

Bicimania, l'atracció irresistible pels pedals

Radis, rodes i colors

La febre de la bicicleta ha guanyat carreteres, camins i parcs. Ha assolit dimensions insospitades fa pocs anys, tot i que és el vehicle de locomoció més nombrós del planeta. D'altra banda, els ciclistes es troben en el punt de mira dels automobilistes sense escrúpols.

Quan el pare obsequia el xiquet amb una bicicleta, enginy històric, tot siga dit de passada, li ofereix una parcel·la d'aquesta llibertat que ara per ara se subministra amb comptagotes. Ben mirat li ofereix la possibilitat de poder desplaçar-se, lluny o prop, pels seus propis mitjans; o de viatjar, si les cames li ho permeten, cap als paratges que més li agraden. "Bicicleta" implica autosuficiència i mobilitat.

I és que "bicicleta" és un mot que havia quedat submergit sota la grisor de la rutina, engolit per les turbulències d'un trànsit motoritzat. Però avui ha renaixut envoltat de noves connotacions, potser menys romàntiques i possiblement més centrades en els interessos econòmics propis de la nostra època. Des dels terrenys subliminals de la publicitat, el vehicle més nombrós del planeta s'ha vist recobert, i encobert, per uns atributs que l'han fet, sens dubte, més atractiu. La bicicleta forma part, ara, d'una onada de salut i benestar o, en els pitjors dels casos, d'una profilaxi social, que s'estén com una taca d'oli a qualsevol racó de la nostra civilització i que identifica l'usuari d'aquest enginy amb un model social. Però això no ve de nou.

Els anys 70 ja van veure emergir moviments ecologistes que reivindicaven, des dels pedals d'unes bicicletes polititzades i sota un sol antinuclear, la protecció ambiental del planeta. Van ser els primers intents d'afegir a aquest senzill vehicle unes connotacions contraculturals que no havia tingut anteriorment i que coincidien, en gran part dels casos, amb una estètica *hippy*. Bicicletes antigues, millor o pitjor cuidades, envaïen els ambients naturalistes.

Avui, la bicicleta ha tornat a guanyar l'asfalt, però aquesta vegada, des d'una altra òptica. Hordes de *bicimaníacs* han pres carrers, jardins i parcs de la ciutat i

han muntat, amb posat èpic, la nova línia d'aquesta màquina centenària. Són atletes urbans, que compten, al ritme dels compassos dels seus *walkman*, el nombre de calories que cremen.

Equipats de cap a peus, els bicimaníacs es camuflen sota l'uniforme acolorit i les proteccions a conjunt, i militen en les files d'una legió que dia rere dia es cobra més i més adeptes. Les seues màquines estan preparades per a afrontar qualsevol contratemps; proveïdes de les darreres sucülències de la tècnica, funcionen amb una perfecció quirúrgica.

Però molts d'aquests esportistes que han sucumbit al nou ciclisme patològic no coneixen més paratges naturals que els que s'inscriuen en els límits urbans.

Sí que s'hi ha produït, per contra, un renaixement i una reivindicació de la bicicleta com a mitjà de passeig o d'estar en forma d'una manera còmoda i divertida; com una alternativa relaxant per als caps de setmana. S'ha "venut" al client la bicicleta com una activitat saludable, fomentada per la publicitat per mitjà d'una mateixa imatge: la bicicleta de muntanya, de roda gruixuda i quadre petit. Una bicicleta que va marcar la diferència en un primer moment, quan va ser la novetat, i que ara ha esdevingut denominador comú de tota una societat, encara que, gran part de les vegades, no s'acoble a les necessitats d'un usuari que no abandona l'asfalt.

