

## EL CICLOTURISMO

### Deporte y cultura sobre la bicicleta

*José María Oliva Melgar*



Lo más frecuente, y hasta lógico, es que siempre que se hable de ciclismo se piense inmediatamente en las grandes competiciones internacionales y se evoque el nombre y los triunfos de los grandes campeones profesionales de la bicicleta. Pero, hay también una modalidad ciclista que, precisamente, está al alcance de un número ilimitado de practicantes, es decir, el ciclo turismo. Este término nombra la práctica del ciclismo que une deporte y cultura, ejercicio físico y formación. Una modalidad de ciclismo que puede deparar además jornadas excelentes de amistad y camaradería y que, a su vez, contiene múltiples variedades y opciones, adaptables a todo tipo de practicantes. Abarca tanto el recorrer unos kilómetros en bicicleta cerca de casa como la realización de un largo viaje por el extranjero con objetivos deportivos y turísticos perfectamente planificados. No hay pues una definición exacta del ciclo turismo. Ya que este término incluye todas las formas de ciclismo recreativo, esto es, no competitivo. Designa la actividad desarrollada en bicicleta con fines a la vez deportivos, turísticos y de disfrute, excluyéndose expresamente todo lo que sea competición o el desplazamiento con la bicicleta con fines exclusivamente utilitarios. Los límites, como se ve, son poco precisos; pero la expresión refleja lo fundamental: ciclismo y turismo, no faltando en cualquier caso, el deporte y el placer cultural.

La bicicleta es una máquina de belleza sencilla, cuyo origen histórico puede remontarse hasta el siglo XVIII que ha sabido incorporar lo último de la tecnología, y que con el ciclo turismo se convierte en un buen pasaporte hacia un mundo de salud, cultura, ecología, formación humana y de convivencia democrática.

#### Medio de salud física

La bicicleta es salud, y con su práctica regular se consigue fácilmente mantener una buena forma física. El esfuerzo que se requiere en el ciclismo, en general, y en el

ciclo turismo, en particular, es largo y prolongado, pero no intenso y violento, por lo que resulta especialmente beneficioso para la salud cardiovascular. El cuerpo trabaja dentro de sus propios límites, con una entrada constante de aire en los pulmones y un ritmo cardíaco estable. Se trata de un ejercicio *aeróbico* que tiende a mantener las arterias sin obstrucciones y el músculo cardíaco sano, además de aumentar la capacidad pulmonar y la resistencia muscular y orgánica en general.

Un ciclista con un entrenamiento medio puede tener entre 50 y 60 pulsaciones por minuto, frente a la media normal de 72. Esta reducción indica un corazón de gran capacidad y potencia que, con un ritmo más lento y firme, logra que su trabajo sea menos penoso, bombea más sangre y hace que el riego sanguíneo sea más perfecto. Además, contra lo que se piensa comúnmente, sobre la bicicleta se mueven casi todos los músculos del cuerpo. Los especialistas señalan también otros resultados favorables de la práctica del ciclismo, desde el fortalecimiento ante el dolor físico y la mejora del sueño y la relajación, hasta el aumento de la capacidad intelectual, a causa del buen riego sanguíneo del cerebro, pasando por el desarrollo del sentido del equilibrio y de la noción espacio-tiempo. En definitiva, la bicicleta acrecienta la calidad de la vida y su duración. Por todo ello no es exagerado afirmar que es una de las actividades deportivas más completas que se puede realizar durante las vacaciones, en los días festivos y aprovechando los ratos de ocio cualquier día de la semana.

