

# EL CICLOTURISME

## Esport i cultura damunt la bicicleta

*José María Oliva Melgar, de la Unió Esportiva de Sants*

És molt freqüent, i fins i tot lògic, que sempre que es parla de ciclisme es pensi immediatament en les grans competicions internacionals i s'evoqui el nom i els triomfs dels grans campions professionals de la bicicleta. Però hi ha també una modalitat ciclista que pot arribar a un nombre il·limitat de practicants: el cicloturisme. Aquest terme anomena la pràctica del ciclisme que uneix esport i cultura, exercici físic i formació. Una modalitat de ciclisme que pot proporcionar excel·lents jornades d'amistat i camaraderia i que, a més, té múltiples varietats i opcions, adaptables a tot tipus de practicants. Comprèn tant el fet de recórrer uns quants quilòmetres en bicicleta prop de casa com la realització d'un llarg viatge per l'estranger amb objectius esportius i turístics perfectament planificats. No hi ha, doncs, una definició exacta de cicloturisme; ja que aquest terme inclou totes les classes de ciclisme recreatiu, es a dir, no competitiu. Designa l'activitat feta a la bicicleta amb una finalitat esportiva, turística i d'esbarjo, excloent-hi expressament tot allò que representi competició o el desplaçament amb la bicicleta amb una finalitat exclusivament utilitària. Els seus límits, per tant, són poc precisos, però l'expressió ens mostra el més fonamental: ciclisme i turisme, sense deixar de banda l'esport i el plaer cultural.



La bicicleta és una màquina de bellesa senzilla, l'origen de la qual el podem trobar al segle XVIII, que ha sabut incorporar l'última tecnologia, i que amb el cicloturisme es converteix en un bon passaport cap a un món de salut, cultura, ecologia, formació humana i de convivència democràtica.

### Mitjà de salut física

La bicicleta és salut i, amb una pràctica regular s'aconsegueix de mantenir fàcilment una bona forma física. L'esforç que es necessita en el ciclisme en general, i en el cicloturisme en particular, és llarg i perllongat, però ni intens ni violent, per la qual cosa resulta especialment beneficiós per a la salut cardiovascular: el cos treballa segons les seves pròpies limitacions, amb una constant entrada d'aire als pulmons i un ritme cardíac estable. És un exercici *aeròbic* que té tendència a mantenir les artèries sense obstruccions i el múscul cardíac sa, a més d'augmentar la capacitat pulmonar i la resistència muscular i orgànica en general.

Un ciclista amb un entrenament mitjà pot tenir entre 50 i 60 pulsacions per minut, contrastant amb la mitjana normal de 72. Aquesta reducció mostra un cor de gran capacitat i potència que, amb un ritme més lent i segur, aconsegueix que el seu treball sigui menys difícil, bomba més sang i fa que el regatge sanguini sigui més perfecte.

A més, tot i el que hom pensa normalment, sobre la bicicleta es mouen gairebé tots els músculs del cos. Els especialistes també remarquen d'altres resultats favorables de la pràctica del ciclisme, des de l'enfortiment envers el dolor físic i la

millora en el fet de dormir o la relaxació, fins l'augment de la capacitat intel·lectual gràcies del bon regatge sanguini del cervell, passant pel desenvolupament del sentit de l'equilibri i de la noció espai-temps. En resum, la bicicleta augmenta la qualitat de vida i la seva duració. Per tot això, no és gens exagerat el fet d'afirmar que el ciclisme és una de les activitats esportives més completes de les que es poden realitzar durant les vacances, els dies festius o aprofitant les estones d'oci qualsevol dia de la setmana.