L'expansió de la bicicleta de muntanya, tot i no acomplir la seua finalitat primera, ha desbordat en els darrers anys qualsevol previsió. Aquest *boom* ha estat el comple-



ment i alhora el producte d'una febre naturalista, sofisticada i amb cert regust de consumisme camuflat que ha copat els sectors del mercat més "insans". I en aquesta era *light*, o hipocalòrica si es vol, on el verd és el color oficial, i en què alimentació i esport, reciclatge i regeneració ambiental són els lemes de la nova societat, el ciclista ocupa un lloc de consideració. Ja no es tracta de l'individu marginal que vivia contra corrent fa unes dècades sinó d'una generalització de la febre que abraça fins i tot els sectors més conformistes o el món de la política. ¿Quants polítics han declarat públicament que són uns apassionats de la bicicleta aprofitant oportunament el període electoral?

LA FEBRE DE L'OR

Des de sempre, i fins aquesta explosió de frenesí ciclista, la bicicleta havia seguit sempre una línia bastant conservadora, tradicional, al cap i a la fi. N'hi havia de roda gran o menuda, de "cursa" o de passeig; i les clàssiques i incombustibles, d'home o de dona, que encara avui exhibeixen, pel camins veïnals el seu color negre i el selló de cuir. Poques eren les persones que, en comprar una bicicleta, sabien qui



fabricava els frens o fins i tot de quina marca era l'adquisició. Això és aigua passada. I avui és estrany que el comprador no conega el fabricant dels components de la bici, la qual cosa, innegablement, ha estat el resultat d'aquesta nova moda en què el vehicle de dues rodes és, molt sovint, un distintiu social.

Exceptuant una minoria, tothom s'enganxa aferrissadament a la marca del qui equipa el quadre: "Ha de ser Shimano", diuen tots. I és que la firma nipona de components per a bicicletes ha aconseguit desbancar la competència europea, que es redueix a un públic més elitista. La popular Shimano és signe de garantia, qualitat i precisió. Això és indiscutible. Però l'obsessió per la marca fa que les bicicletes de supermercat, aquelles que s'hi venen per menys de 20.000 pessetes, es presenten anunciant la marca de la resta dels components. De la mateixa manera, ja de millor qualitat, la firma BH mostra en les tanques publicitàries el model '93 d'alumini amb aquest afegit: "equipada con grupo Shimano". Però el Shimano d'aquestes màquines recorda, potser en el nom -i d'això es tracta precisament-, l'emprat per les figures del ciclisme de muntanya.

La moda fa que qualsevol peça per a la bicicleta es vengui a preus exagerats i gairebé prohibitius, i que aquest sector del mercat estigui en constant procés evolutiu. La investigació per aconseguir contínues millores deixa entreveure, però, l'ham que enganxarà el comprador en el seu instint més consumista, alhora que permeten la supervivència al nostre país de quatre publicacions periòdiques especialitzades en el tema.

La rabiosa febre per la bicicleta de muntanya -i per la bicicleta en general- i, en conseqüència, la constant innovació en aquest camp han afavorit el ciclisme tradicional, el de carretera, que havia començat a caure en l'oblit. Per contaminació, aquesta variant s'ha tintat de colors fluorescents, ha experimentat amb línies avantguardistes i provocadorament agosarades dels quadres, ha inventat fins i tot canvis de marxes integrats en les mateixes manetes de fre. I és que l'especialització d'aquestes dues variants d'un mateix esport està provocant una escissió i ja es pot albirar el naixement de la bicicleta tot terreny com una activitat que, si bé ha contribuït a la recuperació d'un ciclisme antiquat, ha volgut emancipar-se.

Però a l'augment de l'afició pel ciclisme de carretera, conflueix l'anomenada "síndrome Indurain", que, com el seu nom in-



Les bicicletes són per al futur

1 969. Un tren de vapor s'atura al costat d'un dipòsit d'aigua. Cal regular la temperatura per evitar que una pressió excessiva pugui fer explotar la caldera. Seria imperdonable que en aquell últim recorregut hi haguera un accident. Acabada la parada tècnica, el ferrocarril continua la seua marxa cansada cap a Alcoi. Ve des de Gandia (la Safor), i ja no tornarà mai més a veure la mar.