#### Actividad integrada al medio

Pero el ciclo turismo no es sólo salud. También es convivencia ecológica, humanismo... Se ha escrito que, sociológicamente, el automóvil y la bicicleta son máquinas antagónicas y que ello se refleja en el comportamiento respectivo de sus conductores. El automovilista actúa como una tortuga encerrada en su caparazón, ajeno a todo lo que queda detrás del parabrisas, individualizándose en el interior del vehículo. Da salida a su agresividad a través de la potencia de su máquina. El ciclista, en cambio dirige su agresividad hacia el esfuerzo físico y es protagonista de la acción que deja de ser mecánica. Forma un todo con su bicicleta y se relaciona intensamente con su entorno que penetra por su propia piel y lo percibe a través de todos sus sentidos. El ciclista acaba así por conocer y amar todo lo que le rodea, se siente parte del paisaje y se reincorpora plenamente a la naturaleza.

Todo ciclo turista ha experimentado lo relajante que es rodar en solitario por una carretera poco concurrida, disfrutando en silencio de múltiples sensaciones naturales. Pero también conoce lo gratificante que es hacer esto mismo en compañía de otros compañeros ya que compartir el gusto por la naturaleza y su descubrimiento aumenta la satisfacción y acrisola la amistad. Así, la bicicleta es símbolo de solidaridad y, no sólo no provoca contaminación atmosférica o sonora, sino que no convierte la carretera en un canal anónimo de transporte. Para el ciclo turista la carretera llega a ser un lugar de convivencia. Es cierto que las carreteras, sobre todo las principales, no han sido diseñadas para la bicicleta, sino pensando exclusivamente en los vehículos de motor a alta velocidad; pero de lo que nunca debe privarse es del descubrimiento de un nuevo paisaje y del placer que esto proporciona. En realidad, no hace falta ir muy lejos. Todos los ciclo turistas han "descubierto por primera vez" la misma carretera que anteriormente había recorrido muchas veces encerrado en el coche: parece, y lo es, otra carretera distinta. Para el principiante, una excursión de 20 kilómetros por los alrededores de su localidad puede descubrirle un mundo nuevo. Más adelante, bien preparado técnica y físicamente, su objetivo puede ser un largo viaje de 100 ó 200 kilómetros diarios, atravesando amplias llanuras y superando puertos de montaña, conociendo poblaciones y paisajes y gentes nuevas para él. En ambos casos se trata de una atrayente aventura plenamente satisfactoria, tanto física como humanamente.

#### ¿Quién puede ser ciclo turista?

El ciclo turismo no impone ningún límite de tiempo o velocidad al practicante. Por eso no está reservado a ninguna edad determinada ni, generalmente, requiere una preparación previa específica. Prácticamente se puede comenzar desde que se tiene capacidad para conducir con seguridad una bicicleta, por lo que a partir de los 12 o 13 años no existe limitación alguna. Naturalmente, para lograr metas muy ambiciosas se requiere haber alcanzado un desarrollo fisiológico suficiente. En otras palabras, cualquier persona, varón o hembra, joven o de avanzada edad, con una condición física normal y un entrenamiento medio, o simplemente con algo de continuidad en la práctica, está facultada para rodar en bicicleta muchos más kilómetros de los que previamente podía imaginarse. Hombres y mujeres cicloturistas de cualquier edad han perdido el miedo a la distancia y a las pendientes y se han enfrentado con

éxito a recorridos que antes creían reservados a los ciclistas profesionales. El secreto está en disfrutar, en aprovechar todo lo que el cicloturismo ofrece y en renunciar al vano empeño de llegar en menos tiempo que el vencedor del Tour de Francia.

Desgraciadamente, con frecuencia el ciclo turista medio se va quedando únicamente con el aspecto deportivo, desaprovechando o utilizando poco las restantes posibilidades. Lo cierto es que algunos ciclo turistas -y lo reconocemos nosotros mismos- parecen corredores frustrados que cuando salen a la carretera pedalean como si de ganar una importante competición se tratara, intentando mostrar sus facultades físicas y vanagloriándose de llegar antes que los compañeros, aunque después se esperen o reagrupen. Este tipo de ciclo turismo semanal es, en realidad, el que mayoritariamente se ve los domingos y festivos por las carreteras cercanas a nuestras ciudades. Por ello, no estaría de más que los clubs y las federaciones promovieran más los aspectos culturales y ecológicos, quizá mediante comisiones encargadas de dar este contenido a las excursiones cicloturistas o mediante la colaboración de especialistas en arte, historia, geografía física, económica y humana, biología, ecología, etc.

