

# Cicloturismo de Montaña



por Jaime Andrés

## 1. CICLOTURISMO DE MONTAÑA (CTM)

- a. **Cicloturismo:** hacer turismo en bici, tienes que llevar en ella todo lo que vas a necesitar en tu viaje. Claro que a un viaje de menos de un día parece exagerado llamarle así, pero el término es aplicable desde un viaje de dos días hasta lo que seas capaz de aguantar (hay algunos por ahí rodando desde hace décadas).
- b. **Bici de montaña:** disfrutar de la bici sobre carriles, senderos y caminos de montaña. Fuertes pendientes, baches, charcos y barro, lejos de suponer obstáculos, se convierten en el aliciente de esta actividad. A esto también lo llaman por ahí "mountain bike", "MTB" o "BTT".

A primera vista parece complicado combinar ambas filosofías, pero es posible, y las posibilidades infinitas, depende de cómo te lo plantees.

## 2. PLANTEAMIENTOS

No todos nos planteamos los mismos retos, a cada uno nos divierte una cosa, cada uno tiene su estado de forma, su capacidad de sacrificio, su tiempo disponible, recursos económicos, forma de pilotar su máquina... pocas actividades (no se si llamarle deporte, ya no se si esto es bueno o malo) ofrecen un espectro tan amplio de posibilidades. Aquí vas a tu ritmo, no hay rival, las normas las pones tú. En cualquier caso, parece que podemos distinguir diferentes "cicloturistas de montaña" o "CTM". Estos que se describen son algunos "CTM-tipo", pero hay tantas posibilidades de CTM como personas que se monten en su bici dispuestos a pasar un fin de semana recorriendo carriles y senderos.

- a. Con apoyo: es una de las opciones menos sacrificadas, pero que requieren más planificación. El plan típico consiste en hacer recorridos con la bici, volviendo a dormir por la noche a la furgoneta, a la tienda de campaña que viaja en el coche, o desplazarnos en éste a un lugar donde dormir. Si somos capaces de organizarlo bien, incluso se pueden realizar recorridos lineales, pero hay que contar con un "equipo de apoyo" que vaya moviendo las furgonetas de un sitio para otro. Esto exige que se planifiquen por un lado los recorridos para los ciclistas, y por otro los de las furgonetas, lo que no es tan sencillo, porque no podemos convertir al grupo de apoyo en unos "chofers" a nuestro servicio (a no ser que les paguemos, claro); la actividad de apoyo debiera ser atractiva por si misma: bonitos recorridos, posibilidad de visitar pueblos y realizar actividades como caminatas, ascensiones, comidas en unas buenas ventas, etc., algo a la medida de los que la realicen, eso si, hay que ir siempre bien comunicados y con los recorridos bastante sincronizados.

Algunos ejemplos:

- La TransPirenaica o la TransAtlas: son recorridos que, aunque puedes hacerlos por tu cuenta, hay empresas que te hacen de guía y te solucionan toda la logística, disponen de una furgoneta que hace las veces de coche escoba, transporta el equipaje, prepara la comida...es como mamá ganso, y los patitos. Claro que esto hay que pagarlo, y si lo valoramos bien, no suelen estar mal de precio, a veces puede salir más barato que ir por tu cuenta.
- Recorridos en "ocho" o en "trébol": Muchos de nuestros Parques Naturales cuentan con puntos especialmente estratégicos, desde los que iniciar varios largos recorridos circulares. Jabugo, Tarifa, Cortes, Fondón, Rambla Seca...cualquiera de estos sitios tienen para varios días de intenso CTM volviendo por la noche al punto de partida.