1993. L'Orxa, un poblet del Comtat amb només 900 habitants, es veu envaït per més de dos-cents ciclistes que han arribat a través de l'antiga via del tren. S'han concentrat al poble per reivindicar que aquesta antiga línia ferroviària es convertesca en un circuit cicloturístic. La reacció dels veïns és, al principi, d'indiferència. Dies després apareixeran algunes pintades: "Ecologistes No, Volem la carretera", i algunes encara més radicals: "O carretera o fuego al monte".

¿Què ha passat? A primera vista, els interessos dels ciclistes i els dels habitants del poble de l'Orxa semblen contraposats. Els cicloturistes s'havien decidit a realitzar la protesta, assabentats de l'existència d'un projecte per a asfaltar l'antiga via entre els pobles de l'Orxa i Villalonga (la Safor) (Vegeu gràfic). El que pels grups ecologistes la Carrasca, d'Alcoi, i Gemas, de Gandia, era una agressió

dica, ha inflammat l'ànim competitiu de les penyes ciclistes. Aquesta revelació de les darreres temporades, que ha fet pujar al pòdium diverses vegades —en dos *giros* i dos *tours*— el mallot de Banesto, està a punt de consolidar-se, si continua aquesta progressió, com l'artífex dels 90, i, a més, va poblant amb els seus colors les carreteres més transitades pels ciclistes dominicals.

MASSA BICICLETES... ¡PERILL!

La creixent consideració social pel ciclista, contrasta amb la manca de respecte que té el trànsit a motor amb aquest fràgil vehicle, i menys encara, amb el ciclista neòfit, el qual, tot cal dir-ho, moltes vegades desconeix les normes mínimes de circulació i no es preocupa d'aprendre-les. I és que paral·lelament a l'increment de la venda i importació de bicicletes estrangeres, s'ha enregistrat un augment del nombre d'accidents en què el qui pedala és qui ix sempre malparat, quan les conseqüències no són més tràgiques. L'augment in-



GRAFIC: VICTOR NAVARRO

contra el medi ambient en una zona de gran valor, per molts habitants de l'Orxa era la possibilitat de reobrir l'eixida natural del poble cap a la mar, seguint el recorregut del riu Serpis. En definitiva, la possibilitat d'aconseguir el que havien reivindicat des que en 1969 es va desmantellar el ferrocarril i, en el subconscient, la possibilitat també d'aconseguir amb una nova via de comunicació que el despoblament que ara afecta el municipi s'ature i que els joves puguin aspirar a treballar a Gandia o a altres llocs amb més possibilitats sense haver de renunciar a viure al poble.

La localització de l'Orxa, en una vall al

discriminat d'accidents, llançar-se en ruta sense més preàmbuls, sense coneixements tècnics i amb la il·lusió inconscient que envaeix habitualment els nouvinguts en qualsevol activitat, està a l'ordre del dia. En aquest sentit, cal pensar que qualsevol vehicle motoritzat, cotxe o moto, ha de contractar obligatòriament una assegurança per poder circular per la via pública. Una assegurança que el cobreix en cas d'accident i es responsabilitza dels danys causats, tant en els viatgers com en els vehicles. Aquesta és entre altres punts, una de les diferències substancials que existeixen entre la bicicleta i els vehicles motoritzats: l'assegurança, es vulga o no, es una garantia de protecció, física i material, que el casquet de PVC del ciclista no arriba a suplir.

Va haver-hi fa uns anys, un intent per part dels ajuntaments de traçar carrils-bici en els nuclis urbans corresponents a fi de fomentar l'ús de la bicicleta com a mitjà de transport civilitzat, silencios i no contaminant. Van córrer, al principi, moments d'eufòria i d'il·lusió; a València es va

costat de l'embassament de Beniarres, ha estat sempre un condicionant de la seua expansió. L'única carretera que hi arriba, després de moltes revoltes, acaba allí. L'única comunicació cap a l'interior, amb la capital de la zona, Alcoi, és aquesta, però cap a la mar, cap al nucli de desenvolupament que significa la comarca de la Safor, no n'hi ha cap. No obstant això, la industriositat que ha caracteritzat aquesta comarca també ha arribat a l'Orxa, que té un parell de fàbriques que, fins ara, eren suficients per a tota la població. Però la crisi també hi ha arribat; els joves, amb poques expectatives, emigren cap a altres pobles i en el subconscient col·lectiu la culpa és de la falta de bones comunicacions amb la costa. Els ciclistes, segons aquesta manera de pensar, vénen de fora i no hi tenen res a perdre, volen aprofitar el paisatge en el seu temps lliure però no pateixen els problemes del poble, ni els entenen.

