

Ciclosfera

más bicis, mejores ciudades



FOTO Y BICI • TOKIO • BILBAO

CICLOTIMIA BICIMÁQUINAS TAIWAN FIXED GIRLS BAZAR ADAMS CARVALHO

CROOZER Kid Plus

El camino, fácil

¡Ya está aquí el Croozer Kid Plus! El nuevo remolque para bicicletas del fabricante alemán Zwei plus Zwei fascina por su sencillo sistema 3 en 1, suspensión de Sylomer® y excelente relación calidad-precio. Y todo ello con la garantía del TÜV Rheinland.



SIMPLEMENTE SENCILLO

El sistema 3 en 1 convierte el Croozer Kid Plus en tu mejor acompañante diario.

- Remolque, carrito o stroller: el Croozer Kid Plus se transforma en un abrir y cerrar de ojos. Y los 3 kits de conversión están incluidos en el precio.
- Una amplia selección de accesorios para satisfacer a padres e hijos.



GARANTÍA DE SEGURIDAD

La seguridad en primer plano.

- El robusto bastidor del Kid Plus forma un habitáculo seguro para proteger al pequeño pasajero.
- Los remolques Croozer Kid y Croozer Kid Plus son los primeros de su clase con el sello de calidad Toxproff del TÜV Rheinland sobre materiales libres de sustancias nocivas.



SENSACIÓN DE COMODIDAD

El innovador sistema de suspensión transmite un confort único.

- Los amortiguadores de Sylomer® integrados en el Croozer Kid Plus hacen del viaje un deslizamiento, incluso en terrenos accidentados.
- La suspensión se adapta automáticamente al peso del pasajero, sin necesidad de ajustes ni mantenimiento.

CROOZER

Tiendas distribuidoras en
www.croozer.es

 **velokultura**

SUMARIO

#10/ Otoño 2014

46



BiciCiudad

02

QUIÉNES SOMOS
QUÉ PENSAMOS

04

TIMBRAZOS

10

MOMENTOS

22

CICLOTIMIA

24

LA BICI DE...
Javier Colorado

26

LAS BICIS QUE NO VERÁS

36

SIN PRISA

45

DÓNDE ENCONTRARNOS

62

BICI Ciudad Bilbao

74

BAZAR

78

CÓMIC

80

ULTIMÁTUM



30

MUNDO BICI



68

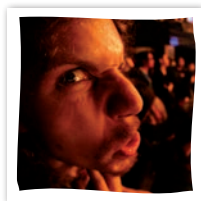
ilustración



56

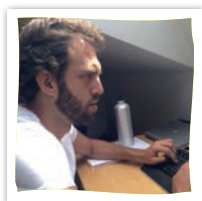
TRES DE LOS NUESTROS





JAMES HADFIELD

Periodista freelance y fotógrafo, James nació en el Reino Unido, aunque lleva más de una década residiendo en Tokio, la biciedad extranjera de este número. Puedes seguirle en Twitter: @JamesHadfield



PABLO FERNÁNDEZ

Aún no se ha decidido, pero está a punto de dar el salto y empezar a ir en bici cada día a trabajar. De momento, eso sí, nuestro webmaster sale a pedalear todos los fines de semana: no sólo le gusta a él, sino que tiene una apasionada del ciclismo en casa, su hija Manuela, una incansable y maravillosa ciclista urbana en potencia.



SILVIA BORGE

Ciclista urbana y cicloturista en prácticas. Tiene una relación abierta con su bicicleta desde el año 92 que compagina con su pasión por la música y sus coqueteos con la fotografía. Vive en Vitoria, aunque ha pasado mucho más tiempo en Bilbao, ciudad de la que nos desvela sus secretos.



JULEN LANDA

Nacido en Bilbao hace 53 años, hace fotos desde los 25. Tiene varios premios (el del 25 aniversario de Euskotren, el Hemendik Street Photography del diario *Deia* o una mención especial en Bilbao Distrito Foto 2011), y susyas son las espectaculares imágenes de nuestro artículo de Bilbao.



PAULO GLEICH

Brasileño, periodista y psicoanalista, le fascinan la gente y las palabras. Vive en Porto Alegre, pero su segunda casa es Madrid. No tiene coche, sueña con ciudades llenas de ciclistas y peatones y es el autor del Ilustra2 de este número.



Giclosfera

Director: Rafa Vidiella (rafa@ciclosfera.com) **Redactor jefe:** Dani Cabezas (dani@ciclosfera.com) **Director creativo:** Raúl Marco (raul@ciclosfera.com) **Directora de arte:** Carmen Herrero **Redactora web:** Pepa Martínez (pepa@ciclosfera.com) **Textos:** Silvia Borge, James Hadfield, Rebeca Queimaliños, Hans Kieft, Javier Colorado, Eugenio G. Delgado, Paulo Gleich, Yahvé M. de la Cavada. **Fotos:** Rafa Zamora, Julen Landa, Nico Stenberg, An Untrained Eye, Gabriel Guitiérrez, Matt Lingo, FatherTU, Óscar Carrascosa, Brazo de Hierro, Will Goodan, Lino Escuris, Constantin Gerlach, Pedro Alonso Feito. **Ilustraciones:** María Gil **Cómic:** Guillermo Casanova **Webmaster:** Pablo Fernández **Publicidad:** 915 193 413 (publicidad@ciclosfera.com) **Administración:** Gemma Pardo (gemma@undergraf.com) ©Ciclosfera ©Edita: Ediciones Undergraf, S.L. Sebastián Elcano, 30-32. 28012 Madrid **Diseño:** Undergraf S.L. **Imprime:** MyC Impresión **Depósito Legal:** M-7809-2012

Ciclosfera es una publicación independiente, que no pertenece a grupo, colectivo o asociación alguna. Ciclosfera no se hace responsable de las opiniones de sus colaboradores, así como de los anuncios publicitarios u otros. Queda prohibida la reproducción total o parcial de cualquiera de sus contenidos sin autorización escrita del editor. Según el artículo 21 de la Ley de Prensa e Imprenta se hace público que la edición de Ciclosfera se financia con la publicidad impresa de la misma.

Síguenos en





Foto: Rafa Vidiella

LIBRES

No vamos en bicicleta porque esté de moda. Tampoco porque hayamos descubierto, hace tiempo, que con ella las distancias se hacen más cortas y amenas. Ni siquiera por cuestiones de salud, ahorro o respeto al medio ambiente, todas ellas razones poderosas. Lo hacemos, ante todo, porque sobre la bici nos sentimos libres: libres de la esclavitud que supone el vehículo privado en las ciudades, sus malolientes humos, desorbitados costes e insoportables ruidos. Libres a la hora de escoger cada día un nuevo y motivador itinerario que nos lleve hasta nuestro destino. Libres de imposiciones absurdas por parte de una sociedad que ha prostituido el significado de la palabra progreso en perjuicio de sus propios ciudadanos.

Cada mes de septiembre es una nueva oportunidad de reinventarse de cara al nuevo curso. Tras estrenar nueva web, los que hacemos *Ciclosfera* hemos puesto lo mejor de nosotros mismos en este número 10 que tienes entre manos. Esperemos que lo disfrutes tanto como hemos disfrutado nosotros creándolo. Y que este nuevo curso arranque como concluyó el anterior: sobre ruedas... y un poco más libres.



La portada

Nos salió un número muy oriental. La ciudad extranjera es Tokio, pero no queríamos repetir tras México DF con una urbe en portada. La imagen de Lin encapuchada es dinámica y sugerente, pero al final elegimos una foto de Father TU: un aguerrido ciclista haciendo un caballito.





EL GUSTÓMETRO...

Una simpática vuelta de tuerca al Cristo de Río, una espectacular imagen de ciclismo de alto riesgo y una original escultura. Así queda el Gustómetro de los últimos tres meses





{moustache
bikes

www.mwbike.com
www.facebook.com/MagicWayBike.

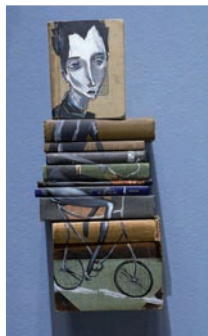
powered by





De letras y pedales

Os pedimos a los lectores que nos recomendarais vuestras lecturas ciclistas preferidas. Estas son algunas de ellas:



‘DIARIOS DE BICICLETA’, de David Byrne (**Mateo Baena**)

‘LOS VAGABUNDOS DEL DHARMA’ (**Manu Rider de Bolaños**)

‘BICIOSOS’, de Pedro Bravo (**Isma El D**)

‘FORTUNATO’, de Luis Darío Bernal Pinilla (**Julián Hernán Ramírez**)

‘ÚLTIMO ALIENTO’, de Peter Stark (**Alejandro Omar Cinquegrani**)

‘ELOGIO DE LA BICICLETA’, de Marc Augé (**Wladimir Mendoza**)

‘BICI ZEN’, de Juan Carlos Kreimer (**Daniel Aravena**)

“CICLISMO DE POR VIDA, MONTAR EN BICICLETA HASTA LOS CIENTO AÑOS” de Roy M. Wallack (**Aaron Martínez**)

‘EL CICLISTA’, de Tim Krabbe (**Vicente Obrero**)

‘DIVORCE YOUR CAR’ de Katy Alvord (**Toni Ojeda**)

‘A LA MIERDA LA BICICLETA’, de Gonzalo Moure (**Tatchenko Tatchenkez**)

‘LOS FORZADOS DE LA CARRETERA. TOUR DE FRANCIA 1924’, de Albert Londres (**Genís de Gósol**)

‘BICYCLING SCIENCE’, de David Gordon Wilson (**Enrique González**)

‘EL LIBRO DE LA BICICLETA’, de Chris Sidwells (**Beto Mendoza**)



Ciclistas... y aceras

Según el estudio Visions 2030, el futuro cercano pasa por una reducción drástica de los coches. Incluso podrían desaparecer por completo del centro de las ciudades. Nuestros lectores opinaron sobre el tema.

“Todo un sueño” (**Yol Gar Gu**)

“No sé si sería mejor que no hubiera coches, pero seguro que de haberlos lo mejor sería que fueran eléctricos” (**Gustavo González**)

“Todo medio de transporte es útil. Lo malo es el abuso y mal uso de ellos. Habrá modificaciones, pero seguiremos usándolos” (**Griselda Silva**)

“Creo que es un sueño que se puede alcanzar” (**Juventino Quiroz**)

“Yo lo creo absolutamente necesario para el centro de las ciudades. ¿Qué sentido tiene un vehículo de 1000kg por calles a 30km/h? El centro para las personas, las bicis y pequeños vehículos eléctricos de transporte” (**Sandoval Salvador**)

“Un futuro perfecto y no tan lejano. ¿Creer que la gasolina es eterna?” (**Sonia Moltoli**)

“Ese 2030 se llama Amsterdam, La Haya, Rotterdam, Copenhague...” (**Salocin Sorenip**)

“Todos los nuevos desarrollos urbanísticos deberían cambiar la prioridad a peatón, bicicleta, colectivo, privado. No como ahora, que es privado, privado, privado...” (**Dani de Miguel**)



VEN A CONOCER LA COLECCIÓN 2015 A UNIBIKE, STAND12F36

WWW.POLOANDBIKE.COM



#PALABRADECICLISTA

Es nuestro hashtag más popular. Estos han sido los más valorados, retuiteados y comentados:

"Se equivocan los que piensan que la bici es una moda pasajera: hoy somos más que ayer, pero muchos menos que mañana"

"Cada ciclista abriéndose paso entre el tráfico es un halo de esperanza para el futuro de la ciudad"

"No hagas caso a los ignorantes que dicen que tu ciudad no es para la bici. Súbete a la tuya y demuestra que se equivocan"

"Hay muchas cosas que puedes hacer por mejorar el mundo. Pocas son tan placenteras como utilizar la bici a diario"

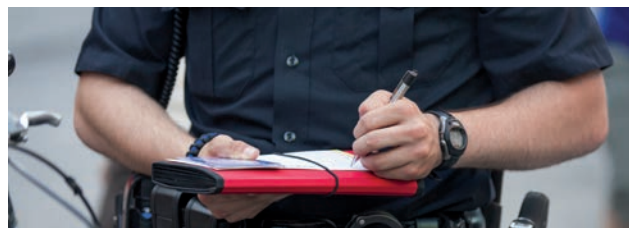
"Cada vez que uno de nosotros va a toda velocidad por la acera el ciclismo urbano da un pequeño paso atrás"



TOP NOTICIAS

Las cinco noticias más visitadas de nuestra web:

- 1 Denny: la bicicleta soñada que pronto se hará realidad **(23.464 visitas)**
- 2 ETA: la bicicleta más rápida del mundo **(18.089 visitas)**
- 3 Tik: el llavero ciclista **(17.715 visitas)**
- 4 Penny in your pants: cómo montar en bici con falda **(14.607 visitas)**
- 5 Copenhague, a punto de estrenar un nuevo puente ciclista **(12.049 visitas)**



¿Te han multado alguna vez en bicicleta?