#### **Practicar con quien y dónde**

En España, en realidad, el ciclo turismo continua siendo la modalidad céntrica del ciclismo, aunque tanto algunas iniciativas públicas como su hallazgo por muchas personas están haciendo cambiar rápidamente la situación. Son muy loables los esfuerzos que algunos ayuntamientos vienen realizando al organizar manifestaciones como "El Día de la Bicicleta", "La Fiesta del Pedal", y similares. Una vez al año, en ciudades como Madrid, Barcelona, Sevilla, varias de Euzkadi y otras, se permite que durante unas horas el reino del automóvil sea ocupado por la "petite reine". Estos recorridos multitudinarios ante la sorpresa -no siempre amistosa- de los automovilistas, están dando gran popularidad a la bicicleta y ayudan a difundir el interés por ella, tanto como medio de transporte urbano, como por el ciclismo de competición y el ciclo turismo. Como consecuencia, el número de licencias ciclo turistas ha aumentado claramente a lo largo de los últimos años. Sin embargo, la situación del ciclo turismo en España como actividad organizada federativamente no parece la más satisfactoria. Es verdad que el ciclo turismo tiene puntos en común con el ciclismo de competición; pero es diferente de éste por su

finalidad primordial. A pesar de ello, está incorporado como una categoría más dentro de la Federación Española de Ciclismo. No existe, a diferencia de otros países y como sería de desear, una Federación de Ciclo turismo, sino que sólo cuenta con un delegado en la Federación Española de Ciclismo y otros tantos en las territoriales. Salvo excepciones, más voluntaristas que bien respaldadas y efectivas de algún delegado federativo de ciclo turismo, las iniciativas han carecido de la más mínima imaginación y sus resultados no han superado la cita rutinaria y desgana de los miembros de algunos clubs ciclo turistas. Lamentablemente, puede decirse que en el caso de la mayoría de las federaciones territoriales, por lo que hace al ciclo turismo, su trabajo no va más allá de la expedición de licencias. En definitiva, hoy por hoy, el ciclo turismo en España es lo que hacen los clubs y los particulares.

Un club de ciclo turismo es aquella asociación que reúne un grupo más o menos amplio de socios con el fin primordial de practicar el ciclismo no competitivo, el ciclismo de disfrute y recreo. Algunos han nacido de forma totalmente autónoma a partir de un grupo de cicloturistas amigos; otros han sido creados como una sección o rama específica dentro de una entidad que también desarrolla el ciclismo de competición u otros deportes; en fin, otros, han servido para reunir a los ciclo turistas que habitan en el mismo barrio o en la misma pequeña población. Lo importante es que el número de asociaciones dedicadas a practicar y fomentar el ciclo turismo va en rápido aumento. En la ciudad de Barcelona existe casi una veintena de clubs ciclo turistas; en Madrid, otros tantos, y en proporción en las restantes ciudades españolas. Cada vez son menos las poblaciones de alguna importancia que no cuenten, al menos, con un club ciclo turista capaz de organizar y desarrollar bien sus actividades. Todos estos clubs están regulados por las correspondientes federaciones territoriales. La compañía con otros ciclo turistas incorpora ventajas muy diversas en la práctica que, resumiendo mucho, van desde el aprendizaje puramente técnico hasta el acrecentamiento de las relaciones humanas. De esta manera se marcha en grupo, se comparte todo tipo de satisfacciones durante la excursión y su preparación, se disfruta de la amistad, al tiempo que se incrementa la seguridad en la carretera y, así queda garantizado que ningún ciclo turista no llegará al último, sólo y con la máquina averiada o tan agotado que sea incapaz de pedalear.