### Activitat integrada al medi

Però el ciclisme no és tan sols salut, sinó que també és convivència, ecologia, humanisme... S'ha escrit que, sociològicament, l'automòbil i la bicicleta són màquines antagòniques i que aquest fet queda reflectit en el respectiu comportament dels seus conductors. L'automobilista es comporta com una tortuga tancada dins la seva closca, aliè a tot el que queda darrera del parabrisa, individualitzant-se a l'interior del vehicle. Deixa sortir la seva agressivitat a través de la potència de la seva màquina. El ciclista, en canvi, dirigeix la seva agressivitat cap a l'esforç físic i és protagonista de l'acció, que deixa de ser mecànica. Forma part de la seva bicicleta i es relaciona intensament amb el seu entorn, el qual penetra per la seva pròpia pell i és percebut a través de tots els seus sentits. D'aquesta manera, el ciclista acaba coneixent i estimant tot el que l'envolta, sent que forma part del paisatge i es reincorpora plenament a la natura. Qualsevol ciclista ha experimentat com n'és de relaxant poder rodar en solitari per una carretera poc concorreguda, fruïnt en silenci de múltiples sensacions naturals. Però sap que també és molt gratificant fer el mateix en companyia d'altres ciclistes, ja que el fet de compartir el gust per la natura i la seva descoberta augmenta la satisfacció i purifica l'amistat. D'aquesta manera, la bicicleta és un símbol de solidaritat i, no tan sols no provoca contaminació atmosfèrica o sonora, sinó que no converteix la carretera en un canal anònim de transport. Per al ciclista la carretera arriba a convertir-se en un indret de convivència. És cert que les carreteres, sobretot les principals, no han estat dissenyades per la



bicicleta, sinó pensant exclusivament en els vehicles de motor que viatgen a gran velocitat, però el ciclista no s'ha de privar mai de la descoberta d'un nou paisatge o del plaer que això proporciona. De fet no és necessari anar gaire lluny; tots els ciclistes han "descobert per primera vegada" la mateixa carretera que anteriorment havien recorregut tancats al cotxe: sembla, i ho és, una carretera diferent. Per al principiant, una excursió de 20 quilòmetres pels voltants de la seva localitat pot representar el descobriment d'un món nou. Més endavant, quan arribi a ser un ciclista expert i ben preparat tècnicament i física, el seu objectiu pot ser un llarg viatge de 100 a 200 quilòmetres diaris, passant per amplies planúries i superant ports de muntanya, coneixent paisatges i gent nova per a ell. En ambdós casos hi ha una atractiva aventura plenament satisfactòria, tant físicament com humana.

### Qui pot ser ciclista

El ciclisme no imposa cap límit de temps o velocitat al practicant, per això no està reservat a cap edat determinada ni requereix generalment una preparació prèvia específica. Es pot començar a practicar-lo des que es té capacitat per a conduir una bicicleta amb seguretat, per la

qual cosa no hi ha cap mena de limitació a partir dels 12 o 13 anys. Naturalment, per a assolir metes molt ambicioses s'ha d'haver arribat a un suficient desenvolupament fisiològic. Dient-ho d'una altra manera, qualsevol persona, home o dona, jove o d'edat avançada, amb una condició física normal i un entrenament mitjà, o, simplement amb una mica de continuïtat en la pràctica, està capacitada per rodar en bicicleta molts més quilòmetres dels que s'hauria pogut imaginar. Homes i dones ciclistes de qualsevol edat han perdut la por a la distància i als pendents i han fet front amb èxit a recorreguts que abans haurien cregut que eren reservats als ciclistes professionals. El secret rau en el fet de fruit, d'aprofitar tot allò que el ciclisme ofereix i renunciar al va intent d'arribar en menys temps que el guanyador del Tour de França.

Desgraciadament, amb freqüència el ciclista mitjà es va quedant únicament amb l'aspecte esportiu, desaprofitant o utilitzant poc les possibilitats restants. De fet, alguns ciclistes ho reconeixem nosaltres mateixos— semblen corredors frustrats que quan surten a la carretera pedalegen com si es tractés de guanyar una important competició, intentant mostrar les seves facultats físiques vanagloriant-se d'haver arribat abans que els companys, encara que després s'esperin o reagr-

pin. Aquest tipus de cicloturisme setmanal és, en realitat, el que majoritàriament es veu els diumenges i els dies festius a les carreteres properes a les nostres ciutats. Per això, no aniria gens malament que els clubs i federacions promoguessin més els aspectes culturals i ecològics, potser mitjançant comissions encarregades de donar aquest contingut a les excursions cicloturistes o bé amb la col·laboració d'especialistes en art, història, geografia física, econòmica i humana, biologia, ecologia, etc.

l'interès per ella, tant com a mitjà de transport urbà, com per al ciclisme de competició i el cicloturisme. Com a conseqüència de tot això, el nombre de llicències cicloturistes ha augmentat clarament durant els darrers anys. Malgrat tot, la situació del cicloturisme a l'Estat espanyol com a activitat organitzada federativament no sembla pas que sigui la més satisfactòria. És cert que el cicloturisme té punts en comú amb el ciclisme de competició, però és diferent d'aquest últim per la seva finalitat primordial (tot i això, està in-