"Por ir sin frenos, multa sobreesida. Por ir sin casco en una vía interurbana, 200€" (Mario Cantanero)

"En Munich me pusieron una multa por ir en contra dirección de carril-bici durante cinco metros. 15€" (Rafael Oliete)

"En México, hasta donde yo sé, no multan. Yo he ido en sentido contrario, sin luz, sin casco y no pasa nada" (Luis Jorge Pérez)

"En Amsterdam dos veces; la primera por no llevar encendidas las luces de noche. La segunda, por saltarme un semáforo en rojo" (Paco Bernabé)

"En Bogotá: una llamada de atención por escuchar música con audífonos en la bici" (Leonardo Vanegas)

"En Sydney, Australia, me multaron por en un semáforo en rojo. No había peatones y seguí. El coche de policía me siguió con sirena incluida unos

500 metros Me sentí una delincuente" (Paloma Alma)

"En Barcelona me multaron con 15€ por ir en contra el tránsito por dos calles" (Miguelito Jorquera)

"Sin importar que te multen o no, es irresponsable, tonto y suicida no respetar las señales de tránsito y conducir sin precaución" (Paco Reguenga)

"En Costa Rica nos pueden hasta quitar la bici por no respetar las señales" (Luz María)

"En Montreal, Canadá. Por hablar por el celular y no tener frenos (fixie) 52 dólares" (Edgar A. Meneses)

"40 pounds por subirme un segundo a la acera del número 10 de Dowling Street, en Londres" (Laura Olbiols)

EXPRESA TU PERSONALIDAD



14 segundos para plegarla.

13 kgs. de peso.

12 meses al año para utilizarla.

11 minutos de casa al trabajo.

Pero ningún número refleja la sensación
de desplazarse en una Dahon.

Ciudad D7: Aluminio Dahon - 7 velocidades - 20"

DAHON
C180

Síguenos en:



motordealer.com
"Avalados por 25 años de experiencia"



[Javier Sanz,
director de Unibike]

“Moverse
en bici por
las ciudades
es cada vez
más fácil”

La primera edición de Unibike, la gran feria española de la bicicleta, tendrá lugar en el madrileño recinto de Ifema los días 19, 20 y 21 de septiembre. Hablamos con su director.

¿Cómo ha recibido el sector la unión de Expobike y Festibike?

Lo ha agradecido. Ha visto que había voluntad de hacer una feria para ellos. La feria es la mas grande que haya habido, muy por encima de la suma de las dos anteriores.

¿Qué le llama más la atención del sector de la bicicleta?

Cómo ha crecido de un año para otro. Es mucho mas profesional de lo que yo creía, con mucha más variedad de la que conocía. Y con grandes posibilidades de crecimiento. En tiempos de crisis hemos visto ferias que han perdido superficie o han llegado a desaparecer, pero la bicicleta ha seguido la trayectoria contraria.

¿Cómo se fomentará que la gente venga en bici?

Habrà un aparcamiento gratuito de bicicletas, y un guardabicis con consigna y vigilado. No se podrá entrar con bici en la feria, porque sería una locura. Pero se podrán probar muchas bicis dentro.

¿Cómo evoluciona el sector de la bici urbana?

Crece. La gente se está dando cuenta de que moverse en bici por las ciudades es cada vez más fácil. 📍



Williamsburg

CRANK SET: The Critter AL6066 46T / 165
HUBS: P&B 32H Sealed bearings
RIM: W.43 / V shape / 43 mm
TIRES: Thickslick 700 / 25C
HEADSET: Integrated Sealed bearings

WEIGHT: 8,9 Kg
FRAME: Alloy 6061 T6
FORK: P&B Road Carbon
STEM: FSA Os / 31.8-28.6
BBSET: JIS BB

POLO&BIKE



PASIÓN
POR EL
CICLISMO
URBANO



ECO-LOGICA
DISTRIBUTIONS



CEMENTERIO DE BICICLETAS

Aparcar en Nueva York es horrible. Pocos anclajes, multas de mil dólares por atar la bici a un árbol y cientos de viejas monturas hacinadas en aparcamientos. Para colmo, una normativa imprecisa: las posibilidades de que la Policía inmovilice tu máquina son infinitas.



por Rebeca Queimaliños

Por eso Pat Gamble, estudiante de arte en la Miami Ad School, aceptó el desafío cuando un profesor le propuso pensar en algo que no funcionase en Nueva York y solucionar el problema. Gamble es de Portland, una ciudad diseñada para los ciclistas. Por eso, desde que aterrizó en NY, le sorprendió la incapacidad de adaptación de la ciudad al medio de transporte más democrático.

Este director de arte diseñó un sistema para localizar los irritantes esqueletos de acero y aluminio que obstruyen valiosos aparcamientos de bicicletas y agilizar su retirada. El procedimiento es sencillo: usuarios de Instagram fotografían el lugar en el que reposa la chatarra, introducen la localización exacta y etiquetan la imagen con el hashtag *#deadpedalny*.

HÖVDING
AIRBAG for CYCLISTS



AIRBAG FOR CYCLISTS

Hövding proved to have more than three times better shock absorbance capacity than all other helmets in the Swedish insurance company Folksam's test of 13 cycling helmets on the Swedish market in 2012.

**Casco
invisible
para
ciclistas**

www.mwbike.com

www.facebook.com/MagicWayBike

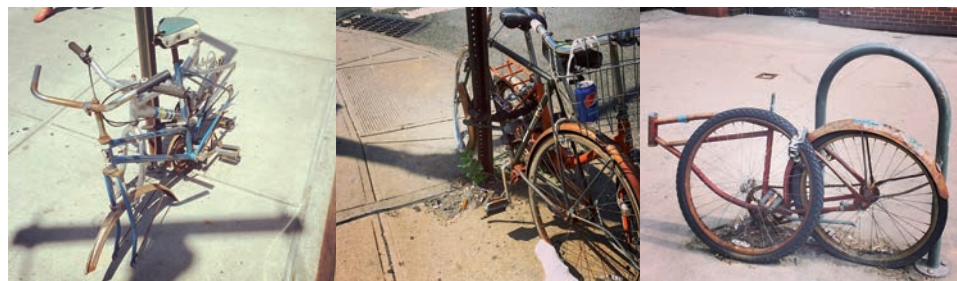


Son imágenes bellas y decadentes, pero también útiles para hacer un mapa de bicis abandonadas

Libera plazas

La web *DeadPedalNY.com* registra la información, la proyecta en un mapa y la traslada al Department of Sanitation, una especie de consejería de salud pública, para que actúe y libere los escasos emplazamientos de bicicletas. El proyecto arrancó en febrero y, hasta el momento, su perfil de Instagram reúne un catálogo de preciosas fotografías que revelan la decadencia de la belleza.

El departamento de Salud Pública ha contactado con Gamble para conocer la iniciativa, aunque el ‘feedback’ todavía es embrionario. El proyecto es exclusivo de Nueva York, aunque su ideólogo está dispuesto a implementar la idea en otras ciudades. “Si alguien ha detectado este problema en su ciudad puede escribirme para que le envíe instrucciones sobre cómo utilizar el widget”, explica desde EE UU vía mail. 📍



EXPRESA TU PERSONALIDAD



14 segundos para plegarla.

13 kgs. de peso.

12 meses al año para utilizarla.

11 minutos de casa al trabajo.

Pero ningún número refleja la sensación
de desplazarse en una Dahon.



Speed P8, Cromoly 4130 - 8 velocidades - 20"

DAHON

SPEED P8

P8

Síguenos en:



motordealer.com
"Avalados por 25 años de experiencia"



GEOMETRÍA SAGRADA

El canadiense Philippe LeBlond construye increíbles cúpulas al aire libre con ruedas y llantas recicladas. Un espectáculo que desafía al entorno y celebra la misma esencia de la bicicleta.

por Pepa Martínez

En la ciudad de Whitehorse, en el Yukón (Canadá), uno no puede evitar detenerse ante una inmensa cúpula geodésica (poliedro generado a partir de un icosaedro o un dodecaedro) construida con llantas de bicicleta. Su autor, el artista y mecánico local Philippe LeBlond, acumuló ruedas viejas y rotas en el taller en el que trabajaba para levantar esta inmensa escultura, de cinco metros de diámetro, en su jardín.

ORi

Lifestyle Folding Bikes

CB CLASSIC

ORi



LIFESTYLE FOLDING BIKES

PIVOT-PRO

DISTRIBUIDOR EXCLUSIVO

Teléfono: 915 359 349

E-mail: info@pivotpro.es



www.facebook.com/ori.bikes.spain



Unos las ven como un espacio en el que vivir; otros, como una prisión metafórica

Desde 2004, LeBlond vive fascinado por estructuras que desafían al espacio, pero que también se integran en él con naturalidad. No recuerda qué le inspiró a crearlas, pero quizá fueran las cúpulas geodésicas del estadounidense Buckminster Fuller las que lo condujeran hasta este proyecto tan singular. “Me gusta que la gente las interprete libremente”, explica LeBlond. “Unos las conciben como un espacio donde vivir; otros, como una metáfora donde la tecnología rodea o aprisiona a la naturaleza”, explica el artista, que ha decidido dejar un abedul en la cúpula y ver qué relación se establece entre ambos.

Rozando la perfección

Estos domos geodésicos están muy ligados a la llamada ‘geometría sagrada’, presente en estructuras religiosas como catedrales, templos o mezquitas y de fuerte significado simbólico. Con sus múltiples radios las llantas dejan pasar la luz creando un maravillosa perspectiva apreciable desde el interior y el exterior, y al estar ensambladas en forma de triángulo y con cables de plástico las cúpulas son muy resistentes.

Conocido en su barrio como “el tipo de las cúpulas”, LeBlond utiliza y recicla todo tipo de materiales para construir veletas, tapices o ingeniosos aparcabicis. Además, colabora con BYTE, organización que promueve actividades para jóvenes como el proyecto Purple Bike, una iniciativa de reciclaje y alquiler donde LeBlond arregla y transforma viejas máquinas para fomentar la movilidad. ♥

FOLDER

Tu mejor elección



Batería de Lítio-Ion
36V y 9Ah PANASONIC
con motor de 250W

Pantalla DIGITAL con
5 niveles de asistencia



Cuadro y pedales
de aluminio
PLEGABLES

Potencia plegable
y TELESCÓPICA



Desviador SHIMANO ACERA
7 velocidades con cambio
de doble palanca

Se incluye bolsa de transporte.
2 años de garantía en piezas y baterías.

Todos los accesorios vienen
incluidos de serie.