- Cruzar la Provincia de Cádiz: Zahara de la Sierra-Tarifa-Pto Sta María. Saliendo en dos furgonetas con 3 ciclistas y 3 de apoyo. En Zahara se separan los equipos, que se vuelven a ver para comer. Mientras los ciclistas hacen su recorrido, el equipo de apoyo desplaza las furgonetas hasta El Bosque, y recorre a pié el sendero que junto al río Majaceite va hasta Benamahoma. Por la tarde se continúa el camino hasta el Peñón del Berrueco o la Carrera del Caballo, en cuyas inmediaciones dormirán los dos grupos juntos en las furgos...y así durante 3 o 4 días.
- b. Sin apoyo:
- i. **DEPENDIENTE:** presentamos las dos opciones más extremas. Entre ambas hay un sinfín de posibilidades. Tú eliges la tuya.
    1. Cómodo en la bici: muy ligero de equipaje, sin ninguna concesión al lujo, dos culotes, un cepillo de dientes y poco más. Siendo objetivos, todo lo que se lleve de más es sólo para cargar con ello, se puede cenar vestido de ciclista, y dormir en ropa térmica. En rutas duras y con kilometradas diarias es la opción más razonable. Si se apura, casi se puede ir como en una excursión de un solo día, con lo que se disfrutan las bajadas, y las subidas no serán un suplicio.
    2. Cómodo en los descansos: hay quien prefiere cargar con zapatillas de deporte, ropa de calle, y hasta pijama. Es una buena opción para los que planifiquen dejar de pedalear pronto y hacer algo de turismo por los pueblos y ciudades, una opción más cercana al cicloturismo clásico, con paradas de varios días en el mismo sitio, y alternando actividades diversas con el pedaleo.
  - ii. **INDEPENDIENTE (NO NECESITA HOTEL):** sin duda, la opción más intensa en cuanto a contacto con la Naturaleza. Con este planteamiento, en vez de buscar zonas habitadas para dormir, eliges los lugares más recónditos de la etapa. No necesitas restaurantes ni hoteles. De vez en cuando un supermercado, una poza o un río, una paradita en un camping, o un albergue para quitarse la mugre y el chinchorro de detrás de la oreja, dormir sobre blandito y mezclarse con la civilización

### 3. PLANIFICACIÓN

#### La ruta: responder a algunas preguntas

Este tal vez sea el apartado clave para asegurar el éxito de nuestra empresa. Debemos conocer de antemano las respuestas a preguntas aparentemente tan simples e inocentes como ¿qué buscamos? ¿de cuánto tiempo disponemos? ¿cuánta dureza soportamos sin dejar de divertirnos? ¿estamos realmente preparados para lo que nos estamos planteando? y algo mucho más importante que todo lo anterior, ¿comparten las respuestas a todas estas preguntas todos los miembros del equipo? Sólo si esta última pregunta es afirmativa podremos seguir adelante con los preparativos, sino, mejor ir modificando los planes hasta que todos estén de acuerdo

#### La búsqueda, herramientas

No es fácil explicar cómo surge la “necesidad” de lanzarse al monte con una bici y unas alforjas, a cada uno le llega “la llamada” de una forma. Lo que si es común a todos los que han sentido esta llamada es lo que viene después: recavar toda la información posible de la ruta propuesta. Son varias las fuentes de las que abastecemos:

- i. **MAPAS:** es la fuente básica de información. De ellos obtenemos distancias, desniveles, poblaciones..., manejaremos varias escalas en función de la longitud del recorrido, pero la más recomendable como compromiso entre territorio cubierto y nivel de detalle es 1:25.000. En rutas muy largas pueden resultar muy útiles las escalas alrededor de 1:200.000.
- ii. **EXPERIENCIAS ANTERIORES:** otro recurso clásico es consultar las experiencias de alguien que haya afrontado antes la misma ruta. Libros, webs, foros, clubes de MTB, con una buena búsqueda encontraremos datos y consejos muy valiosos.
- iii. **EL PC: CARTOGRAFÍA DIGITAL Y SIG.** No deja de ser una versión de los mapas clásicos en papel, con la ventaja de la multitud de herramientas disponibles para hacer cálculos, y el gran inconveniente de su complicada disponibilidad en el campo. Buena herramienta de planificación, pero de escasa utilidad en ruta. Mención especial merece el uso de ortofotos (imágenes de fotografía aérea o teledetección georreferenciadas), combinadas con bases de datos espaciales (Sistemas de Información Geográfica, SIG o GIS, en inglés), que permiten

identificar incluso recónditos senderos en aplicaciones informáticas de uso relativamente sencillo (Google Earth es la más popular y extendida).