### **Practicar amb qui i a on**

A l'estat espanyol, en realitat, el cicloturisme continua essent una modalitat "ventafocs" del ciclisme, encara que, tant algunes iniciatives públiques com la descoberta per part de moltes persones n'estan fent canviar ràpidament la situació. Són molt lloables els esforços que alguns ajuntaments han estat realitzant en organitzar manifestacions com "El Dia de la Bicicleta", "La Festa del Pedal" i d'altres de semblants. Una vegada a l'any, ciutats com ara Madrid, Barcelona, Sevilla, diverses d'Euskadi i d'altres, es permet que, durant unes quantes hores, el regne de l'automòbil sigui ocupat per la "petita reina". Aquests recorreguts multitudinaris ultra la sorpresa —no sempre amigable— dels automobilistes, estan donant una gran popularitat a la bicicleta i ajuden a difondre

corporat com una categoria més a la Federació Espanyola de Ciclisme). No hi ha, a diferència d'altres països i tal com desitjaríem, una Federació de Cicloturisme, sinó que només hi ha un delegat a la Federació Ciclista Espanyola i d'altres a les territorials. Tot i algunes excepcions, més voluntaristes que ben recolzades i efectives d'algun delegat federatiu de cicloturisme, les iniciatives han sofert la manca de la més mínima imaginació i els seus resultats no han superat els de la cita rutinària. Lamentablement, es pot dir que en el cas de la major part de les federacions territorials, i pel que fa referència al cicloturisme, el seu treball no va més enllà de l'expedició de llicències. En resum, ara per ara, el cicloturisme a l'Estat espanyol és allò que fan els clubs i els particulars.

Un club de cicloturisme és aquella associació que reuneix a un grup més o menys ampli de socis amb la finalitat primordial de practicar el ciclisme no competitiu, el ciclisme de gaudiment i d'esbarjo. Alguns han nascut de manera totalment autònoma a partir d'un grup de cicloturistes amics; d'altres han estat creats com una secció o branca específica dins d'una entitat que desenvolupa el ciclisme de competició o d'altres esports; i, finalment, n'hi ha que han servit per a reunir els cicloturistes que viuen al mateix barri o a la mateixa població. L'important és que el número d'associacions dedicades a practicar i fomentar el cicloturisme està augmentant ràpidament: a la ciutat de Barcelona hi ha gairebé una vintena de clubs cicloturistes; a Madrid, igualment;

a les restants ciutats de l'Estat, n'hi ha en proporció al seu nombre d'habitants. Cada vegada són menys les poblacions d'alguna importància que no tenen, com a mínim, un club cicloturista capaç d'organitzar i desenvolupar bé les seves activitats. Tots aquests clubs estan regulats per les corresponents federacions territorials.

La companyia dels altres cicloturistes incorpora avantatges molt diverses a la pràctica que, resumint molt, van des de l'aprenentatge purament tècnic fins a l'acreixement de les relacions humanes. D'aquesta manera, s'avança en grup, es comparteix tot tipus de satisfaccions durant l'excursió i la seva preparació, es frueix de l'amistat al mateix temps que s'incrementa la seguretat en la carretera i així queda garantit que cap cicloturista no arribarà l'últim, sol i amb la màquina avariada o tan esgotat que sigui incapaç de pedalejar.

Menys en el cas de la dedicació especial a alguna faceta determinada, els clubs cicloturistes desenvolupen les seves activitats de manera força semblant entre ells (naturalment, varien coses com ara el nombre de socis, la imaginació per a finançar les despeses, els colors del "mallot" que distingeix a cada club, etc). Però a tots, el més important és organitzar i dur a terme amb èxit les excursions, ja siguin "ordinàries" (de mitja jornada, un dia a la setmana, de varis dies i llargs recorreguts o les anomenades "marxes cicloturistes". Per a aquestes tasques d'organització i d'altres treballs els clubs solen tenir un local, una seu social, la major part de les

vegades manllevada, on es fan les reunions. Al front de cada club hi ha generalment una Junta Directiva amb un nombre variable de membres, els quals assumeixen les diferents responsabilitats, encapçalada per un President; però l'experiència ha demostrat moltes vegades que les coses només van bé quan hi col·labora tot el conjunt dels socis. Alguns clubs organitzen també xerrades i projeccions al voltant del món de la bicicleta i fins i tot han format una petita escola de ciclisme per als més joves (naturalment, això darrer, en certa manera, ho són tots els clubs i, encara que no sigui la seva veritable finalitat, no han estat pocs els que han servit per a formar durant els seus primers anys a futurs ciclistes dedicats a la competició.