Salvo el caso de la dedicación especial a alguna faceta determinada, la que los clubs ciclo turistas desarrollan sus actividades de una manera muy parecida entre ellos. Naturalmente, varían cosas como el número de sus socios, la imaginación para financiar los gastos comunes, los colores del "maillot" que distingue a cada club, etc. En todos ellos, lo principal es organizar y llevar a cabo con éxito las excursiones, ya sean las "ordinarias" de media jornada un día a la semana, las excursiones de varios días y largos recorridos o las llamadas "marchas ciclo turistas". Para estas tareas de organización y otros muchos trabajos, los clubs suelen contar con un local, una sede social, la mayor parte de las veces prestada, donde se hacen las reuniones. Al frente de cada club generalmente hay una Junta Directiva, de número variable de miembros que asumen las diferentes responsabilidades, encabezada por un Presidente; pero la experiencia ha demostrado sobradas veces que las cosas sólo marchan del todo bien cuando colabora el conjunto de los socios. Algunos clubs organizan también charlas y proyecciones en torno al mundo de la bicicleta y hasta han montado una pequeña escuela de ciclismo para los más jóvenes. Claro que, esto último, en cierta manera, lo son todos los clubs y, aunque no sea su verdadera finalidad como tal club ciclo turista, no pocos han servido para cobijar los primeros años de la formación de futuros ciclistas dedicados a la competición.

#### **Sobre la bicicleta: Las actividades del ciclo turista**

En cuanto a las excursiones, teniendo en cuenta que la mayoría de los ciclo turistas únicamente disponen, salvo durante las vacaciones, de un día a la semana para la práctica de su deporte, la actividad más generalizada de los clubs ciclo turistas es el desarrollo de un calendario de excursiones semanales de ida y vuelta. La temporada normalmente se inicia en febrero o marzo y concluye en octubre o noviembre. La inmensa mayoría de los clubs tienen señalada la mañana de los domingos para realizar estas excursiones "ordinarias"; unos pocos prefieren las de los sábados. Las primeras excursiones son cortas, para irse aumentando gradualmente el recorrido y las dificultades orográficas, hasta alcanzar en mayo o junio los 130 o 140 kilómetros, que constituyen una buena distancia para una media jornada. El horario se establece considerando que el ciclo turista rueda a una velocidad de 20 ó 25 km/h.

Los clubs se esfuerzan por programar itinerarios variados y con interés, lo que no siempre es fácil en estas excursiones de mediodía. Un recurso es invertir el sentido de un mismo itinerario, cambio que en la bicicleta puede dar lugar a un resultado bien distinto. Otras ideas que se tienen en cuenta a la hora de planificar el calendario: prescindir en lo posible de las carreteras muy utilizadas por los automóviles, adecuar el itinerario a la estación, por ejemplo, huyendo de las carreteras cercanas a las playas muy concurridas en verano, aprovechando entornos las que pueden estar heladas en invierno, además de todo lo que dicte el sentido común. Algunos clubs incorporan en este calendario alguna excursión diferente, una "etapa reina", por ejemplo. Se trata de una excursión especial, a realizar durante un domingo del mes de Julio o Septiembre, caracterizada por su mayor dureza: uno o dos grandes puertos de montaña y un recorrido del orden de los 200 kilómetros, requiriéndose para su realización la jornada completa con dos paradas para comer.

Por otra parte, es muy frecuente que muchos clubs, para hacer que los itinerarios sean más acordes con las edades y condiciones de los distintos socios, constituyan grupos diferentes, A y B o más. Estos grupos se diferencian únicamente por el número de kilómetros y las dificultades orográficas de las respectivas excursiones. En todo caso, se procura que el recorrido sea común en parte o que todos los ciclo turistas del club vengan a encontrarse en un mismo lugar para el desayuno o almuerzo.