Los modelos digitales de elevación (DEM) permiten la visualización en 3D de mapas digitales y ortofotos, lo que nos aporta una visión muy real (casi como si la sobrevoláramos) del territorio que estemos prospectando, facilitándonos la planificación de las rutas. Bien es cierto que un mapa topográfico aporta toda esa información, pero su “visualización 3D” no está al alcance de ojos poco entrenados en la lectura de mapas.

En cualquier caso la capacidad de sintetizar información de un SIG es ilimitada, pudiendo combinar información “a la carta” de un territorio determinado, reflejando sólo la información que escojamos. Realmente se trata de una poderosa herramienta de la que los cicloturistas tan solo necesitamos un pequeñísimo porcentaje de su potencial.

- iv. **GPS: WP, TRACKS, MAPAS VECTORIALES.** La tecnología GPS ha aportado nuevos términos al mundo del deporte al aire libre. Disponer de registros de recorridos (tracks), puntos de interés (WayPoints), o un mapa que nos muestre información personalizada (mapas vectoriales) en un pequeño dispositivo que nos indica cuánto nos alejamos del camino, cuánto nos queda para alcanzar nuestro destino, velocidades (media, instantánea, máxima, de ascenso), altura, etc, supone tener acceso a una batería de herramientas tan avanzadas y precisas, que no son pocos los que optan por prescindir de ellas, argumentando que se pierde “espíritu de aventura”. Si nuestro objetivo es “perdernos para luego encontrarnos”, hacemos bien en prescindir de este aparatejo, pero para cualquier otro objetivo debemos considerar muy seriamente las innumerables ventajas que nos reporta. Consultarlo más o menos, o ser un “esclavo del track” ya es cosa de cada uno.
- v. **INFORMACIÓN EN PAPEL:** pese a toda la tecnología disponible en el mundo de la cartografía y la orientación, hay determinada información “en papel” (además de los ya comentados mapas) que resulta especialmente útil:
  - 1. **Rutómetros:** consisten en una correlación de puntos kilométricos (totales y parciales), con descripciones especialmente detalladas de todos los cruces, añadiendo además información sobre posibles dificultades. Deben ser revisados periódicamente, puesto que los cambios en nuestros caminos y carreteras no son infrecuentes. Es la información clave de la ruta, y por ello se debe llevar muy a la vista en el manillar de la bici, ya que hay que consultarlo constantemente. Existen versiones digitales de rutómetros para PDA's, pero no resultan muy prácticos en una bici, sencillamente porque no se ven cuando les da el sol.
  - 2. **Perfiles:** No tiene nada que ver recorrer 30 km en llano, bajando al 7%, o subiendo por una rampa del 20%. En el primer caso se puede emplear unas dos horas, en el segundo tal vez menos de una, pero en el tercero es probable que empleemos toda una jornada en superar la “tachuelita”. Gracias a la información que se refleja en los perfiles de etapa podremos en un rápido vistazo hacernos una idea de lo que se nos espera en la ruta. También hay GPS's que nos muestran perfiles, pero sólo unos pocos modelos de los más caros.
  - 3. **Otros datos:** a la postre, no son los datos más técnicos los que nos solucionan los verdaderos problemas: comer y dormir. La información sobre alojamientos, zonas de acampada, ventas y restaurantes, pueblos, fuentes, etc, es vital para reponer nuestras mermadas fuerzas al final de cada etapa. Saber si tenemos cerca un taller de bicis, un supermercado, un médico o una farmacia también nos puede sacar de grandes apuros.