BICICLETA ELÉCTRICA PLEGABLE

CHIMOBÍ
e-movement

ADSCRITA AL PLAN PIMA AIRE

Tfno: +34 976667897 - Fax: +34 976677686
info@chimobi.com - www.chimobi.com

Paseo de la Constitución, 139 - Ejea de los Caballeros
50600 (Zaragoza) - Apartado de correos 87 - España

HOMOLOGADA BPA - CE - EN15914

[MARAVILLAS CICLISTAS] [EL CARRIL BICI DEL RIJKSMUSEUM]



Foto: Cruz y Ortiz

Visitamos el carril bici que cruza el Rijksmuseum, una obra polémica que aprovecha un pasadizo original y que representa la simbiosis entre la bicicleta y la ciudad.

por Hans Kieft

Es una de las atracciones de Amsterdam: el Rijksmuseum, una pinacoteca abierta en 1885 con obras de Hals, Rubens, Goya o Rembrandt. Y algo más: también un carril bici único en el mundo. Fue en abril de 2013 cuando, tras años de obras y cierres por reformas, el museo reabrió sus puertas. Obra maestra del arquitecto Pierre Cuypers, la cara actualización (unos 370 millones de euros) fue realizada por dos arquitectos sevillanos, Antonio Cruz y Antonio Ortiz.

“El reto más ambicioso”, cuentan a *Ciclosfera*, “fue rehabilitar un edificio del s. XIX con un pasaje que partía el edificio en dos y duplicaba accesos y recorridos. Recuperar los patios originales y transformarlo todo en un lugar que cumpliera con las necesidades de un museo actual”.

Durante un tiempo se especuló con que el pasadizo, llamado por los lugareños “el túnel”, se convertiría en una de las entradas al museo, pero Cruz y Ortiz eligieron convertirlo en un carril bici. Eso les llevó a enfrentarse al nuevo director, Wim Pijbes, que temía que el paso de bicicletas tan cerca de las colas de visitantes podría ser peligroso.



La apertura del carril bici se retrasó un tiempo, aunque finalmente, un mes después de la reapertura, los ciclistas y peatones pudieron acceder a él. “En el transcurso del proyecto hubo modificaciones a la propuesta inicial que ralentizaron los trabajos, pero finalmente se acabó abriendo de nuevo el pasaje a los ciclistas”, cuentan Cruz y Ortiz.

Un año y medio después, no ha habido ningún problema con el carril bici. Es más: se ha convertido en una más de las muchas atracciones de la ciudad, y simboliza a la perfección la simbiosis entre Amsterdam y la bicicleta. Recorrerlo es una experiencia única: uno se adentra en una obra arquitectónica espectacular y da pedaladas mientras contempla, a través de los cristales, las salas del museo. La música de los artistas callejeros se ve favorecida por la acústica del lugar, y la travesía se ve salpicada por el incesante paso de decenas de ciclistas locales. Cruz y Ortiz tienen clara su apuesta por las dos ruedas: “La bicicleta es un medio de transporte ideal en las ciudades y hay que potenciarla al máximo”, sentencian. Ellos ya han puesto su granito de arena para hacerlo. 🚲

CARRIL

A favor

Quizá en el futuro no ocurra, pero en el mundo actual pensar en cambiar, de buenas a primeras, el coche, la moto o el transporte público por la bicicleta sigue siendo una quimera para muchos. Ir por la calzada es posible, pero sólo para ciclistas experimentados y seguros de sí mismos. ¿Y el resto? ¿Qué hacemos con los niños, los ancianos, los que llevan bebés, los ciclistas ocasionales o los que acaban de aprender a montar? ¿Confinarles a la acera, ver cómo olvidan sus bicis en el trastero o, mejor, facilitarles infraestructuras que les den seguridad? Que se hagan carriles bici mal diseñados no significa que éstos, en sí mismos, sean malos. No veamos el carril bici como la única solución, pero sí como una plataforma perfecta para incitar, invitar, a que todos vayamos en bici.



BICI

✕ Opina en nuestra web



Ilustración María Gil

En contra

El carril bici, salvo en contadas excepciones, es un atraso. Un invento para segregar a las bicicletas y relegarlas a un segundo plano, lejos, para que no molesten. Una infraestructura innecesaria, a menudo mal diseñada y hasta peligrosa, que apenas sirve para que el político de turno se haga la foto y venda la idea de que su gobierno apuesta por la movilidad sostenible. Nuestro sitio es la calzada, con el resto de vehículos. Sin segregación alguna. Porque sólo circulando como vehículos que somos contribuiremos a pacificar el tráfico. Porque sólo respetando y haciéndonos respetar se nos verá como una auténtica alternativa. Somos tráfico, como decía el eslogan de la Masa Crítica. No necesitamos carriles específicos: hace décadas que están ahí, esperándonos en el asfalto, para que sobre ellos conquistemos la ciudad.



La bici de...

JAVIER COLORADO

A la hora de elegir bicicleta hay que ser minucioso. Pero más aún si tienes intención de dar la vuelta al mundo. Javier nos cuenta cómo y por qué se enamoró de su Orbea, con la que ha hecho más de 22.000 kilómetros y recorrido 19 países.



Desde hace años me rondaba por la cabeza dar la vuelta al mundo. Cuando decidí que lo haría en bicicleta me puse a buscar una fiel amiga. Encontré varias opciones de Orbea, le expuse a la marca mi reto y decidieron unirse aportando esa preciada montura de montaña. Por fin tenía a esa compañera inseparable para luchar por un sueño. Decidí llamarla Bucéfalo, igual que Alejandro Magno llamó a su caballo. Desde ese día me he sentido como un jinete pedaleando.

Desde el 1 de Octubre de 2013 no nos hemos separado ni un segundo: me acompaña a todos sitios. Cada mañana, al despertarnos, cargo las alforjas sobre ella. Y estoy seguro de que ese despertar no le resulta nada agradable, ya que le coloco cada día entre 45 y 50 kilos de peso.

De momento hemos conseguido muchas cosas juntos. Hemos recorrido más de 22.000 km y visitado 19 países de tres continentes. Hemos llegado a alcanzar los 77 km/h en tierras americanas y superado un puerto de montaña de más de 2700 metros en el Parque de Yellowstone. Nuestra mayor distancia en una etapa fue de 208 km en India, y estuvimos 16 jornadas sin descansar entre Laos y Vietnam: más de 1700 km en 16 días. Ahora estamos en Death Valley (California) sufriendo las temperaturas más altas que hemos vivido juntos: casi 50°C. Y en Turquía, hace unos meses, todo lo contrario: temperaturas de 20 grados bajo cero por carreteras que eran espejos de hielo.

La aventura no ha concluido. Nos quedan por recorrer más de 33.000 Km y 27 países hasta que volvamos a finales del 2015 a casa, donde comenzó nuestra aventura. Ese día habremos cumplido un sueño. ♡

Súmate a la bicicletada para salvar el Ártico

4 de octubre

11:30 h Campo de la Cebada

La Latina



© Nick Cobbing/ Greenpeace



© Greenpeace

#ICE RIDE



Trae tu bici, patines, skate o ven andando

GREENPEACE

DESPAMPANANTES

Continuamos nuestro recorrido por algunas de las bicicletas más bellas del mundo, y esta vez hacemos parada en Holanda, Japón y EE UU. Os acercamos tres bicicletas muy distintas, pero dueñas de algo muy preciado y que muy pocas monturas poseen: magia.

Cambio:

Sturmey Archer de 5 velocidades.

Peso: 9,5 kg.

Precio: 1.900€



Cherubim City

Aspecto delicado y estructura robusta. Hablamos de Cherubim, marca japonesa nacida en 1965 que sigue trabajando de manera artesanal. Shinichi Konno, uno de sus responsables, nos explica que se inspiran “en Leonardo da Vinci y Antoni Gaudí”, y que a través de sus bicis “disfrutan del enorme placer que supone crear una gran bicicleta que usará alguien al otro extremo del mundo”. Su calidad “made in Japan” posibilita que sus ventas crezcan año tras año, sobre todo en Asia y EE UU. Uno de sus modelos, la City, es un objeto de coleccionista a buen precio: “Se vendieron todas”, dice Konno, “pero seguimos haciéndola bajo pedido”. Cualquiera puede adquirir esa u otra Cherubim a través de su web, ya que ningún distribuidor español las importa. “Nos encantaría venderlas allí... ¿No hay ningún interesado?”, pregunta Konno.

EL MODELO
MÁS
VENDIDO

910

CUESTIÓN DE ACTITUD

tu nuevo concepto de movilidad urbana

DE SERIE

Batería integrada



NEXUS 8 velocidades



Display digital



Cierre de seguridad



+ La más ligera +
SOLO: 16,5 kg



ELÉCTRICA



Además,

muchas más opciones y accesorios disponibles dentro del **catálogo de accesorios quipplan**



Bolsa de transporte



Manillar regulable en altura

OFERTAS ESPECIALES
entra en nuestra web para buscar la tuya



quipplan
Mobility

quipplan-mobility.com

by **quipplan**

ELÉCTRICA - PLEGABLE - LIGERA - URBANA - HOMOLOGADA BPA, CE Y ENI 5914



Marchas:
1 (fixie)
Ruedas:
Continental
UlstraSport 23
Precio: 2.448€

Vanhulsteijn Polished

Barrocas, radicales o inconfundibles: así son las Vanhulsteijn, marca holandesa nacida en 2009. “Construimos artesanalmente unas 250 al año”, explica su responsable de comunicación, Marjolein Jochems, “pero en el futuro llegaremos a las 500”. Dirigidas a un público “que busca algo rápido, bonito y cómodo”, las Vanhulsteijn son muy demandadas en Asia, Australia y EE UU, pero pueden adquirirse por Internet en todo el mundo. Ningún distribuidor español ha hablado con ellos. Se venden en cinco tallas distintas, pesan a partir de 9,5 kilos (las fixies, porque también las hay con marchas) y son una obra de arte.

Townsend Grass Track

Pasión. Esa es la palabra que resume la relación de Gregory Townsend por las bicicletas, y eso es también lo que provocan ellas en sus orgullosos propietarios. “No encontrarás cuadros fabricados en serie o de otras marcas en mis bicis, sino que cada uno está hecho a mano, adaptado de manera específica a cada futuro propietario”, cuenta este artista residente en California y que aprendió a construir bicicletas en la legendaria Witcomb Cycles londinense. El objetivo es que cada pieza y, por extensión, cada montura, “sea única y dueña de una discreta elegancia”, y aunque el (afortunado) cliente puede elegir el color de su máquina, todas están rematadas por el célebre Joe Bell.



Marchas:
una (fixie)
Precio:
desde 1.700€



Security Tech Germany

Bordo. La Evolución.

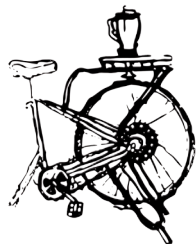
Superficie „soft touch“. Más colores.



MADE IN
GERMANY



www.abus.com



Bici máquinas: una revolución doméstica

Licadoras, bombas, desgranadoras o lavadoras. Son algunos de los usos que posibilita la energía generada por el pedaleo, una tecnología autosuficiente y sostenible que puede ser clave en el futuro.

por Pepa Martínez



Su objetivo es mejorar la vida de las familias rurales sin recursos, incrementar su productividad y, cómo no, ser respetuoso con el medioambiente. La mayoría de estas bicimáquinas se han desarrollado gracias al trabajo y a la difusión de ONGs y asociaciones, que han sabido ver en la bicicleta una herramienta de cambio.

Una labor llevada a cabo por organizaciones como Maya Pedal, con sede en Guatemala y constituida en 2001 gracias a la inspiración y al trabajo de los canadienses PEDAL. Pero también gracias a otros como Bici Tec, la africana Bikes not Bombs o la cooperativa Working Bikes de Chicago, cuya labor es el reciclaje y distribución de bicicletas viejas o rotas. Más allá de las ventajas de la bici como medio de transporte destaca su versatilidad como fuente de energía, que la convierte en un aliado único para gente con pocos recursos. Las bicimáquinas les garantizan una independencia y un desarrollo esenciales, al no depender de fuentes de energía como la electricidad, el combustible fósil o la maquinaria agrícola.

“Eco-” y “Auto-”, prefijos clave

Esta alternativa energética no sólo es respetuosa con el medioambiente, sino que también es saludable, funcional y económica. Países como México o Perú ya han empezado a distribuir bicimáquinas, e incluso el MIT, el Instituto Tecnológico de Massachusetts, está colaborando mano a mano con los diseñadores para crear y perfeccionar nuevos modelos.