#### **El "campeonato" anual**

Lo que no falta en ningún club, como aliciente para la participación continuada y regular en las excursiones, es el "campeonato anual de excursionismo". Se trata de un campeonato que premia la participación en las excursiones, y no la velocidad con la que se hacen, por lo que la clasificación resulta de la acumulación de los puntos conseguidos por la asistencia a ellas. Lo más común es que se otorgue tres puntos por cada excursión completa (correspondientes, un punto al recorrido de ida, otro al desayuno o almuerzo colectivo en el lugar fijado, y otro al recorrido de regreso). También se anotan los kilómetros recorridos por cada ciclo turista, lo a veces se requieren otras fórmulas para determinar un único campeón. De esta forma, al acabar la temporada ha quedado establecida la clasificación final de este campeonato de regularidad que es seguido con pasión por muchos ciclo turistas. La temporada tiene su cierre

final con una comida de hermandad u otro acto parecido en el que se reparten los trofeos y copas conquistados por los primeros clasificados y las medallas conmemorativas a los restantes. Algunos otros incentivos hacen más cerrada la pugna, como en el club al que pertenezco que a la copa del primer clasificado añade un "maillot" rotulado especialmente y que, distinguiéndole como campeón de la temporada, es usado con orgullo a partir de entonces.

### Salidas extraordinarias

Además de las excursiones ordinarias, los clubs ciclo turistas, a veces, organizan excursiones "extraordinarias" de varios días de duración aprovechando los "puentes" festivos o las vacaciones. Aquí es donde los clubs consiguen conjugar mejor el ciclismo y el turismo, puesto que se tiene mayor libertad para elegir los puntos diarios de salida y llegada y éstos pueden adecuarse a los lugares de mayor interés cultural.

### Las marchas

Como actividad ya convertida en clásica, muchos clubs ciclo turistas organizan también las llamadas "marchas ciclo turistas", de un día o más, que representan, no sólo un esfuerzo de organización muy importante, sino también la mejor proyección hacia los restantes clubs y la manifestación exterior de su capacidad e ilusión por el ciclo turismo. La característica más distintiva es que, sobre la base de un recorrido bien meditado para que sea atractivo en el plano deportivo y turístico, el club organizador invita a participar a los socios de los restantes clubs. Sirven estas marchas para encontrarse ciclo turistas de diversas procedencias, incluso algunos llegados desde el extranjero y, en todo caso, para los ciclo turistas asistentes es un incentivo para conocer rutas diferentes de las que les sean habituales. Los ciclo turistas participantes pagan una inscripción, que siempre procura ajustarse al máximo, con la que se costean los avituallamientos, alojamientos —si es una marcha de varios días—, y la asistencia técnica y sanitaria. Todos los participantes, además de vivir buenas horas de ciclo turismo, reciben un trofeo conmemorativo y, algunos, premios especiales, como al de más edad, al más joven, al que ha acudido desde más lejos, etc. La participación que consiguen estas marchas es generalmente alta, entre uno y dos centenares de ciclo turistas, aunque en España todavía se esté lejos de las multitudinarias y perfectísimamente organizadas concentraciones que, por ejemplo en Francia, han conseguido con-

vertirse en cita anual obligada para ciclo turistas de toda Europa. La alta participación en estas marchas, aunque represente serios quebraderos de cabeza para la Guardia Civil de Tráfico, es una manifestación más del momento expansivo que vive el ciclo turismo en España.

### Características de la bicicleta

Sin poder entrar en demasiadas precisiones, se hace de todas formas necesario hacer referencia, aunque sea muy brevemente, a algunos aspectos más técnicos del ciclo turismo. Por ejemplo, sobre la bicicleta del ciclo turista. La bicicleta adecuada no necesariamente quiere decir la más cara ni el último modelo, aunque la calidad tiene un precio. Lo principal es que esté pensada según el uso que se le va a dar y esté ajustada a las medidas del cuerpo del ciclista. Debe contar con cambio de marchas, especialmente con cambio de piñón, para poder mantener una buena cadencia de pedaleo incluso en las pendientes.