#### **4. CUÁL ES LA MEJOR BICI PARA HACER “CTM”**

En principio la respuesta es muy simple: “la que tengamos”. Ahora bien, si tenemos varias o estamos pensando en cambiar de montura, si que podemos condicionar la elección pensando en las “grandes rutas”. Debemos considerar dos factores importantes: fiabilidad y comodidad. Pero no olvidemos que hay rutas y rutas, y ciclistas y ciclistas. En general, la mayoría de la gente descartan las dobles (doble suspensión) para el CTM, porque en ellas no se puede llevar mucho equipaje, y también porque bajando lento o por caminos buenos, tampoco se aprecian las ventajas que reportan. Si hemos planificado una ruta de desniveles fuertes y caminos difíciles, será un suplicio recorrerla con una rígida cargada con 30 kg de equipaje, en cambio, en una doble sin apenas carga, esa misma etapa podrá ser un día memorable de CTM. Si parece claro que las dobles han

de cumplir una serie de requisitos que hacen que estas monturas sean mucho más caras que las rígidas. Para empezar, podríamos poner el límite de peso en 13 kg, mecánica fiable (gamas alta o media-alta), suspensiones bloqueables, plataforma pro-pedal, ajustes de SAG y rebote. En definitiva, a igualdad de calidad, al menos un 40% más caras las dobles si queremos la misma fiabilidad, y si es así, la comodidad está garantizada.

En cuanto a las ruedas, buscad unas llantas sólidas con unas cubiertas adecuadas al tipo de terreno predominante en la ruta. Con unas 2.0 se cubren casi todas las necesidades. Mi experiencia con las tubeless y líquido antipinchazos es excelente, de dos pinchazos diarios a 2000 km sin pinchar, así que creo obligado recomendarlo, especialmente el líquido, aunque sea con cámaras convencionales.

## 5. ¿CÓMO VAMOS A TRASPORTAR EL EQUIPAJE?

Lo ideal es no llevar nada encima, nada de mochilas, ¿para qué cargar nosotros, si lo puede llevar la bici? Una mochila o un camelback no solo van a contribuir a aumentar la carga de nuestras vértebras y nuestro trasero, sino que nos impedirán la transpiración en una importante región de nuestra espalda. Para un día puede ser una buena solución, pero al cabo de varias etapas empezaremos a resentirnos inevitablemente. Dos botellas de agua, bolsita de herramientas bajo el sillín y cuentakilómetros en el manillar son elementos casi obligatorios. Si se lleva GPS, es más recomendable fijarlo al cuadro o al lado de la potencia, así queda menos expuesto a posibles golpes o enganchones que si lo fijamos sobre el manillar.

Si se trata de una bici rígida la mejor solución pasa por las clásicas alforjas laterales, con un gran volumen de carga y manteniendo el centro de gravedad bastante bajo. A esto se puede añadir alguna caja o mochila sobre la parrilla trasera. Las alforjas delanteras no son recomendables en recorridos “montañeros”, ya que restan mucha agilidad a la conducción.

En las dobles podremos decantarnos por tres alternativas:

- i. Rack a la tija del sillín, en el mejor de los casos permiten transportar 10 kg, aunque no es recomendable superar los 6 o 7. Existen modelos que incorporan pequeñas alforjas laterales, pero la mayoría se basan en una caja o maletín sobre la parrilla del soporte. El mayor inconveniente, además del limitado peso y volumen que soportan, es que elevan en exceso el centro de gravedad de la bici. En cualquier caso, para quien viaje muy ligero de equipaje, es la mejor solución.
- ii. Adaptación del portaequipajes clásico al tren trasero móvil (sujeto al eje de la rueda y a los tirantes), no válido en todos los sistemas de doble suspensión. Además de aumentar considerablemente la capacidad de carga, mantienen bajo el centro de gravedad. Sólo lo fabrica una marca y resulta caro, pero también se puede fabricar uno casero, aunque no debemos olvidar que ni los tirantes, ni las articulaciones de la suspensión, ni el eje de la rueda están diseñados para soportar esfuerzos en direcciones diferentes a la de su trabajo “normal”, por lo que tampoco debemos abusar.
- iii. Los remolques, aunque aparentemente muy aparatosos, apenas se notan cuando se pedalea. Las opiniones de los que los han usado son siempre muy positivas en cuanto a su funcionamiento, no tanto en lo referente a su elevado coste.