### **Damunt la bicicleta: les activitats del cicloturista**

Pel que fa a les excursions, ja que la major part dels cicloturistes disposen tan sols, menys durant les vacances, d'un dia a la setmana per a la pràctica del seu esport, l'activitat més generalitzada dels clubs cicloturistes és el desenvolupament d'un calendari d'excursions setmanals d'anada i tornada.

La temporada normalment s'inicia al mes de febrer o març i s'acaba a l'octubre o novembre. La immensa majoria dels clubs té reservat el matí dels diumenges per a realitzar aquestes excursions "ordinàries"; alguns, però, prefereixen els dels dissabtes. Les primeres excursions són curtes, per augmentar gradualment la llargada del recorregut i les dificultats orogràfiques, fins a asso-



lir, el mes de maig o juny, els 130 o 140 quilòmetres, que constitueixen una bona distància per a una mitja jornada. L'horari s'estableix considerant que el cicloturista roda a una velocitat de 20 o 25 km/h.

Els clubs s'esforcen per programar itineraris variats i amb interès, la qual cosa no és sempre fàcil en excursions de migdia. Un bon recurs és invertir el sentit d'un mateix itinerari, canvi que a la bicicleta pot representar un resultat ben diferent. D'altres idees que es tenen en compte en el moment de planificar el calendari: prescindir el més possible de les carreteres molt utilitzades pels automòbils; adequar l'itinerari a l'estació (fugir de les carreteres properes a les platges a l'estiu i aprofitar aleshores les que poden estar gelades a l'hivern...) a més de tot allò que dicti el sentit comú. Alguns clubs incorporen en aquest calendari alguna excursió per exemple. Es tracta d'una excursió especial que es pot realitzar durant un diumenge del mes de juliol o setem-

bre, caracteritzada per la seva més gran duresa: un o dos grans ports de muntanya i un recorregut d'uns 200 quilòmetres, requerint per la seva realització de tota la jornada, amb dues parades per a menjar. D'altra banda, és molt freqüent que molts clubs, per fer que els itineraris s'ajustin més a les edats i condicions dels diferents socis, constitueixin grups diferents —A i B o més— que es diferencien només per la quantitat de quilòmetres i les dificultats orogràfiques de les respectives excursions. De fet, es procura que el recorregut sigui comú en una bona part o bé que tots els cicloturistes del club es trobin en un mateix lloc per al desdèjuni o esmorzar.

### **El "campionat" anual**

El que no falta a cap club, com a al·licient per a la participació continuada i regular en les excursions, és el "campionat anual d'excursionisme". Aquest és un campionat que premia la participació a les excursions i no pas la velocitat amb la

que es fan, per la qual cosa la classificació és el resultat de l'acumulació dels punts aconseguits per l'assistència a aquestes. El més corrent és el fet d'atorgar tres punts per cada excursió completa (un punt pel recorregut d'anada, un altre al desdèjuni o esmorzar col·lectiu al lloc acordat i l'últim per al recorregut de tornada). També s'anoten els quilòmetres recorreguts per cada cicloturista, la qual cosa serveix per desempatar, tot i que a vegades s'han de fer servir altres fórmules per a determinar un únic campió. D'aquesta manera, en acabar la temporada ha quedat establerta la classificació final d'aquest campionat de regularitat que és seguit amb passió per molts cicloturistes. La temporada té el seu tancament final amb una menjada de germanor o algun altre acte semblant en el qual es reparteixen les copes i els trufegis aconseguits pels primers classificats

i les medalles commemoratives als restants. Alguns altres incentius fan més interessant la pugna, com, per exemple, al club al qual jo pertanyo s'afegeix a la copa del primer classificat un "mallot" rotulat especialment i que, distingint-lo com a campió de la temporada, és usat amb orgull a partir d'aquell moment.

#### Sortides extraordinàries

A més de les excursions ordinàries, els clubs cicloturistes organitzen, a vegades, excursions extraordinàries de varis dies de duració aprofitant els "ponts" festius o les vacances. Aquí és on els clubs aconseguen de conjugar millor el ciclisme i el turisme, ja que es té més llibertat per a escollir els punts diaris de sortida i arribada, i aquests es poden adequar als indrets de més interès cultural.