Sin dejar de ser segura y sólida en todos sus componentes, la bicicleta debe ser también ligera, cómoda y versátil. Según las características de las excursiones convendrá incorporar portaequipajes y utilizar llantas y neumáticos más resistentes. Por tanto, si la intención primordial es realizar largos viajes llevando con nosotros todo lo necesario, se ha de tener en cuenta esto último al adquirir la bicicleta ya que en los cuadros "de carreras" no pueden montarse aquellos complementos, las horquillas son más estrechas y tienen menos batalla (distancia entre los ejes de ambas ruedas), además de otras diferencias. No es conveniente presumir de ser capaz de utilizar desarrollos muy grandes (platos grandes y piñones pequeños) porque seguramente habrá que dejar toda presunción, y hasta de pedalear, en las rampas de un puerto de montaña. Al menos para estos casos se ha de contar con un plato de 42 dientes y un piñón de 24 ó 26 (que representan respectivamente un desarrollo de 3,70 y 3,40 mts. por vuelta de pedal). Rastrales y correillas son imprescindibles en la carretera, especialmente en las subidas.

El manillar curvado o "de carreras" también es necesario, no sólo por aerodinamismo, sino por su comodidad ya que permite adoptar la postura más conveniente a cada tipo de marcha y porque reparte mejor el peso del cuerpo entre el sillín y el manillar. El plano o "de paseo" es mejor para la ciudad, donde se necesita mirar hacia atrás por encima del hombro a cada instante. Para conseguir sobre la máquina la postura ideal, esto es, la más descansada y la que aprovecha mejor

el esfuerzo, hay que comenzar por la talla adecuada del cuadro (longitud del tubo vertical). A partir de ahí, podrá encontrarse la altura correcta del sillín y del manillar. Existen varios sistemas para establecer estas alturas, incluso tablas según las dimensiones de cada miembro del ciclista; pero, en todo caso el resultado ha de ser que las piernas lleguen a estirarse por completo sin que el punto de apoyo sobre el sillín se desplace lateralmente al pedalear. El manillar debe quedar a la altura del sillín o bien uno o dos centímetros por debajo y a una distancia tal que, sujetado bajo la palanca de los frenos, los brazos presenten una ligera flexión.

Tras esto, no hay que envidiar la bicicleta de los demás, ya que, indiscutiblemente, mantener una buena forma física importa mucho más que la ligereza o aspecto de la máquina.

En todo deporte, la forma física depende en buena medida de la dieta y del cuidado que tenga hacia su cuerpo el deportista. Es norma general que el tabaco y la bebida en exceso deben evitarse. Pero, para el ciclo turista que no aspira a convertirse en un atleta de élite, no hace falta nada demasiado especial en cuanto a la alimentación, aunque ya puede suponerse que la acumulación excesiva de grasas no va a beneficiar en nada. Ahora bien, siempre que se vaya a utilizar la bicicleta por un espacio superior a las dos horas debe tenerse en cuenta que se precisará un mayor consumo energético y, por tanto, de nutrientes. Concretamente, se necesitarán más hidratos de carbono, fundamentalmente glucosa, y también proteínas. Deben tomarse alimentos de fácil digestión, prescindiendo de carnes como las de cerdo o caza, las conservas y los picantes. Con el frío se requerirá una mayor aportación de grasas, y con el calor, en evitación de la deshidratación, será necesario ingerir líquidos en abundancia con unos gramos de sal, no siendo conveniente esperar a tener mucha sed para beber.

Como hemos visto, no se requiere nada especial para acercarse al ciclo turismo. Lo único que hace falta es una bicicleta y la decisión de disfrutar aprovechando todo lo que ofrece este deporte en cuanto a salud, cultura, humanismo, ecología... y mejor si se practica en compañía.