Pero, ¿qué son exactamente? Estos híbridos son máquinas cuya energía proviene de la fuerza del pedaleo, lo que constituye una “tecnología intermedia”; una herramienta que permite obtener un rendimiento más alto y con menos esfuerzo que si se utilizara de forma manual. Además, al servirse de bicicletas usadas y materiales comunes como la madera, el metal o el plástico, su coste es mínimo, y sus beneficios, muy altos.

“El objetivo es desarrollar y compartir conocimientos que impulsen la salud, la economía, la conciencia energética y la autonomía laboral”, afirman los responsables de *bicimáquinas.com*, de Jalisco (México) quienes desde 2012 han desarrollado y distribuido un total de 14 modelos. Las aplicaciones de las bicimáquinas son muy variadas: desde licuadoras o lavadoras hasta bombas de agua o generadores de energía. Y todas ellas desarrolladas a partir de una bicicleta



Más allá de las ventajas que ofrece la bici como medio de transporte, destaca su increíble versatilidad como fuente de energía





Biciclicuadora: Sus posibilidades son increíbles. Gracias a la energía suministrada por el pedaleo, son capaces de generar 2.700 revoluciones por minuto, licuando todo tipo de frutas o vegetales sin energía eléctrica alguna (una licuadora doméstica consume de 350 a 400 vatios). Y además, puedes llevártela a cualquier parte.

Bicibomba: Las sencillas son capaces de bombear casi 35 litros por minuto y extraer agua a una profundidad de tres metros y

adaptada de la cual se obtiene la energía. Pero más allá de la admiración inicial que suscitan estos increíbles y sencillos ingenios, la pregunta es: ¿cómo funcionan?; o mejor aún: ¿podría fabricarlo uno mismo?

La respuesta es sí. De hecho, uno de los principales objetivos de estas organizaciones es lograr la mayor difusión posible, facilitando toda la información necesaria -hay multitud de detallados manuales y tutoriales en Internet- para que las familias puedan usarla como herramienta agroindustrial, tanto en el campo como en casa. “Uno de nuestros principales objetivos es diseñar, difundir y distribuir bicimáquinas que cubran las necesidades de las comunidades y que les hagan incrementar su productividad, sobre todo en las zonas rurales”, explican desde Maya Pedal.

UN VEHÍCULO, MIL USOS...

conducirla hasta una altura de nueve. Todo, sin consumir los aproximadamente 400 vatios que gastaría una bomba eléctrica. Las llamadas de ‘rosario’ o ‘lazo’, ideales como fuente de agua potable o sistema de riego, llegan hasta los 40 m de profundidad y procesan de 40 a 50 litros por minuto.

Bicigenerador de energía: Funcionan como una fuente alterna de electricidad. Algunos prototipos pueden generar hasta 200 vatios en una hora y, a una intensidad alta, hasta 400. La energía obtenida se puede almacenar en una batería o utilizarse para el funcionamiento de otros aparatos. Asimismo, se puede conectar a un sistema de carga solar como apoyo complementario.

Bicilavadora: Según la capacidad del tambor, pueden albergar entre cinco y diez kilos de ropa. Una alternativa ideal para lavar la ropa sin necesi-

dad de frotar a mano. Tiempo estimado: 25 minutos.

Bicimolino: Muele todo tipo de alimentos, como granos y concentrados. Puede llegar a moler un kilo y medio por minuto.

Bicidesgranador: Desgrana el maíz, dos toneladas aproximadamente al día. El bicidesgranador es individual y muy cómodo, ya que se puede transportar al lugar de trabajo al no necesitar una fuente eléctrica. Vibradora Mezcla y compacta el cemento y arena. Se usa para la producción de tejas de microceto (más resistentes y térmicas que la mina galvanizada) con un molde. Además, el coste de producción es mínimo, por lo que es una buena opción de negocio.

Pero hay muchas más, como el **biciesmeril**, para afilar cualquier tipo de herramientas agrícolas; el **biciazadón**, para arar y limpiar la tierra, o la **bicisierra**, para cortar madera.

Villabikess
Taller de bicicletas

Cristóbal Casquel
villabikess@gmail.com
tel 622 594 208

Todo tipo de bicicletas
Carretera
MTB
BMX Patines y
Electricas Monopatines

C/ Amposio Vallejo, 19
Madrid

Che
BICI

TIENDA TALLER

CHEBICLES
VALENCIA CALLE IBIZA 6

bike coops
embajadores 29

fixi dixi

TRÉBOL

Bicimensajería 91 530 32 32
Tienda y taller 91 506 15 34

www.bikecoops.net

info@mammoth.es

MAMMOTH
www.mammoth.es

MADRID
C/ FUENTE del BERRO 9
28009 MADRID
Tel: 91 309 32 59
Fax: 91 401 59 16

MOSTOLES
C/ FRAGUA 2
28933 MOSTOLES
Tel: 91 614 09 10

ALCALÁ HENARES
ROTONDA PITÁGORAS 1
P.I. EL PILAR, nave 703
28806 ALCALÁ de HENARES
Tel: 91 879 75 87

MAJADAHONDA
C/ SAN JOAQUÍN 9
28220 MAJADAHONDA
Tel: 91 634 17 88

¡Mucho más que tu tienda de bicis!

f t+ g+ v

bamboocycles

VISITA NUESTRO SHOW ROOM

C/ LLUNA 3, 08001 BARCELONA
+34 934 436 680 | INFO@BICIOUS.COM
WWW.BICIOUS.COM

BICIOUS

Anúnciate en

Ciclosfera

publicidad@ciclosfera.com

BICICLETAS TALLER

COMPLEMENTOS LIBROS

GRIPP
WWW.GRIPP.CC

BRETÓN DE LOS HERREROS, 5. MADRID
91 399 02 40 - FACEBOOK.COM/GRIPP.CC

URBAN SOUL
BIKES

BICICLETAS & PATINETES
VENTA, ALQUILER Y REPARACION

C/ Palafox, 3 - 28010 Madrid
91 222 11 12 - raul@urbansoul.es
NUEVA TIENDA EN CHAMBERÍ

www.urbansoul.es

RE-CYCLING
MADRID

BICICLETAS DE SEGUNDA MANO

Si lo tuyo es la bici y el reciclaje, aquí te sentirás como en casa.

Ronda de Toledo, 18 | 28005 Madrid
Tfno: 91 002 15 79 | 674 05 22 42

Calle Ramón y Cajal Nº1 | 28902 Getafe
Tfno: 91 695 74 83 | 639 555 139

Calle Real Nº4 | 28981 Parla
Tfno: 91 082 03 65 | 633 633 533

somosrecyclingmadrid@gmail.com
www.re-cyclingmadrid.es



Mirando al futuro

Esta iniciativa se está llevando no sólo a núcleos rurales, sino que, de forma progresiva, va ganando terreno en las ciudades. Son muchos los que empiezan a apostar por un consumo responsable y comprometido con el medioambiente y que, frente a la tiranía de las grandes corporaciones eléctricas y enérgicas, están optando por alternativas ecológicas y de autoabastecimiento.

“Al pedalear conseguimos diez veces más fuerza que la ejercida con los brazos”, explica Diana Rueda, voluntaria española que trabajó en Maya Pedal en 2010. “La bicitecnología es una vía interesantísima de desarrollo alternativo, incluso para países como España. Es perfectamente funcional en el entorno rural, pero también en el urbano”. Una revolución ecosostenible que la bicicleta no ha querido perderse, figurando en primera fila como una de las principales aliadas en el cambio. ♡

Son muchos los que empiezan a apostar por un consumo responsable y comprometido con el medioambiente



ORIT

 COOPER BIKES

velobur

 venta - alquiler - reparación

Tel. 610 50 35 23

 Plza. España | Burgos

Bicicleta urbana y más...

 Alquiler, venta y reparación

Mi Bike RIO

 Telf: WWW.mibikerio.com

 91394652

Madrid

- PoloBike
- Johnny Loco
- Route 66
- Alpina / Anita
- Biciclásica
- 4ever

Metro:

 Príncipe Pío

DESCUBRE

 UN MUNDO NUEVO

XAMAYCAFM

 NATURALSTORE

Siguenos en

BICIO

URBANO

**Venta, reparación

 y alquiler.**

C/Mariano Vergara, 11

 30.003 Murcia (Barrio Santa Eulalia)

 Tel.: 868078520

Tienda Online:

www.biciurbano.com

LA LUNA

 shipping

bicimensajeros®

 desde

1995

www.laluna.coop

VIVA CHAPATA

 Taberna Bocadillería

Ave María 43 - Lavapiés - (Madrid)

WWW.

FIXIE

BARCE

LONA

.COM

FIXIE

BARCELONA

BIZIPOZA

CARQUIZANO 9, DONOSTIA

WWW.BIZIPOZA.COM

 943 24 36 67

BICICLETAS

DINAMO

- Bicis de 2ª mano

 y nuevas
- Taller
- ¡Compramos

 tu bici!
- Marqués

 de Vadillo, 1

 28019 Madrid

bicicletasdinamo.com

Sin prisa



OBJETIVO

bicicleta

El ciclismo urbano es una fuente de inspiración constante: siete fotógrafos profesionales de todo el mundo, especializados en la bicicleta, nos hablan de su trabajo, de la democratización de la fotografía gracias al móvil, de qué bicis usan ellos y de si sus fotos pueden ayudar a cambiar la movilidad urbana. Ellos nos desvelan sus secretos: toma nota, y dispara.

por Eugenio G. Delgado

La fotografía de ciclismo urbano es parte esencial de la obra de estos siete profesionales: todos destacan la atractiva combinación bici-ciudad y las posibilidades casi infinitas que ofrece.

El estadounidense Matt Lingo, por ejemplo, subraya la adrenalina de “encontrarte constantemente con situaciones inesperadas. Siempre estoy atento al movimiento, y siempre con gente. El elemento humano, al final, es la clave”. Desde Berlín, Constantin Gerlach nos habla de su gusto por el “minimalismo” y el “dinamismo”. “Aquí es difícil de encontrar”, dice, “pero me paso horas dando vueltas en bici hasta llegar a localizaciones que considero limpias. Hacerlo me permite combinar mi amor por la bici y mi trabajo, y es esencial mostrar la velocidad de nuestros viajes ciclistas a través del tráfico”.

Energía y dinamismo

Porque pedalear es esfuerzo, habilidad y movimiento, y eso se refleja en las (buenas) fotos. Otro estadounidense, Will Goodan, vive y fotografía en Tokio. “Es una ciudad increíble para captar cada ángulo, cada edificio”, explica, “y si añades unas bicis se crea un todo maravilloso”. Las impactantes imágenes creadas por el taiwanés Father TU tienen mucho de todo eso: “Reconozco los paisajes y la arquitectura de Taipei”, asegura, “pero quiero que mis fotos tengan, además, movimiento. Es lo que me hace sentir energético y dinámico”.



“Supongo que la fotografía puede ayudar a hacer más visible este medio de transporte, pero sólo con ella no conseguiremos respeto”



El gallego Lino Escuris vive más cerca, en Madrid, pero sus fotos han dado la vuelta al mundo. “Las posibilidades que te da la ciudad son infinitas. Puedes combinar ciclismo con arquitectura, fotografía de calle, obras más espontáneas o fotografía más documental”. Óscar Carrascosa, también en Madrid, corrobora que “la ciudad es un estupendo estudio de trabajo y la bici un complemento muy especial. Si encima tiene un buen ciclista... Lo bordas”. “Los límites los pones tú”, añade desde Barcelona Brazo de Hierro. “Sólo tienes que pasear por tu ciudad y encontrarás mil y un sitios para crear fotos con bicicletas”.