En todos los casos se puede contar con una pequeña y ligera bolsa en el manillar para llevar las cosas de uso más “urgente”: cámara de fotos, mapas, comida, gafas, pilas, cartera..., sobre ella llevaremos un portamapas que nos permita tener a la vista rutómetro y perfil.

## 6. EQUIPAJE:

*NORMA BÁSICA: si dudas, no es necesario.* Evitar a toda costa el tipo de elemento que necesitaríamos si ocurren cosas demasiado extraordinarias. Es cierto que en una aventura de estas puede ocurrir de todo, pero si llevamos soluciones para todo, necesitamos llenar un camión de ropa, recambios, botiquín, herramientas..., debemos pues centrarnos en las *necesidades confirmadas* y las que *nos solucionen los más graves de los contratiempos más probables*. El sentido común y la experiencia nos harán distinguir entre lo necesario, lo recomendable, lo excesivo y lo absurdo. Una buena recomendación es prescindir de los “y si...” a la hora de seleccionar lo que nos llevamos. Veamos que ha de llevar cada uno de nuestros cicloturistas-tipo antes definidos:

- a. **Con apoyo:** Realmente no hay que ser muy restrictivos con el equipaje en estos casos, ya que nosotros cargaremos lo imprescindible para viajar cada tramo, y el resto de los bártulos viajará en los coches o furgos de apoyo. Viajaremos exactamente como lo hacemos en excursiones de un día. El equipo de apoyo llevará nuestras mudas de ropa, repuestos, herramientas, útiles de aseo y cosas para dormir. Si alguna vez metemos la pata, y llevamos cosas de más o de menos, en el siguiente encuentro con los coches podremos subsanarlo.
- b. **Sin apoyo:** ahora la cosa cambia..., todo lo que vayamos a necesitar tendremos que llevarlo encima..., o comprarlo. El mejor consejo que he leído al respecto: *“Encima de la cama pones a un lado todo el material y equipaje, y al otro el dinero que llevarás para el viaje. Ahora deja la mitad del equipaje y pon el doble de dinero”* (Chema, de MadTeam). Hay un equipamiento mínimo, que se correspondería con el perfil del viajero dependiente y cómodo en la bici. A partir de este mínimo añadiremos una serie de elementos para los otros dos “viajeros tipo”.
- i. **DEPENDIENTE:** tiene que buscar una cama y comida caliente a diario, por lo que no necesita llevar nada ni para dormir ni cocinar, además puede lavar ropa a diario.
1. **Cómodo en la bici:** el objetivo es ir lo más parecido a como se va en una salida diaria. Podríamos fijar un peso máximo de 20 kg, incluyendo bici, botellas de agua llenas, la comida del día, y todo lo que llevemos puesto. Esto obliga a lavar ropa casi a diario, y a prescindir de la comodidad de unas zapatillas, o ropa “de calle”. Es la opción “más ciclista y menos turista”. Ahí va un ejemplo de equipaje para esta opción.



Lo puesto: 1 culote corto, 2 botas con calas, 3 casco, 4 calcetines finos, 5 guantes, 6 maillot fino sin mangas



Si entra el frío: 7 otro par de calcetines, 8 maillot cortaviaento con mangas de quita y pon, 9 culote largo, 10 camiseta térmica, 11 chubasquero, 12 polainas