#### Les marxes

Com a activitat ja convertida en clàssica, molts clubs cicloturistes organitzen també les anomenades "marxes cicloturistes" d'un o més dies, que representen no només un esforç d'organització molt important, sinó també la millor projecció envers els clubs restants i la manifestació exterior de la seva capacitat i il·lusió pel cicloturisme. La característica més distintiva és que, sobre la base d'un recorregut ben meditat per tal que sigui atractiu en els aspectes esportiu i turístic, el club organitzador convida els socis dels clubs restants a participar. Aquestes marxes serveixen per a la trobada de cicloturistes de diverses procedències, alguns arribats, fins i tot, de l'estranger i són, de fet, per als ciclistes assistents, un incentiu per a conèixer diverses rutes, diferents de les que els són habituals. Els cicloturistes participants paguen una inscripció, que sempre es procura ajustar el màxim possible, amb la qual es paguen els avituallaments, allotjaments (si és una marxa d'alguns dies) i l'assistència tècnica i sanitària. Tots els participants, a més viure bones hores de cicloturisme, reben un trofeu commemoratiu i, alguns d'ells, premis especials (premi a la persona de més edat, al més jove, al que hi acudeix des de més lluny, etc.). La participació que aconseguen aquestes marxes és, generalment, alta —entre cent i dues-centes persones—, encara que a l'estat espanyol encara s'estigui lluny de les multitudinàries i perfectament organitzades concentracions que han aconseguit a França, per exemple, en una cita anual obligada per a cicloturistes de tota Europa. L'alta participació en aquestes marxes, encara que representa seriosos maldecaps per a la Guàrdia Civil de Tràfic, és una altra manifestació del moment expansiu que viu el cicloturisme a l'Estat espanyol

#### Característiques de la bicicleta

Sense poder precisar massa, se'ns fa necessari fer referència, encara sigui molt breument, a alguns dels aspectes més tècnics del cicloturisme. Per exemple, sobre la bicicleta del cicloturista: la bicicleta adequada no vol dir necessàriament la més cara ni l'últim model, tot i que la qualitat sempre té un preu. El més principal

és que estigui pensada segons l'ús que se'n vol fer i que estigui ajustada a les mesures del cos del ciclista. Ha de tenir canvi de marxas, especialment canvi de pinyó, per tal de poder mantenir una bona cadència de pedaleig fins i tot als pendents. Sense deixar de ser segura i sòlida en tots els seus components, la bicicleta també ha de ser lleugera, còmoda i versàtil. Segons les caracte-

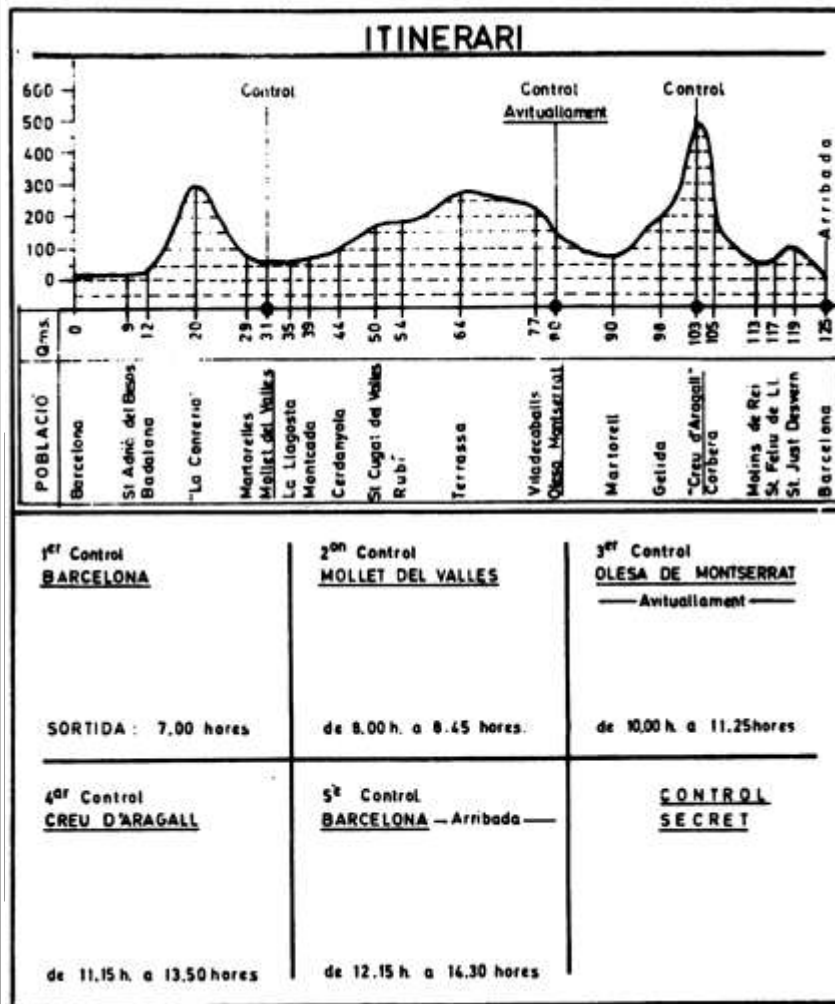
No és gens convenient presumir de ser capaç d'utilitzar desenvolupaments molt grans (plats grans i pinyons petits) perquè segurament s'haurà de deixar les presumpcions, i fins i tot de pedalejar, a les rampes d'un port de muntanya. Per a aquests casos s'ha de tenir, com a mínim, un plat de 42 dents i un pinyó de 26 o 24 (que representen respectivament un desenvolupa-