El conflicte, però, sembla que ara té una solució màgica que pot acontentar per igual els uns i els altres: turisme d'interior. Carles Maria Mansanet, del grup la Carrasca, sintetitzava l'opinió dels ecologistes: "En principi nosaltres sabem que és una decisió del poble i no volem immiscir-nos-hi però s'ha de tenir en compte que la natura és de tots. La via,



La bicicleta com a mitjà de transport... ¡això és al-



L'antiga via ferroviària Gandia-Alcoi s'ha convertit en un circuit cicloturístic amb interès ecològic especial.

RAFA GIL

paral·lela al Serpis, recorria paratges molt interessants com el Circ de la Safor, restes d'un antic glacià, o el racó del Duc. El primer projecte parlava d'una via lenta, d'un sol sentit, sense ampliar el que està fet. Nosaltres pensem que no té cap sentit, perquè una via lenta no soluciona el problema de comunicació, ja que costaria el mateix temps arribar a Gandia circulant lentament que fent-ho ràpidament amb la volta que ara s'ha de donar. Si es

fa una via de doble sentit, cal ampliar els túnels, que tenen tres metres d'amplària, i això implica provocar enrunes que caurien al riu. Si es vol crear una via per al turisme d'interior, no es pot destruir l'atractiu potencial d'aquest turisme".

Pere Llorens, alcalde de l'Orxa pel PSOE, reconeix que el poble sempre ha volgut la carretera per la via, però també veu els inconvenients: "la veritat és que ja hi havia a la Conselleria d'Obres Pú-

bliques fins i tot una dotació pressupostària, de 230 milions, per a asfaltar el camí i fer unes zones on els cotxes pogueren apartar-se i donar pas als qui vingueren en direcció contrària, però es va desestimar perquè podia ser perillosa. L'altra alternativa, fer una carretera normal, resultava també massa cara. Ara s'estudia fer una carretera per un altre traçat que dependrà del resultat de l'informe d'impacte ambiental. La gent del poble comença a comprendre que l'ecologisme no és l'enemic del progrés sinó que pot afavorir-lo. Ja tenim projectes per a atraure el turisme, com la creació d'un càmping o d'una pensió, que fins ara no existia. Les comunicacions són necessàries però perquè els turistes vinguin, els agrade i repetesquen, no perquè la gent del poble se'n vaja".

L'acord sembla, doncs, possible. L'Orxa ha vist en el cicloturisme una manera de donar alternatives de desenvolupament. Potser accedir en bicicleta dones nous atractius al seu castell templer o a la reserva de truites que poblen el Serpis, i la vella via, de manera més tranquil·la que si fóra una carretera, es convertesquen en un revulsiu, original i ecològic per a la seua economia.

Jordi Sebastià

amb la col·laboració d'**Eduard Francès**

construir una petita xarxa viària de carrils-bici com també una sèrie d'aparcaments no vigilats que van satisfer les apetències de la delinqüència menor. Barcelona tampoc no es va quedar curta i inaugurava un circuit cicloturístic, amb marques verdes, que visitava la part baixa de la ciutat. Van haver-hi més casos, com ara el carril que es va construir, paral·lel a la carretera, de Castelló de la Plana a la platja.