Ropa de “descanso”: 13 bañador cutre y 14 otra camiseta térmica

Todo lo demás: a-cartera, con DNI y la 4B, b-bridás, c-cierres de ejes y tija, d-radios, e-necesar-botiquín (cepillo dientes, polaramine, nutracel, eferlgan, champú, almax, ibuprofeno), f-antipájaras (barritas, sueroral), g-parches pinchazos, h-electrónica (GPS, odómetro y walkie), i-cámara, j-navaja, k-cortauñas, l-cabos finos, m-gorro de ducha (para tapar la bolsita del manillar, rutómetro y odómetro cuando llueve), n-plástico para cubrir el equipaje de popa, ñ-bote de grasa y cinta aislante, o- rutómetro, mapas en papel y cd con tracks y programas, p-soporte para rutómetro, q-manta térmica, r- luces, s-cámara de fotos, t-multiherramienta y cable de cambio, u- cargador de pilas y de móvil, v-clinex, w- pastillas de freno, patilla de cambio, eslabón de cierre..., x-pilas recargables, y-lubricante, z-repelente insectos

2. **CÓMODO EN LAS PARADAS:** Si a lo anterior añadimos unos kilillos en chanclas, zapatillas de deporte o botas de montaña, pantalones, camisetas, un forro polar, algún culote y maillot más y unos candados para las bicis, mejoraremos la calidad de nuestros descansos, ofreciéndonos la posibilidad de visitar pueblos, ciudades, hacer alguna excursión a pie por los alrededores, y en fin, hacer algo de turismo convencional con un mínimo de comodidades.
- ii. **INDEPENDIENTE:** necesariamente tendremos que añadir al equipaje tienda, colchón y saco de dormir, un pequeño equipo de cocina, y una despensa de alimentos que nos garanticen el sustento hasta el próximo contacto con la civilización. No olvidemos aumentar la cantidad de ropa de abrigo, pues desde que se empieza a ocultar el Sol hasta que nos metemos en el saco pasan unas horas estupidas para agarrar un buen resfriado.

## 7. TÓPICOS ERRÓNEOS

Conviene aclarar una serie de conceptos para no llevarnos ninguna sorpresa.

- a. **Dificultad de la ruta:** esta puede deberse a, al menos, tres factores:
  - i. **Dureza física:** siempre tendemos a pensar que ésta la definen, a su vez, tres factores: distancia a recorrer, desnivel acumulado y tipo de firme. El error típico es no considerar el “cuarto elemento”, el que de verdad hace dura a una ruta: EL RITMO. La misma etapa puede ser un paseo si la cubrimos en 6 horas, o un martirio si se hace en 4. No olvidemos que la climatología, la carga que llevemos en la bici, o la fatiga acumulada de días anteriores, también contribuyen, y mucho, a endurecer los recorridos.
  - ii. **Dificultad técnica o de conducción:** con firmes muy pedregosos, fangosos o bacheados se hace más difícil la conducción, especialmente si las pendientes son acusadas, tanto si es subiendo como bajando. Esto propicia numerosas caídas, y obliga a empujar la bici a menudo. La consecuencia: diversión para el que supere las exigencias del trazado, y decepción y maldiciones por parte del que se ve obligado a empujar o termina magullado. Consideremos siempre un par de puntos más de dificultad técnica cuando vayamos con la bici cargada. Senderos que ciclamos fácilmente sin equipaje se pueden convertir en un tormento con las alforjas, y si encima ha llovido...(si ha nevado ya ni hablamos)
- b. **Zonas turísticas:** tendemos a pensar “en tal pueblo no hay problema, hay de todo, es muy turístico”..., ¡¡¡pues cuidadito con llegar allí un fin de semana o en temporada alta sin haber reservado sitio!!!, lo que se nos prometía un fin de etapa apacible se convierte en una huida hasta el siguiente pueblo, a probar si hay mejor suerte. Los que viajen autosuficientes también se verán afectados, al no encontrar fácilmente un sitio tranquilo para plantar su tienda. ¡Resulta sorprendente lo que cambian algunos pueblecitos de un día para otro!
- c. **“Comodidad en el descanso”:** a todos nos gusta calzar unas cómodas zapatillas de deporte al final de la etapa, unas chanclas en la ducha, unas alpargatillas para movernos por el hotel, un pantalón vaquero y una camisa para salir a dar una vuelta por el pueblo..., si, todo eso se agradece mucho el primer día, pero cuando llegue la primera “cuestecita” de varias horas con el platito, y empecemos a repasar mentalmente todo el equipaje, veréis que pronto se hace una autoselección del equipaje, y que pronto sale un paquete de correos en dirección a nuestro domicilio con todas esas “comodidades”. Al final decides que tampoco queda tan feo ir a cenar con un culote (limpio, eso si), y que el calzado de la bici, si se elige bien y no se aprietan mucho los cordones, tampoco es tan incomodo.
- d. **El miedo a la colada.** Es un miedo atávico que afecta especialmente a los hombres, y nos hace cargarnos de mudas creyendo que en 20 o 30 días evitaremos tener que lavar ropa...no nos engañemos, el 4º día, como mucho, oleremos como un zorro, viajaremos rodeados de moscas, y nos veremos obligados a pegarnos una colada de un par de horas que tardará un día en secarse. Resulta mucho más práctico llevar sólo dos mudas, y al entrar en la ducha, hacerlo con lo puesto, y lavar directamente culote, calcetines y maillot. Nos ponemos la otra muda, y tenemos un día para secar la primera, y a dormir en pelotas, o en ropa interior térmica. Así sólo empleamos 10 minutos en la colada, aunque eso si, todos los días. Si llevamos un cordelito fino podremos montar un tendedero en cualquier parte, incluso en la habitación de una pensión, recordad que las bombillas ayudan a secar, pero pueden llegar a quemar la ropa si se colocan las prendas demasiado cerca. ¡Ojo, los guantes también apestan!