Concienciar a pedaladas

Brazo de Hierro se mueve por Barcelona en una Dosnoventa Detroit 2, “tanto como me lo permiten el Ayuntamiento y los taxistas con carné de autos de choque. La ciudad está bien, pero la gente no está muy concienciada... Supongo que la fotografía puede ayudar a hacer más visible este medio de transporte, pero sólo con ella no conseguiremos respeto”. Escuris, desde Madrid, también cree que “somos los usuarios más indefensos en el tráfico”, y vuelve a usar la palabra “visibilidad” para referirse a la fotografía. “La mentalidad de los conductores es que invadimos su espacio”, argumenta, “y tendrán que pasar un par de generaciones hasta llegar a la normalidad de uso que hay en otras ciudades”, lamenta.



Brazo de Hierro



Óscar Carrascosa



Will Goodan

La Leader Bike mark1 de Matt Lingo le lleva por San Diego, “una ciudad no demasiado buena para el ciclismo pero en la que se va mejorando”. En su opinión, el auge de la fotografía ciclista es idóneo “para demostrar que la bicicleta es práctica pero también la forma más divertida de moverte en el caos urbano”. “Dar publicidad a la bici a través de nuestras fotos”, añade Father TU, “ayudará al respeto. Transmitirá que las bicis hacen más amigables las ciudades. Uso una Ferrveloci Pista y, aunque en Taipei hay muchos coches y motos, las bicis se han multiplicado. Debemos aprender a respetarnos”.

El móvil y la fotografía improvisada

Lo que reconocen casi todos es que, al haber más ciclistas, también ha crecido la demanda de imágenes. “De unos años para acá hemos pasado al estilo urbano”, explica Carrascosa. “Antes se llevaba más el MTB, pero hoy en día lo urbano llama más la atención”. Y Brazo de Hierro asegura que, sobre todo, lo que ha cambiado es la facilidad para fotografiar. “Todo el mundo puede hacer fotos con su móvil, sean buenas o malas”.

¿Todo el mundo es fotógrafo con un móvil en la mano? “A mí me sirve para tener muchas referencias visuales, pero el hábito no hace al monje y el sacar buenas fotos con el móvil y usar un par de filtros no convierte a nadie en fotógrafo”, comenta Escuris. En la misma línea se expresa Gerlach: “Es estupendo que todo el mundo pueda sacar una buena foto, pero para crear una serie interesante o una historia tienes que profundizar, y ese es un reto que requiere talento y mucha práctica”.



Constantin Gerlach



BICICLAJE

Compra-venta y reparación
de bicicletas de segunda mano
y mucho más



VENTA

Dinero en el acto



DEPÓSITO

Hasta 3 meses



**PLAN
RENOVE**

Cambia tu bici por otra

Betanzos, 2. 28925 Alcorcón (Madrid)

Tel: 912 596 073 • info@biciclaje.es

www.biciclaje.es

Móvil: 656 579 987



LA LUNA shipping

logística
internacional
para el sector
de la bici

www.laluna.coop

RUTAS PANGEA

www.rutaspangea.com

Alquiler Bicicletas

Viajes en Bici

Turismo en Bici
por Madrid

Paseo Yeserías, 15
España C/Arganda
28005 Madrid

pangea@rutaspangea.com
91 57 28 39 o 680 49 2 59



eBike75

CONVIERTE
TU BICI
EN ELÉCTRICA



Desde
460€*

*Presentando esta publicidad
tendrás un **10% de descuento**

www.eBike75.com

912 93 64 44

Matías Turrión 6 bis 28043 - Madrid

Síguenos en:

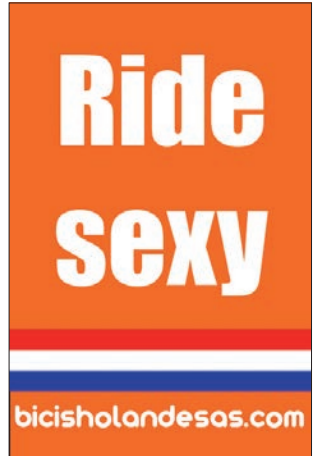
facebook



Brompton
Brooks
Bruno
Moustache
Ortlieb
Tubus
Schwalbe
Early Rider
Kalkhoff
Dahon
Stevens
Yepp
Nutease
Abus
Vaude
Ergon
Basil
Surly
Crumpler
etc.

mundoraintxe

www.mundoraintxe.com



**Ride
sexy**

bicisholandesas.com



Milian Parts

Especialistas
en **BROMPTON**

www.milianparts.com



Anúnciate en

Ciclosfera

publicidad@ciclosfera.com



CUERVO STORE

Música - Moda - Arte

Velarde 13, Malasaña, Madrid

Facebook.com/CuervoStore

CONSEJOS de maestro

BRAZO DE HIERRO: “Conoce a la gente a la que quieras fotografiar. Aprende cómo pedalean. Controla la técnica del barrido, y lleva siempre encima la cámara”.

CONSTANTIN GERLACH: “Fíjate en las marcas del asfalto, busca los colores minimalistas... ¡Y las bicicletas y riders más impresionantes!”.

FATHER TU: “Familiarízate con las funciones de tu cámara. Haz muchas fotos, pero aprende a elegir la única, la mejor. Y estate siempre alerta”.

LINO ESCURIS: “Presta atención a los detalles y la composición. E intenta anticiparte, porque es un tipo de fotografía muy espontáneo”.

MATT LINGO: “Agáchate, no tengas miedo de tirarte al suelo. Simplifica. Y dispara mucho: mantén siempre el dedo en el disparador”

ÓSCAR CARRASCOSA: “Improvísala. Esa es la clave”.

WILL GOODAN: “Busca las imágenes limpias y los espacios abiertos”. 📍



Óscar Carrascosa

Las redes sociales, una opción más

Móvil en la mano. Conexión portátil a Internet. Y, por consiguiente, la foto de un ciclista urbano viéndose, en cuestión de segundos, en todos los rincones del mundo. “Instagram, por ejemplo”, explica TU, “ofrece un nuevo camino. Se captura el instante y se sube en tiempo real: es mucho más excitante y potente visualmente”, dice. “Yo no uso las redes sociales para mostrar mi trabajo”, explica Googan, “sino que cuelgo las fotos en mi web o en el blog”. Lingo va un paso más allá, y recomienda a cualquier aspirante a fotógrafo de bicicletas “armar una buena web o blog o componer libros fotográficos en Issuu. Si usas sólo Facebook o Instagram te estás disparando en el pie”.

¿Estilo o firma?

En efecto, páginas como Instagram o Tumblr difunden las imágenes de estos profesionales por todo el mundo... Pero, muchas veces, sin firma. Father TU, por ejemplo, es muy seguido en Flickr, donde almacena sus fascinantes imágenes. “La mayoría de la gente me conoce a través de Flickr o Instagram”, explica, “y si me roban alguna foto, en



Oscar Carrascosa



SUS WEBS

BRAZO DE HIERRO

<http://brazodehierro.com/>

CONSTANTIN GERLACH

<http://constantingerlach.de/>

FATHER TU

<https://www.flickr.com/photos/ffxiking/>

LINO ESCURIS

<http://cargocollective.com/linoescuris>

MATT LINGO

<http://mattlingo.com/home.html>

ÓSCAR CARRASCOSA

<http://www.carrascosaoscar.com/>

WILL GOODAN

<http://willgoodan.com/>

realidad, sólo puede darles las gracias. Creo que el robo de imágenes no es un problema para mí”.

A Óscar Carrascosa, “personalmente”, tampoco le importa mucho este asunto. “Cada uno sabe lo que hace y si tú lo haces bien, no tienes de qué preocuparte”, asegura. “El que copia es porque va detrás y no tiene la capacidad de hacer lo que nosotros hacemos. Es mi forma de verlo con cierta perspectiva”, comenta Ecuris. “Sinceramente, no tengo mucha idea de dónde acaban mis fotos”, dice Brazo de Hierro. “Con una marca de agua a veces es suficiente para que sepan que es tu trabajo o, si no, por tu estilo la gente suele reconocerte”, concluye. “He llegado a ver fotos mías en otras webs y con firmas ajenas”, añade Goodan, “pero no me preocupa demasiado. A la gente que le guste lo suficiente lo que hago, antes o después, vendrá a buscarme”. ♥

CONSIGUE GRATIS *Ciclosfera*



EN ESTOS DISTRIBUIDORES...

A CORUÑA

Eco-logical
C/ del Cantábrico, 2
Bajo dcha.
981 904 040

BARCELONA

Bicibus
C/ Lluna, 3
934 436 680

Cap Problema

Plaza Traginers, 3
info@capproblema.com

O2town

Passatge Maiol, 8
935 320 506

BURGOS

Velobur
Plaza de España 1
Local 10
610 503 523

GUIPÚZCOA

Bizipoza
C/ Carquizano Kalea, 9
943 243 667

GIJÓN

Eco-logical
C/ Marqués de San Esteban
69, Bajo dcha.
985 343 170

MADRID

Biciclaje
C/ Betanzos, 2
Alcorcón
912 596 073

Bicicletas Dinamo

Gta. Marqués de Vadillo, 1
665 84 48 26

Cuervo Store

C/Velarde, 13, local

Ebike 75

C/ Matias Turrión, 6 bis
649 306 617

Gripp Madrid

C/ Bretón de los Herreros, 5
627 534 459

In Bicycle We Trust

C/ Antonio Acuña, 12
914 350 140 / 659 911 456
/ 680 380 572

Mammoth

C/ Fuente del Berro, 9
913 093 259

Mammoth 2

C/ San Joaquín, 5
Majadahonda
916 341 788

Mammoth 3

C/ Fragua, 2
Móstoles
916 140 910

Mammoth 4

Rotonda de Pitágoras, 1
Nave 703
Alcalá de Henares
918 797 587

Mi Bike Rio

C/ de Aniceto Marinas, 26
911 39 46 52

Re-cycling Madrid

Ronda de Toledo, 18
910 021 579

Re-cycling Getafe

C/ Ramón y Cajal, 1
Getafe
91 695 74 83

Re-cycling Parla

C/ Real, 4
Parla
910 820 365

Restaurante de La Riva

C/ Cochabamba, 13
914 58 89 54

Rutas Pangea

Pº Yserias 15
915 172 839

Singularbikes

C/ Constitucion, 108
Fuenlabrada

Urban Soul

C/ Palafox, 3
Tel 91 222 11 12

Villabikes

C/ Ambrosio Vallejo, 19
622 594 208

Viva Chapata

C/ Ave María, 43, local

MURCIA

Bicio Urbano
C/ Mariano Vergara, 11
868 07 85 20

Hospital de bicis

C/ Cuartel de Artillería, 1
968 344 388

NAVARRA

Mundoraintxe
C/ Nueva, 121
948 213 033

VALENCIA

Chebici
C/ Ibiza, 6

...0 en los
+ de 100
puntos
adicionales

Búscanos en tu ciudad:

ÁLAVA • ALBACETE •
ALICANTE • ALMERÍA
• ASTURIAS • ÁVILA •
BADAJOZ • BARCELONA
• BURGOS • CÁCERES •
CÁDIZ • CANTABRIA •
CASTELLÓN • CIUDAD REAL
• CÓRDOBA • LA CORUÑA
• CUENCA • GERONA •
GRANADA • GUADALAJARA
• GUIPÚZCOA • HUELVA •
HUESCA, ISLAS BALEARES
• JAÉN • LEÓN • LÉRIDA •
LUGO • MADRID • MÁLAGA
• MURCIA • NAVARRA •
ORENSE • PALENCIA • LAS
PALMAS • PONTEVEDRA •
LA RIOJA • SALAMANCA
• SEGOVIA • SEVILLA •
SORIA • TARRAGONA •
SANTA CRUZ DE TENERIFE
• TERUEL • TOLEDO •
VALENCIA • VALLADOLID
• VIZCAYA • ZAMORA •
ZARAGOZA

Encuentra tu distribuidor más cercano en:

www.ciclosfera.com

¡Ciclosferízate!

¿Quieres distribuir nuestra revista?