No obstant això, el creixent parc ciclista no tardava a desbordar uns serveis minsos que no oferien, ben mirat, massa comoditats, i esdevenien, més aviat, testimonis d'un intent de civilització, d'"europeïtzació", al capdavant. Des de les institucions es fomenta contínuament l'ús del transport públic i de la bicicleta per als desplaçaments urbans, sense haver posat en marxa, simultàniament, plans de construcció d'una xarxa de serveis paral·lels i dignes. Aquests carrils, que segons les cartes dels lectors de molts diaris s'han transformat en aparcaments d'automòbils, s'afegeixen al retrocés i el desinterès que



gua passada!

ARXIU

De l'estraperlo a la 'síndrome Indurain'

Si hi ha hagut una època heroica del ciclisme és sens dubte la de l'estraperlo. La postguerra espanyola va obligar a l'aparició de veritables herois d'una mena de cursa on la competició consistia a vèncer a parts iguals la fam i la Guàrdia Civil. Ells escriviren per tota la nostra geografia gestes anònimes a cavall de bicicletes blindades de quadres de ferro colat per ports de muntanya que, encara ara, fan feredat, amb càrregues de sacs rebllits de patates, sucre, arròs, cigrons... o cuiros inflats d'oli d'oliva, que tenia preu d'or i ressuscitava els desnodrits. Si la nostra literatura no fóra una majoritària conxorxa d'oportunitats a l'assalt de les escoles de pàrvuls, ja s'hauria escrit o publicat la saga corresponent on el protagonista seria aquell ciclista nocturn de dia de lluna plena (antítesi, és clar, dels ídols dels quaranta que eren Gino Bartali o Fausto Coppi) que sortia silenciosament i ple de por de casa per fer una llarga "etapa" d'anada i tornada per les fosques, i que no sempre acabava amb l'èxit de traspasar la meta victoriós, perquè, quan el campió venia a tota càrrega i s'acabava de fer el port de muntanya, el collia "la parella" i, després d'estovar-li el bescoll, li requisaven la mercaderia i se l'enduien a la corresponent caserna. Però encara no hi ha condicions "objectives" per a aquesta literatura *nacional i de classe*.

D'aquell ciclisme *de classe*, del qual a cada casa en teniu un fragment de la crònica general, i superades les condicions de vida de "l'escassetat imposada per l'autarquia econòmica", es passà a un ciclisme que podríem anomenar *nacionalista*, una mena de *consolatio populi* oportunament aprofitada per l'aparell propagandístic del general Franco, la conclusió de la qual era ben evident: si un país que havia passat la gana i les misèries d'aquest era capaç de tenir un campió com Bahamontes, que parlava de tu a l'Europa insolentment democràtica i antifranquista, és que la teoria del geni inextingible de la raça no anava desencaminada.

De desbaratar aquesta alegria irresponsable, però, s'encarregaran successivament i en la mesura que havien arribat davant a la llet en pols i a les proteïnes, primer la *grandeur* francesa (Jacques Anquetil), després la *màquina belga* (Eddie Merckx), els francesos de bell nou (Bernard Hinault i Laurent Fignon), fins

arribar als anys de la *dècada prodigiosa* (jo 4x10!) on, equiparada la dieta a l'Europa tot just assolida, la precursora "febre Delgado" i la clamorosa "síndrome Indurain" han arrabassat tota mena de prudències a més d'allò que restava dels enyors pel ciclisme *de classe* o pel *nacional*. Amb els nous temps s'han desbotcat els ciclismes: el *tradicional*, el de sempre, que primer fou de vianants estoicament varats a les cunetes a l'aguait de l'alè effmer del pas veloç dels monstres, i que ben aviat es torna *de selló*, s'ha aguditzat i massificat a mesura que la TV ha anat conquerint la intimitat de les curses fins a narrar-les fil per randa des de dins del ramat; el *delsèmul*, que fins fa uns anys feien de *rara avis* per les carreteres, que ara són/som pesta dels automobilistes i legió; els ciclistes *contraculturals* de la ciutat, que fins i tot han aconseguit de la generositat de polítics municipals inútilment altruistes algunes sendes nominalment privatives per on burlarse de la prepotència dels cotxes; i, finalment, l'exponencial creixement dels qui reediten la daurada època de l'estraperlo tot emprant bicicletes de muntanya per redescobrir les rutes que permeten fer ara cinc dècades alimentar la gent més enllà del monitògic: les dues expressions han pres, definitivament, un sentit pejoratiu, en correspondència als temps que recorden: "¡moniato!" és un blasme venial nacional dels valencians i "ser més bord que el pa de panís", la màxima tergiversació del que ha de ser, és a dir, el pa de blat).