## 8. LOS MARRONES

Denominación genérica de los contratiempos, sea cual fuere su origen, causas o consecuencias.

- a. **ACTITUD, DETERMINACIÓN Y OBJETIVIDAD:** resulta fundamental no perder nunca la objetividad, valorar los peligros reales y diferenciarlos de los temores subjetivos. No olvidemos nunca que estamos en lo que estamos por puro placer, nadie nos ha obligado a ir allí. Frente a un problema, no sirve de nada echar cosas en cara, buscar culpables, y mucho menos lamentarnos de la situación. Tenemos que centrarnos en buscar soluciones prácticas y contundentes. En general, los grandes problemas en la montaña se derivan de pequeños problemas mal solucionados, mucho ojo a esto. Una actitud positiva, por fea que se ponga la cosa, siempre va a ayudar, tanto si somos “víctima” como “socorrista”. La determinación de alcanzar la meta que nos hemos propuesto nos va a resultar nuestra mayor aliada, siempre que, insisto, seamos capaces de afrontar las situaciones valorando objetivamente las consecuencias de nuestras decisiones.

Resulta curioso ver como se desmoronan expediciones por un cruce mal tomado y las posteriores búsquedas del camino correcto, las discusiones y los desánimos generados por tan pequeño contratiempo. No menos sorprendente resulta comprobar como tras una terrible caída, con el cuerpo entero magullado, y la bici reparada como se ha podido, se ha retomado el camino (previa parada en un centro de urgencias) y finalmente se ha logrado finalizar la ruta. Estos son dos casos extremos de la determinación con la que puede afrontarse una ruta de CTM.

- b. **CONOCIMIENTOS Y EXPERIENCIA:** para restar dramatismo, digamos que hay que tener conocimientos para reparar monturas y pilotos. Es una temeridad aventurarse en una ruta larga y compleja, jalonada de “peligros potenciales” sin tener unas nociones, tanto de primeros auxilios como de mecánica básica. Como ejemplos, imaginaros un aspirante a cubrir una ruta de CTM de 1000 km sin saber reparar un pinchazo, o sin saber como actuar frente a una picadura de abeja, o más escandaloso aún, ¡sin saber que existe el 112!

No sólo son útiles los conocimientos teóricos, la experiencia nos va a ayudar a actuar de forma más fluida y segura, y a encontrar la mejor solución a cada problema, y sobre todo, a distinguir una solución válida, de otra que no hará más que generar más problemas y absorber una buena cantidad de tiempo y energía.