Per a aconseguir la postura ideal sobre la màquina, o sigui, la més descansada i la que aprofita millor l'esforç, s'ha de començar per la talla adequada del quadre (longitud del tub vertical). A partir d'aquí, es podrà trobar l'altura correcta del seient i el manillar. Hi ha varis sistemes per a establir aquestes altures i, fins i tot, taules segons les dimensions de cada membre del ciclista. Però, de fet, el resultat ha de ser que les cames arribin a estirar-se completament sense que el punt de suport sobre el seient es desplaci lateralment en pedalejar. el manillar ha de quedar a l'altura del seient o bé un o dos centímetres per sota d'aquest i a una distància amb la qual, subjectant la palanca dels frens, els braços quedin una lleugera flexió.

Després d'aquesta explicació, no s'ha d'envejar la bicicleta dels altres ja que, indiscutiblement, el fet de mantenir una bona forma física és molt més important que la lleugeresa o aspecte de la màquina.

A qualsevol esport, la forma física depèn en una bona part de la dieta i de la cura que l'esportista tingui del seu cos. És una norma general que el tabac i la beguda excessius s'han d'evitar. Malgrat això, per al cicloturista que no aspira a convertir-se en un atleta d'èlit, no fa falta res massa especial pel que es refereix a l'alimentació, encara que ja es pot suposar que l'acumulació excessiva de greixos no el beneficiarà gens ni mica. Ara bé, sempre que es vulgui utilitzar la bicicleta per un espai de temps superior a les dues hores s'ha de pensar que es necessitarà un consum energètic més elevat i, per tant, més nutrients. Concretament, es requeriran més hidrats de carboni, fonamentalment glucosa, i també proteïnes. S'han de prendre aliments de fàcil digestió, prescindint de carn de porc o de cacaera, de conserves i de menjars picants. Amb el fred es necessitarà una aportació de greixos més gran i, amb la calor, per a evitar la deshidratació, serà important ingerir líquids en abundància amb uns grams de sal sense esperar a tenir molta set per a beure.

Com ja hem vist, no es necessita res d'especial per a apropar-se al cicloturisme; l'únic que fa falta és una bicicleta i la decisió de disfrutar aprofitant tot el que ofereix aquest esport pel que fa a la salut, cultura, humanisme, ecologia... i encara millor si es practica en companyia.



ristiques de les excursions serà convenient incorporar portaequipatges i emprar llandes i neumàtics més resistents. Per tant, si la intenció principal és realitzar llargs viatges portant amb nosaltres tot el que és necessari, s'ha de tenir en compte això darrer quan s'adquireixi la bicicleta, ja que als quadres "de carretera" no poden muntar-se aquells complements (les agulles de ganxo o forquetes són més estretes i tenen menys batalla —distància entre els eixos d'ambdues rodes— a més d'altres diferències.

ment de 3,40 i 3,70 metres per volta de pedal. "Rastrales y correilles" són imprescindibles a la carretera, especialment a les pujades. El manillar corb o "de curses" és també necessari, no només per aerodinamisme, sinó per la seva comoditat, ja que permet d'adoptar la postura més convenient a cada tipus de marxa i perquè reparteix millor el pes del cos entre el seient i el manillar. El pla o "de passeig" és millor per a la ciutat, on es necessita mirar enrere per sobre l'espatlla a cada moment.