Si tienes una tienda, una cafetería o un restaurante, te interesa:
ponete en contacto con nosotros y *ciclosferiza* tu ciudad.

ciclosfera.com/larevista/distribucion

めーる
光の
通の
画人

8 Hatch
Casual Eye Wear

2F 渋谷ココットレンズ

両目・非球面も！
高品質レンズ
5,500円
から

眼鏡
専科

レンズ

パチンコ
エスパス
日本

3大看板イベント!

毎月1日・15日は
1号店の日

毎月7の付く日
7のハート

月と日が重なる日
毎月11・22日
ソロ目DAY



文化村通り沿い徒歩1分



マルハツ
MART

パチンコタワー渋谷
5-58-3905

パチンコエスパス日拓

パチンコエスパス日拓



Foto Niko Stenberg

TOKIO

DOMAR AL GIGANTE

Rodamos por la ciudad más poblada. Un lugar único y mastodónico, de costumbres extrañas pero con un aspecto común: las bicicletas se abren paso, cada vez más. 'Konichiwa', ciclistas: al fondo hay sitio.

por James Hadfield



Las catástrofes naturales y los Juegos de 2020 han revitalizado el ciclismo en Tokio

En una metrópolis de más de 11 millones de personas, son necesarios un milagro o una catástrofe para que se produzcan cambios significativos en la movilidad. Tokio ha vivido hace poco ambas cosas: cuando, el 11 de marzo de 2011, un terremoto de 9 grados Richter sacudió la costa noreste de Japón, provocando un devastador tsunami y la posterior catástrofe de Fukushima, la capital se libró de la mayor parte de los daños. Pero sí sufrió desperfectos su sistema de transporte público, una maravilla que transporta a decenas de millones de pasajeros cada día y que, a las pocas semanas, recuperó la normalidad.

Pero algo sucedió esos días: las tiendas de bicicletas del centro agotaron sus existencias. Centenares de miles de oficinistas se hicieron con ellas para no caminar, conducir o pagar un taxi. El lunes siguiente al terremoto Shigeki Kobayashi, presidente del Grupo de Estudio para la Promoción de la Bicicleta, se plantó en una esquina y sonrió: al contar los ciclistas que pasaban vio que se habían multiplicado por cuatro.

Objetivo 2020

Hoy, más de tres años después, hay muchos más ciclistas urbanos en Tokio que antes del terremoto. No sólo porque muchos de los que co-



Fotos James Hadfield





Fotos James Hadfield



menzaron a pedalear por necesidad se han convencido de sus bondades sino porque, además, en el horizonte se asoma una cita que promete cambiar la fisonomía de la ciudad: los Juegos Olímpicos de 2020.

Su concesión puso a las autoridades a trabajar a toda velocidad (a la japonesa, dirían algunos). En tiempo récord se pusieron en marcha titánicas obras públicas y, en concreto, importantes infraestructuras ciclistas. Detrás de muchas está Yoichi Masuzoe, gobernador de la ciudad y político abiertamente europeísta que se ha comprometido a duplicar la cantidad de carriles bici antes de los Juegos.

Ante un anuncio así, muchos responderían “ya era hora”. Y es que, a pesar de que el 14% de desplazamientos locales se realizan en bici (más que en Londres, París y Nueva York juntos), a principios de 2014 la capital japonesa contaba con sólo 126 kilómetros de carril bici.

‘Mamacharis’ para todos

La realidad es que la mayor parte de los desplazamientos ciclistas se realizan por el barrio: ir a la compra, recoger a los niños, desplazarse a la estación de tren... Aunque se pueden ver BMX, fixies o plegables, la variedad más extendida es la bicicleta de paseo. Una montura robusta, pesada y algo torpe, con guardabarros y cesta delantera y que, en caso de pertenecer a un padre o madre de familia, suele contar con asientos infantiles. Por eso son llamadas cariñosamente *mamachari*, híbrido de las palabras mamá y chariot (carro).

Pero no sólo los padres van en *mamachari*: también los jóvenes, oficinistas y jubilados. Quizá sea por su precio, sorprendentemente bajo: una *mamachari* básica de la respetada marca Asahi puede conseguirse por 12.000 yenes, unos 85 euros. Y quizá, también, por su eficacia. Byron Kidd, el autor australiano del popular blog *Tokyo By Bike*, asegura que “al 99% de los ciclistas japoneses les da igual la mecánica, el cuidado o la estética. Sólo quieren llegar del punto A al B”.

Un lugar de contrastes

Las zonas residenciales de Tokio son ideales para este ciclismo. De hecho, en la mayoría de los barrios se pueden encontrar aparcamientos con diversos niveles que pueden albergar centenares —e incluso miles— de bicicletas. Son el lugar perfecto para que los trabajadores y estudiantes depositen sus monturas antes de tomar el tren. Alrededor, inabarcables barrios, en su mayoría de estrechas calles en las que apenas pueden cruzarse dos coches. Un modelo que prioriza la circulación a velocidades bajas, la vida reposada de los suburbios frente al bullicio del centro y todo pese a una densidad de población extrema: 14.000 personas por kilómetro cuadrado, casi el doble que Nueva York.



***Las ‘mamacharis’,
bicis de paseo
robustas y baratas,
son las reinas de la
capital japonesa***



Fotos James Hadfield

Desde 1970 está permitido rodar por la acera, y son muchos los ciclistas que no quieren bajarse a la calzada

En las grandes calles y avenidas es distinto, lo que se percibe más claramente sobre una bici. Incluso cuando no es hora punta, las calles más transitadas son escenario de multitudinarios atascos causados, al menos en parte, por el inmenso número de semáforos, que convierten cada trayecto en un crispante ejercicio de parada y arranque. Al poderse sortear coches la bicicleta es más rápida y eficaz. Y si uno prefiere no arriesgarse puede ir por la acera, como la mayoría de *mamacharis*.

El binomio imposible

Así es: en Japón es legal circular por la acera, y esa permisividad es una de las razones que explican el elevado uso de la bici. Cuando las ventas de coches se dispararon en los años 60 y, con ellos, aumentó drásticamente el número de accidentes, los políticos nipones se comprometieron a fomentar el ciclismo, y en 1970 se modificaron las leyes para poder circular por la acera. Lo que iba a ser una ley a corto plazo se convirtió en permanente y, pese a los tibios esfuerzos de la policía para “expulsar” a los ciclistas de la acera, la medida sigue en pie. Según Kobayashi, “la situación es así desde hace 40 años, y llevará otros 40 enderezar las cosas”.

La gran mayoría de los carriles bici de Tokio están en la acera y no en la calzada, a menudo sin ningún tipo de barrera física para separarlos



LIBERTAD... CONTROLADA

de los peatones. Los de la calzada tienen un diseño pobre: aparecen para, unos pocos metros después, desaparecer bruscamente y sin indicación. En otros casos cuentan con una barrera que los separa de los automóviles, pero a las bicicletas se les permite viajar en ambas direcciones, lo que genera confusión. Pasa hasta en carriles estrechos, en los que es prácticamente imposible que las bicis se crucen sin chocar.

“Es bueno ver que se intenta cambiar algo, porque las normas son diferentes y eso lleva a que los ciclistas se hagan un lío”, apunta Kidd al referirse a las variaciones de un barrio de Tokio a otro. “Veo un montón de grupos y asociaciones ciclistas tratando de hacer cosas buenas, pero con muy poca coordinación entre ellos”. Con el gobernador Masuzoe poniendo un renovado énfasis en el tema todo podría cambiar, porque los ciclistas locales también han caído en la cuenta.

Cuestión de convivencia

Un buen ejemplo es Night Pedal Cruiser, reunión mensual donde los ciclistas se reúnen para pasear, al atardecer, por el centro. Su ritmo es muy tranquilo, y se pone un estricto énfasis en la seguridad: cascos, señalización de mano, elementos reflectantes... “Es duro ser ciclista aquí”, admite Naohiro Kiota, uno de sus organi-

Al rodar por Tokio por primera vez sentirás que la anarquía es la norma: hay bicicletas en todas direcciones compartiendo espacio con coches y peatones pese a la casi total ausencia de señalización. Pero, sobre todo, te llamará la atención el respeto y orden que subyacen en el caos. Los japoneses son estrictos: toda bicicleta debe estar identificadas con un número en el cuadro. La luz es obligatoria de noche. Y la más mínima sospecha de que la montura no sea tuya puede llevarte a comisaría, hasta el punto de que si pedaleas con una bicicleta prestada tendrás que llevar una carta de su dueño explicando por qué no es él quien la lleva.



Foto Niko Stenberg

Muchos han culpabilizado a las fixies de los accidentes: ahora son obligatorios los frenos

zadores. “Tienes coches estacionados en todos lados y otros que paran súbitamente en medio de la calle. Los taxistas son muy peligrosos: cambian de carril y abren sus puertas sin previo aviso... Ojalá los conductores fueran más conscientes de nuestra presencia”, se lamenta.

Pero, una vez más, los ciclistas no son del todo inocentes, y se han multiplicado los accidentes causados por ciclistas temerarios. Muchos han culpado a las fixies, lo que ha llevado a las autoridades a tomar cartas en el asunto: toda bicicleta que circule por Tokio debe contar con freno delantero y trasero. Aunque la medida parece desproporcionada, no es menos cierto que a muchos ciclistas locales les vendría muy bien un curso de educación vial.

El Gobernador Masuzoe aludió a algunas de estas problemáticas. “Tokio debe aspirar a seguir el ejemplo de ciudades como Estocolmo”, apuntó. “Allí, las aceras, calzadas y carriles no están claramente divididas, pero las personas siguen las reglas de tránsito y todo funciona a la perfección”, escribió. “No es como Japón, donde circulan bicicletas por el lado equivocado de la calle y se saltan los semáforos”.

Ni muy deprisa, ni muy despacio

Tal vez los más temerarios podrían aprender de Tokyobike. Su dueño comenzó su actividad en 2002 en Yanaka, un viejo barrio artesanal.

Al ver la brecha en el mercado entre las *mamachari* y las bicicletas de carretera de gama alta comenzó a fabricar monturas elegantes, coloridas y a un precio razonable. Su planteamiento era sencillo: si hay bicicletas de montaña, tenía que haber bicicletas para Tokio. “No están diseñadas para ganar carreras”, explica Davide Kenjoh, un exbimensajero que dirige la tienda de Tokyobike en el moderno barrio de Koenji. “Hacemos énfasis en llevar un estilo de vida agradable: ni muy rápido ni muy lento. Las bicis son ideales para explorar la calle a un ritmo cómodo”. El concepto está calando: Tokyobike tiene siete tiendas en el extranjero y lugares como Londres, Nueva York y Berlín.

Apoyado sobre el mostrador de la tienda, con cafetería, Koenji alaba pedalear por Tokio. “Si vas en tren, apenas llegas a conocer los alrededores de la estación. Te pierdes tiendas, rincones, pequeños cafés y miles de cosas interesantes en cada esquina. Lo que me gusta de moverme en bici es que lo ves todo conectado”. El gigante, entonces, se humaniza y se hace amigable. “Es una ciudad muy compacta”, dice Koenji, “pero no lo aprecias hasta que no la recorres en bici”. ♡

“Lo que me gusta de ir en bici es que ves todo conectado”, dice un exmensajero y vendedor



Las nuevas e-bikes de **Kettler** montan el motor **Panasonic** más potente de 250 vatios. Puedes probarlas en **In Bicycle We Trust**, pide cita en el **91 435 01 40** o en **info@inbicyclewetrust.com**



Presentando este cupón

10%
de descuento
en taller

Punto oficial



Distribuidor exclusivo en España



C/ Antonio Acuña, 12, Madrid. Metro Príncipe de Vergara. T. 91 435 01 40



HERMANA FIXER

Según dice, es “caliente y una gran amante de las fixies”. Hablamos con Rita, la líder de las Fixed Gear Girl Taiwan, un blog fresco y provocador con decenas de seguidores de todo el mundo.

Fundado en 2007, fue el primer blog taiwanés hecho sólo por fixeras. Siete años después, es una completa página por la que desfilan bicicletas de todo tipo, complementos y, claro, muchas chicas de todas las nacionalidades locas por la bicicleta.