## 9. LA CONVIVENCIA

Hay quien dice que no conocemos a alguien hasta que embarcamos con él. Esto es aplicable también a hacer una ruta de CTM, ya que tendremos que convivir 24 horas diarias durante varias jornadas, tiempo en el que con seguridad conoceremos lo mejor y lo peor de nuestro/s compañero/s de aventura. Es muy curioso ver lo distintos que son los ambientes de convivencia en grupos de 2, 3, 4 o más personas, pero hay una cosa que debe ser común en todos los grupos, independientemente del número de componentes: el esfuerzo individual por que funcione la dinámica colectiva. Para ello hay que estar muy atentos a nuestros compañeros, y asimismo, tratar de ser lo más transparentes posible, en definitiva, entender y hacerse entender. Es normal que de forma natural cada uno vaya asumiendo roles o tareas que con el tiempo se consolidarán, pero hay que tener mucho cuidado para que estas asignaciones no pesen ni al que le cae, ni al que no. No viene nada mal que un día cualquiera uno diga: “pues hoy te encargas tu de los mapas”, o bien, “hoy me apetece llevar el rutómetro”, o “hoy no quiero saber nada del fondo común”, siempre, y claro está, sin confundir el lenguaje directo con un desafío o una negativa. En el fondo es una cuestión de psicología, y de lenguaje no verbal, a veces una expresión o un gesto están diciendo mucho, y hay que estar atento para interpretarlo.

## 10. CUESTIONES COTIDIANAS

Sólo queda dar unas recomendaciones sobre el día a día, “esos pequeños detalles...”, que bien cuidados, hacen que todo resulte más agradable, ahí van:

- a. No cortarse mucho con los desayunos. Mejor que reventar desayunando una vez, desayunar dos o tres veces a intervalos de una o dos horas.

- b. Ojo con los almuerzos copiosos y las digestiones pesadas, nos pueden dejar literalmente anclados al camino.
- c. Una siestecita después del almuerzo, para esquivar las horas de calor, sienta muy bien.
- d. Ojo con los baños en agua muy fría, nos dejarán las piernas entumecidas y costará pedalear después.
- e. Recomendable no dejar la habitación de la pensión hasta después de desayunar; si cogemos bien el horario de nuestras “aguas mayores” iremos todo el día limpios limpios, con nuestra cremita de bebé en su sitio, y sin molestias ni escozores. En cualquier caso, un paquetito de *cleenex* y unas toallitas de bebé nunca están de más. Esta era la parte escatológica de los consejos, pero es que no son cosas de tomarse a la ligera.
- f. Las cenas y desayunos son situaciones perfectas para examinar mapas, rutómetros, valorar dificultades, trazar estrategias, calcular horarios o paradas de comida. No debemos llevar estas cosas muy atadas de antemano, ni dejarlas a la improvisación.
- g. Colgar perchas con ropa húmeda de las lámparas y las salidas de la calefacción es una mala costumbre que no siempre debemos evitar.
- h. No nos privemos de disfrutar pausadamente los paisajes que merezcan la pena, llevad la cámara de fotos siempre en ristre, en cualquier curva surge “el momento” que no queremos olvidar (cuidado con las fotos y los videos en marcha, fuente inagotable de rasguños y sustos).
- i. Empapémonos también del paisanaje, disfrutemos de la charla con las gentes de los sitios por donde pasemos, seamos amables y recordemos que somos invitados en estos lugares. No convirtamos nuestra ruta en una cruzada continua en defensa de la libertad de los caminos. No es ni el mejor foro, ni los interlocutores los más adecuados.
- j. Por último, y aunque creo que a estas alturas debería ser innecesario, recordad que nos moveremos por un entorno NATURAL, irrepetible y de gran valor, no lo alteremos ni lo pongamos en riesgo, sepamos movernos en él y seamos dignos de disfrutarlo.