su eficiencia energética: se queman que es un primor y se pueden almacenar en grandes cantidades en los músculos en forma de glucógeno.

Ya que estás convencido de que la fuente de toda energía está en los hidratos de carbono compuestos, sólo necesitas saber dónde se esconden. Muy sencillito: en los productos que contienen almidón o fécula: patatas, pan, cereales, arroz... y la pasta (no la gansa, la italiana). Las legumbres (judías y guisantes primero) y las frutas también están muy bien.

La dieta casi perfecta

Lo mejor de lo mejor sería que sacaras un 70% de las calorías que consumas de los hidratos de carbono



compuestos; de las proteínas un 10-15% sería lo adecuado; con un 5% de los hidratos de carbono simples te bastaría; y el resto a sacárselo a las grasas.

Pero aquí nadie es perfecto. Oye, si en esa larga ascensión al reino de los puertos te la pasas dándole vueltas a un buen filete, pongamos por caso, no te atormentes en exceso y date el gustazo al final de la jornada; pero no olvides que los alimentos salados (patatas, pipas...) o muy especiados te obligarán a llevar encima un tanque de agua, no esa botellita miserable. Por otra parte el alcohol no es el mejor amigo de un cuerpo duramente castigado: acelera la deshidratación por la pérdida de agua y preciosos minerales a través de los "pises" que te verás sometido a hacer. No conviene abusar de los zumos; lo mejor es comerse la frutita correspondiente; así te llevas el jugo y la pulpa y haces un "full".

Cómo hacerlo

Si no vas a pedalear más de media hora, no pierdas ni un minuto comiendo, que has de aprovechar lo poco que te has concedido. Otra flauta has de tocar si has decidido u otros han decidido plantar tus posaderas sobre un sillín durante todo el día. Antes de la dura travesía da cuenta de un suculento y energético desayuno. Luego arréglatelas para no pasar ni pizca de hambre ni gota de sed. Si esperas al desfallecimiento por hambre o sed, prepárate a sufrir el resto de la jornada o incluso el viaje: no te será fácil la recuperación. Lo casi casi perfecto consiste en hacerse varias comiditas ligeras que producen un aporte de energía continuado y sosegado. Por el contrario, una gran comilonona le pide más trabajo al

cuero para ser digerida. Creo que en estas circunstancias tan duras lo mejor es ser cariñosos con el propio cuerpo y no esañarse con él dándole más labores.

Y ahora y siempre, la bebida

La mejor bebida es agua pura, fresca y no adulterada. Se consigue con cierta facilidad y el cuerpo aguanta toda la que se le eche. Si alguna vez vieras perdido en un lugar remoto sin comida ni bebida, sábete que tendrías 70 días antes de morir de hambre y sólo unos 15 para morir de sed. Si no vas a estar perdido ni en un lugar remoto, aplícate el cuento en cualquier caso: bebe, bebe, bebe... aunque haga frío. Curioseamente, si no repones el líquido perdido, te será más difícil combatir el frío. ¡Ojo al dato!!

Y para acabar...

No acabes con la comida de los demás, gorrón. Lleva algo de comer y beber de vez en cuando si no quieras ver un grupo de famélicos tirados en la cuneta el día menos pintado.

Buen provecho... para un buen viaje.

Manolo Alvarez

cicloturismo? montaña?

**EL CABALLO
DE ACERO**

DISTRIBUIDOR BICICLETAS PEUGEOT



C/ O'donnell, nº 7

FRENTE AL RETIRO

435 89 71