¿Por qué creasteis el blog?

Porque nos apasiona la bici, disfrutar de la vida y progresar. Y queremos mostrar que ir en fixie no es cosa de hombres: también nosotras disfrutamos del esfuerzo y el amor por pedalear.

¿Qué es, para vosotras, el ciclismo?

Mucho más que un deporte o un medio de transporte. Es un camino muy saludable de disfrutar de un estilo de vida distinto.

Sois 14 chicas haciendo el blog... ¿Cómo os organizáis?

Somos, más que un equipo, una familia. No sólo nosotras: creemos que todas las chicas fixeras del mundo somos como hermanas y que este es un lugar donde compartir pensamientos, comentarios y la felicidad común de montar.

¿Por qué tú lo haces en fixie?

Por la simplicidad de su diseño, que conlleva minimalismo, ligereza,

za, sencillez de mantenimiento y posibilidades de personalización. En fixie te sientes parte de un colectivo, pero también muy individualista porque cada bici refleja la personalidad de su dueña.

Además de al blog... ¿A qué te dedicas?

Soy jefa de ventas en Zadig & Voltaire. Lo de las bicis viene de antes... ¡Iba todos los días al colegio pedaleando!

¿Cuál es tu bicicleta?

Ahora monto una Cinelli MASH Bolt y una Colnago, y acabo de vender mi Zunow rosa... ¡No podía cuidar de tres fixies a la vez!

¿Qué otras aficiones tienes?

Escalar, viajar, correr, jugar al badminton... Casi cualquier deporte, y ahora me he aficionado al entrenamiento en suspensión TRX.

¿Cuál es la situación del ciclismo en Taipei?

Cada vez más gente va en bicicleta, y eso incluye a muchas chicas. Casi todos los fines de semana hay apasionantes eventos. Y otra cosa: por aquí hay mucho tráfico, y creo que es muy recomendable llevar casco. ¡La seguridad es lo primero! ▶



Foto Rafa Zamora

BUENA PRENSA

Gumersindo Lafuente es uno de grandes gurús de la prensa digital. Ha trabajado en *El País*, *El Mundo*, *Soitu*, *eldiario.es* y un sinfín de medios más. Y es, ante todo, un férreo defensor de la bici urbana.

Pregunta sencilla y obligada: ¿por qué te mueves en bici?

Porque me hace más libre y más feliz.

¿Te ha inspirado pedalear a la hora de ponerte a escribir?

Ir en bici, correr, son actividades inspiradoras casi siempre. Pero cuando vas por Madrid en la bici hay que ir más pendiente del entorno que de ensoñaciones.

¿Qué bici tienes?

Dos Trek, una de ciudad y otra de montaña.

En tu última columna con la bici como protagonista criticabas duramente el caos que sufren muchos ciclistas urbanos. Sin embargo, concluías con una bonita frase: “Ciclistas, estamos ante una gran oportunidad. Ocupemos la calle”. ¿Crees que el futuro es esperanzador?

Claro que es esperanzador. A pesar de los problemas y limitaciones, nunca se dio una oportunidad como la que hoy tenemos. Creo que la racionalidad de la bici se va a ir imponiendo sobre la prepotencia de la cultura del automóvil. Es un movimiento global, el coche está dejando de ser un objeto de culto absoluto y muchos jóvenes, por ideología o por problemas económicos, buscan alternativas.

Ser periodista es duro en los tiempos que corren. Pero ¿es hoy más necesario que nunca?

Es duro, pero hay otros oficios mucho más duros. Por eso no podemos estar todo el día quejándonos. Y claro que es necesario. En los momentos de crisis y confusión el buen periodismo, el ético, el comprometido con la gente, es fundamental. Un bien escaso pero imprescindible.

Como impulsor del mundo digital, cuéntanos... ¿somos demasiado dependientes de las tecnologías? ¿Serías capaz de estar un día entero sin mirar el teléfono móvil?

Claro que puedo. Hay momentos para todo. Otra cosa es instalarse en el bando de la negación de la realidad. Durante años hemos visto cómo parte de la industria (de la música, del cine, de la prensa, ahora de los hoteles o los taxis) se ha negado a aceptar que la tecnología iba a cambiar las reglas de juego. Y ya hemos visto los resultados.

¿Qué años del siglo XX, cuando no había Internet?

Nada que pueda en realidad volver. Tener 20 años menos, recuperar a gente que ya no está... Lo demás son nostalgias sin fundamento.

El futuro del periodismo pasa por...

Innovación, talento y compromiso. 🍌

ro es grandísima

1 las pequeñas.

Saint-Pierre



Foto Gabriel Gutiérrez

HEROÍNAS DEL PEDAL

Reina Fernández es venezolana. Publicista, profesora universitaria y, ante todo, activista de la bici al frente de Bicimamis, una agrupación de mujeres que luchan por fomentar el ciclismo urbano.

¿Qué es Bicimamis? ¿Cuándo surge y por qué?

Bicimamis, o Bicimamis Venezuela, es un colectivo de chicas, ciclistas urbanas, que busca empoderar a la mujer en la ciudad a través del uso de la bicicleta como medio de transporte. Surgió a finales de 2011 como una forma de reivindicar a la mujer y a la bicicleta, en un país catalogado por tener “mujeres hermosas”, y en donde la bici no es más que un artículo deportivo.

¿Cómo es el día a día para un ciclista urbano en las calles de tu ciudad, Valencia?

Básicamente, aún no se concibe la bicicleta como una manera de moverse por la ciudad. Se ve como una fantasía, algo arriesgado y peligroso de hacer. No obstante, desde 2012 el movimiento ha ido creciendo poco a poco. Cada vez son más las personas atrevidas y arriesgadas que se movilizan en bicicleta por la ciudad. El día a día de un ciclista urbano en Valencia consiste en luchar contra la resistencia de una sociedad que usa el automóvil como principal medio de transporte, y que piensa que la bicicleta es simplemente un artículo deportivo que estorba en las calles.

Valencia tiene una circunstancia curiosa: no tiene un gobierno municipal central, sino cinco municipios autónomos. ¿Esa descentralización es positiva o negativa para las políticas de movilidad?

Pues particularmente pienso que positiva; ya que podemos dirigirnos directamente al representante de cada municipio. Es mucho más personal y cercano. Y definitivamente, algo que podríamos aprovechar para impulsar el ciclismo urbano.

En general, ¿crees que en Venezuela se apuesta por la bicicleta como medio de transporte?

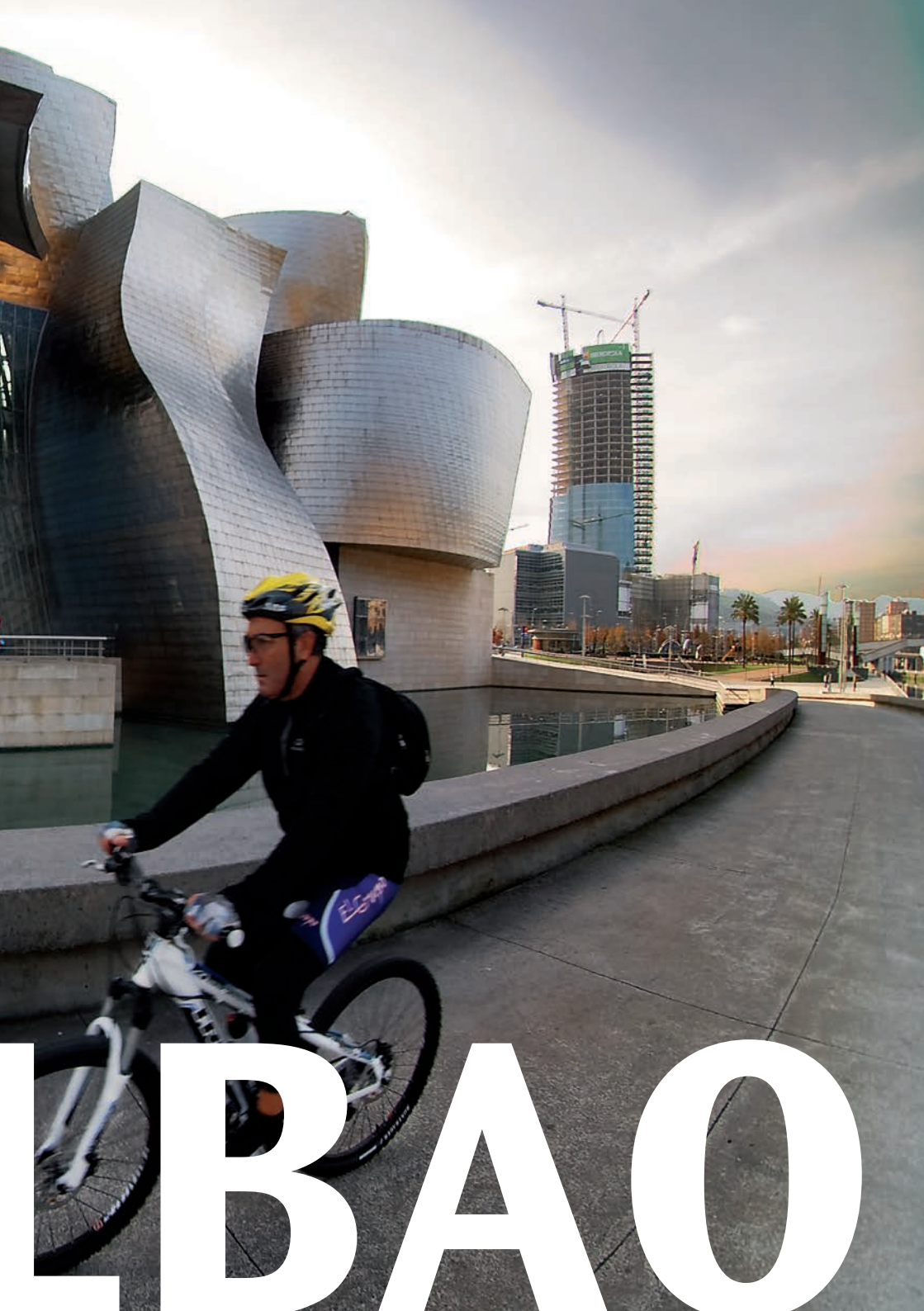
Estamos trabajando en ello. Pienso que el camino que hemos recorrido desde el boom que hubo en el 2011, principalmente en Caracas, ha sido largo y pesado, pero provechoso. Aún falta mucho por recorrer, pero es una tendencia irreversible. Muy a pesar de ser un país exportador de petróleo, donde la gasolina es exageradamente económica, estamos creciendo en cultura ciclista; pero, definitivamente, hay que seguir pedaleando. 🚲



Reset B I I

La capital vizcaína ha experimentado una sorprendente transformación en apenas unos años, y la bici quiere profundizar ese cambio.

Por Silvia Borge



LEBAO

UNA RUTA POR BILBAO

Bilbaíno de 28 años, Carlos Alien-Cyclist pedalea cada día de su vida. Colabora con publicaciones especializadas y escribe el blog *biziosona.com*, en el que habla desde viajes (en los últimos cuatro veranos ha recorrido casi 14.000 kilómetros por 22 países europeos) a mecánica. “Una de mis rutas preferidas es subir Argalarío y desconectar de la urbe”, cuenta. “En la subida se ve, en algún claro del bosque, la ciudad calmada, el mar, el Serantes, el Anboto al fondo”. De vuelta, considera obligado pasar por la Playa de la Arena para, después, tomar el carril bici de Muskiz-Bilbao.

Es una tarde calurosa. Javi, parte activa de Biziz Bizi, la Asociación de ciclistas urbanos de Bilbao, me espera en la estación para charlar sobre la ciudad y cómo se vive sobre ella a dos ruedas. Ha venido en bici desde Barakaldo; yo, en autobús desde Vitoria, cargo con una bolsa de viaje, mi ordenador y mi cámara de fotos.

Conozco Bilbao desde que era una niña. He caminado por sus calles de día y noche en todas las estaciones durante toda mi vida, y vivido en primera persona su transformación. En mi infancia era gris y ruidosa, como la *Metrópolis* de Fritz Lang. Ahora no.