¡Ciclistes *de classe*, èmuls dels ídols, *contraculturals* de ciutat, *estraperlistes sense mercaderia*, gaudim aquests dies de la commiseració dels propietaris de carreteres i carrers, els voraçs conductors de vehicles de motor, ara que els tenim enlluernats amb les gestes d'Indurain, ¡perquè l'endemà de la cloenda d'aquest Tour de França, s'obrirà la veda i aniran a per nosaltres! ¿Potser la confraria de ciclistes hauríem de demanar l'estatut de refugiats?

Vicent Franch i Ferrer

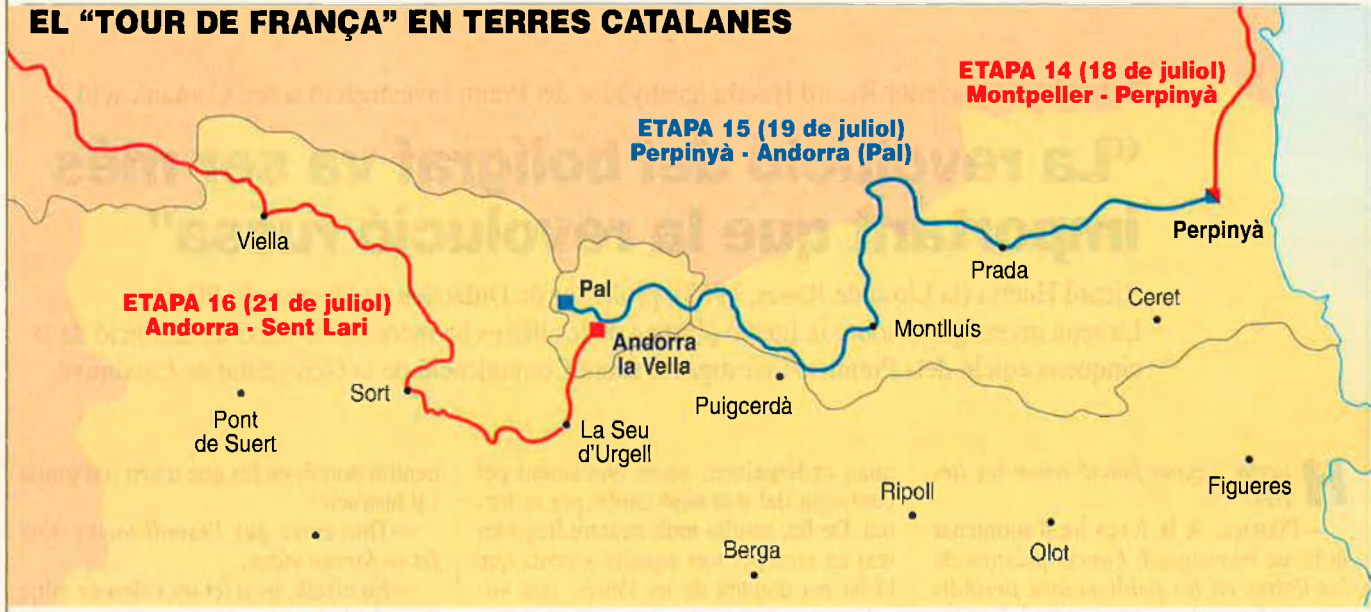
demostra Renfe, la qual no facilita el transport de la bicicleta ni tan sols en els trens de rodalia. La combinació tren/bicicleta, fórmula usual en alguns països europeus, té un interès especial sobretot per a la de gent que no treballa a la seua població de residència.

Posar en pràctica alguna d'aquestes mesures seria reivindicar i afirmar que sí, que l'ús de la bicicleta és una cosa normal. Mentrestant, però, haurem de conformar-nos amb la parafernàlia i els colors apassionats d'una febre. I si tard o d'hora aquests colors circumstancials acaben desintegrant-se enmig de la repetició quotidiana, això significarà que el vehicle a pedals haurà trobat definitivament el seu lloc al si de la societat. El temps tot ho cura.

Eliseu T. Climent



EL "TOUR DE FRANÇA" EN TERRES CATALANES



GRÀFIC: VÍCTOR NAVARRO

El Tour, enguany en viu

L'emoció de la cursa ciclista per etapes més important del món la podem viure enguany en directe. No és el primer cop que el Tour entra als Països Catalans, però hem de remuntar-nos molts anys enrere per trobar una edició que ho fes amb l'extensió i la durada de la que arribarà d'ací a pocs dies. Els aficionats catalans a les dues rodes tenen, doncs, una oportunitat única per veure en directe el pas dels monstres del ciclisme. Només els cal acostar-se a les carreteres pirinenques d'una banda o l'altra de la frontera.

Perpinyà serà la primera ciutat catalana que acollirà un final d'etapa del Tour d'enguany, en concret la de la catorzena, considerada de tràmit, ja que els ciclistes sortiran de Montpellier per recórrer 218 quilòmetres gairebé plans del tot. Això serà diumenge 18 de juliol. L'endemà, dilluns, 19 de juliol, es correrà una de les etapes fortes de muntanya, Perpinyà-Andorra, amb final a l'estació d'esquí de Pal, a 1.780 metres d'altitud. Fa 19 anys que la cursa francesa no entra a Andorra i 29 que no s'hi fa un final d'etapa. Per arribar-hi, els ciclistes hauran de córrer 231 quilòmetres i superar tres ports de primera categoria i tres de segona. El recorregut d'aquesta etapa (vegeu el mapa adjunt) es fa gairebé íntegrament per terres de parla catalana, excepte uns 30 quilòmetres en què es passa pels departaments occitans de l'Aude i l'Ariège. Així doncs, els ciclistes "visitaran" Prada (el Conflent), Montlluís, Fontromeu i Pimorent (l'Alta Cerdanya), entraran a Andorra pel Pas de la Casa i el port

d'Envalira, per travessar finalment les parròquies de Canillo, Ordino i la Maçana en direcció a l'espectacular ascens final fins a les pistes de Pal (10 quilòmetres amb un pendent mitjà de 6,3%).

A Andorra la Vella, els corredors podran gaudir d'una de les poques jornades de descans que hi ha en els vint-i-tres dies que dura el Tour. El mateix farà el nombros seguici (tècnics, periodistes, patrocinadors, serveis, etc.) que acompanya la cursa, en total prop de 5.000 persones.

Finalment, dimecres 21 de juliol, els més de cent corredors que probablement quedaran en la cursa, enfilaran la setzena etapa, que es corre parcialment també per terres catalanes. La cursa surt d'Andorra la Vella en direcció a la Seu d'Urgell (l'Alt Urgell), on prendrà la N-260 en direcció a Sort (el Pallars Sobirà) pel coll del Cantó, de segona categoria. A Sort, seguirà la C-147 cap a Llavorsí i el port de la Bonaiqua, de primera categoria, pel qual s'accedeix a la Vall d'Aran. Salardú, Arties i Viella són les principals poblacions araneses per on passaran els ciclistes, abans d'entrar de nou a l'estat francès pel coll del Portilló. L'etapa té el final a Saint Laury Soulan (departament d'Hautes-Pyrénées), 230 quilòmetres després d'haver sortit d'Andorra la Vella. Molt probablement qui aconseguirà mantenir el mallot groc de líder en aquestes dues etapes serà el guanyador final del Tour, ja que només quedaran quatre dies de terrenys plans per arribar als Camps Elisis de París (final de cursa).

J. Vila i Triadú

Indurain s'anuncia com la revelació del ciclisme dels 90.