Bilbao vive un proceso de revitalización estética, social y económica desde que en octubre de 1997 se inaugurara el Guggenheim. Atrás quedó la ciudad oscura e industrial, y pasear por sus calles es hoy un placer. Muchas zonas antes obstruidas por el tráfico son ahora amplias vías peatonales, llenas de comercios y bares donde sucumbir a los pintxos, y donde la bicicleta se abre paso.

Sálvese quien pueda

Por supuesto, no todo es de color de rosa. Basta un simple paseo por la estación de autobuses, San Mamés o Indautxu para ver, sin ir más lejos, algunas de las atrocidades que se han hecho con



Foto Shutterstock/ MIMOHE



Foto Julen Landa



Foto Julen Landa

los bidegorris (bicarriles) en esta ciudad. Algunos están cortados constantemente por varias carreteras; otros son completamente invisibles tanto para peatones como para ciclistas, ya que sólo unas pequeñas chapas metálicas los diferencian del resto de la vía.

En 2007 había 13 kilómetros de bidegorris. El Ayuntamiento aseguró que irían completando una red que llegara a todos los barrios hasta sumar 75 kilómetros, pero en la actualidad no suman más de 25. En su gran mayoría, ocupados por “deportistas de bidegorri”, personas haciendo footing o patinando que convierten nuestras pedaladas en una aventura de videojuego.

“La mayoría de los tramos de bidegorri son demasiado estrechos y peligrosos”, explica Carlos, autor del blog *Biziosona*. “Están ubicados en zonas muertas que no permiten al ciclista ser visible en incorporaciones ni cruces, lo que aumenta el riesgo de atropellos”.

Pero hay más motivos para que los ciclistas se sientan defraudados con las políticas de movilidad locales. “En octubre de 2013 se aprobó la implantación de zonas 30”, cuenta Javi. “A día de hoy aún no se ha hecho”. Del mismo modo, muchos denuncian la escasez de aparcamientos. Al otro lado de la balanza, se ha mejorado el servicio de préstamo de bicis, añadiendo puntos de recogida, aumentando la cantidad de monturas, ampliando el horario de alquiler y contratando más personal de mantenimiento.

MI BILBAO

En realidad no fue hace tanto, aunque ahora parece lejano. Son recuerdos vivos, pero difuminados por el reflejo del sol en las aceras, el imperceptible zumbido de los radios y el seductor crepitar de las cadenas. Aquel Bilbao hostil, maquillado con una suciedad carismática y canalla, se dejó horadar año a año por neumáticos finos y certeros, y cada metro recorrido cien veces se convertía en un jardín revelando el Bilbao, digamos, de hoy. Definirlo sería rendirse, asumir que lo que nos da es lo que hay. Y hay más, mucho más. Se huele en el aire cuando esa humedad da tregua y te regala unas horas de clima mágico. Se vislumbra en esos surcos invisibles, caminos surgidos del cemento inclemente e inhóspito que sólo nos hacen ansiar unos metros más. Unos pocos metros más, siempre, bajo nosotros.

Yahvé M. de la Cavada

AUGE ELÉCTRICO

Bilbao no es tan llana como Vitoria o San Sebastián. La mayoría de los desplazamientos son cortos y céntricos, porque no son demasiados los que usan la bici para llegar desde diferentes municipios del área metropolitana. Además, quienes viven en los barrios altos no suelen desplazarse en bici, aunque las eléctricas empiezan a verse cada vez más. Javi, de Urban Bikes, sostiene que algunas de las personas que no usaban este medio de transporte se animan gracias a la asistencia al pedaleo.

Mirando al futuro

Una cosa parece clara: Bilbao aún se está desperezando, y los datos no son esperanzadores. Una encuesta de la OCU publicada en julio revelaba que es la ciudad española donde menos se usa la bicicleta. Lejos quedan lugares como Valencia (donde un 47% de ciudadanos usan la bici al menos una vez por semana) o la vecina Vitoria (46%): Bilbao, con su exiguo 17%, se asemeja más a ciudades como Madrid, con su no menos pobre 19%.

¿Dónde está el problema? Bilbao es la urbe más poblada del País Vasco, con 347.300 habitantes. Su núcleo urbano está rodeado por dos cadenas montañosas que limitan el municipio, al que divide en dos la ría. Sobra decir que en Bilbao llueve todo el año: el txirimiri acompaña hasta en verano. Pero... ¿es el clima, la orografía, el tráfico? Resulta paradójico que una ciudad tan cambiada esté en una fase tan embrionaria con respecto a actuaciones de movilidad sostenible. Hay buenas



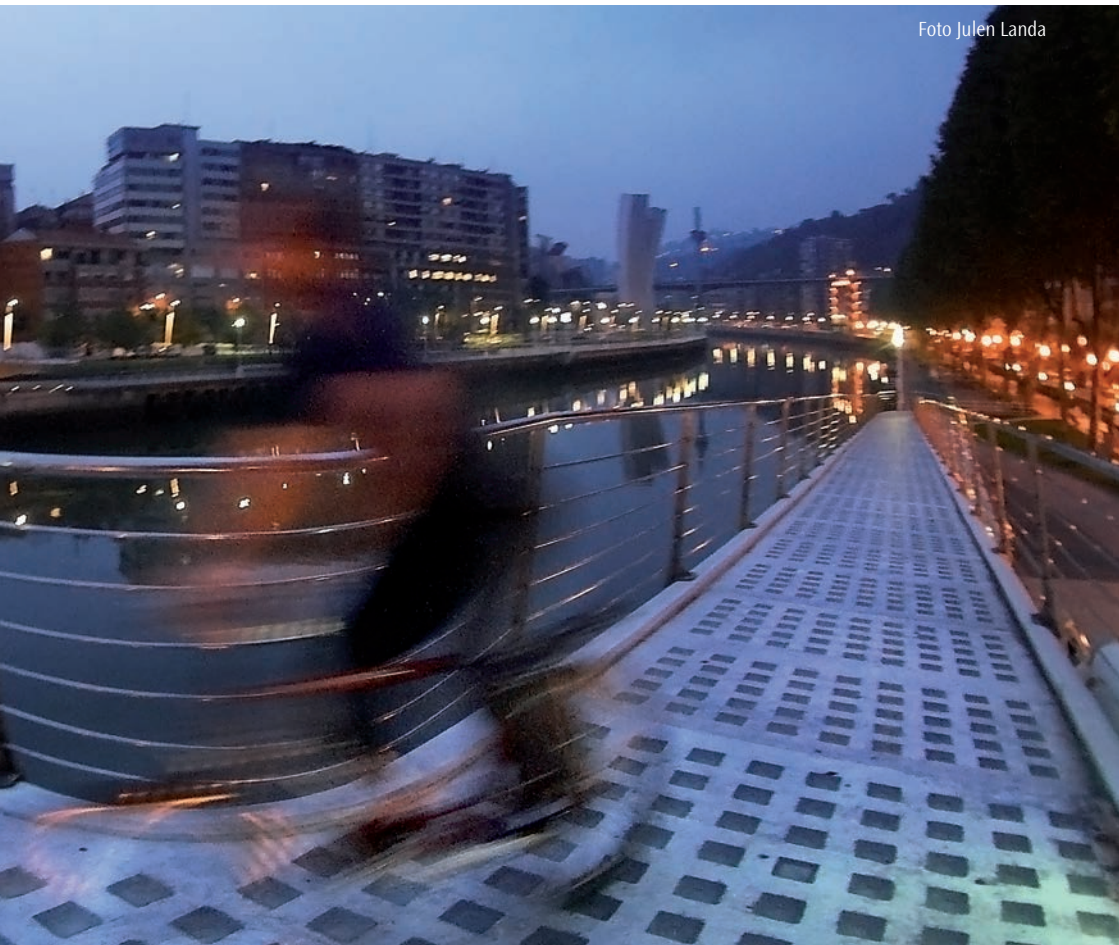
intenciones por parte de la ciudadanía, pero “la mayoría no se atreve a meterse entre coches”, como reconoce Javi. Todos coinciden en una cosa: a Bilbao le queda mucho por hacer. Es necesaria una respuesta firme por parte del Ayuntamiento para una planificación y diseño urbanísticos que favorezcan la movilidad sostenible y que aporten más seguridad en los desplazamientos en bicicleta.

Porque, a pesar del txirimiri y las cuestas, la gente quiere moverse en bicicleta, disfruta pedaleando y manifiesta una verdadera necesidad de cambio. Existe una voluntad colectiva por hacer de Bilbao un modelo de ciudad sostenible. “Es una cuestión de respeto”, concluye Rosa, una bilbaína que lleva 20 años desplazándose en bicicleta. Respeto entre coches y ciclistas, y entre ciclistas y peatones. Cuando ese respeto campe a sus anchas y las bicicletas se multipliquen, Bilbao habrá realizado una verdadera transformación. ♡

FEMINISMO Y PEDAL

El domingo 1 de diciembre de 2013 Elena Rodemann, ciclista urbana, organizó por primera vez en Bilbao una *alleycat* feminista, que pretendía hacer pensar sobre la desigualdad y cómo se refleja en la ocupación del espacio público. “Riot Ride *Alleycat* nace de la iniciativa de una agrupación femenina”, explica la propia Rodemann, “que ve la poca presencia de mujeres en este tipo de carreras urbanas”. En aquella primera edición participaron unas 25 personas, mujeres y hombres.

Foto Julen Landa



TIEMPO DE LIBERTAD

Sus ilustraciones te suenan de Internet, pero no sabías a quién pertenecen. Porque, como a Bansky y otros artistas huidizos, al brasileño Adams Carvalho le interesa que se conozca su obra, no su cara. “Pienso en dibujar todo el tiempo de forma compulsiva, por placer y no por dinero”.

por Paulo Gleich
ilustraciones Adams Carvalho

Adams vive en una pequeña casa de Lapa, en São Paulo, adonde se mudó hace 15 años desde su ciudad natal, Sorocaba. En Lapa tiene también su estudio, donde trabaja como ilustrador autónomo. “Siempre he dibujado”, cuenta, “y desde muy temprano supe que trabajaría de eso. No sé hacer otra cosa”.

Carvalho vive en Sao Paulo, donde es fácil verle rodando sobre alguna de sus tres bicicletas

Empezó publicando ilustraciones en *Folha de S.Paulo*, uno de los periódicos más importantes de Brasil, y no ha parado de colaborar con diarios, revistas y libros. Intenta “huir” del universo publicitario, trabaja casi exclusivamente en plataformas digitales (“es más fácil, rápido y eficaz”) y, cuando no es para ganarse la vida, se entrega a sus proyectos personales. “El trabajo paga las facturas”, explica, “pero es en esos proyectos donde ejerzo mis propuestas artísticas y conceptuales. Si no saco tiempo para eso, me angustio. Necesito tener la libertad de producir qué, cuánto y cuándo quiera, y por eso no busco comercializar mis ilustraciones”, confiesa.

Tres novias

Si no le encuentras dibujando en su estudio búscale en las calles de Sao Paulo: es probable que las esté surcando sobre una de sus fixies. Tiene tres, las personaliza él mismo y las quiere tanto que a una de ellas, la chilena Sparton (las otras son una freestyle y una Bianchi), la llama “mi segunda esposa”.

WALL









Sao Paulo no es un lugar más, sino la urbe más grande de Suramérica con una población casi equivalente a la suma de las 20 ciudades más grandes de España. Una metrópoli inmensa, dominada por cinco millones de coches pero en la que, según el artista, algo está cambiando. Cuando empezó a rodar, hace unos años, “era inadmisibile compartir la calle con coches, motos, autobuses o camiones. Pero el escenario ha cambiado, aquí y en todo Brasil”.

Según una asociación ciclista local el número de ciclistas se triplicó de 2012 a 2013, pero la mejor noticia es que el número de muertos en accidente se redujo un 62,4% en los últimos ocho años, a la vez que se multiplicaban los movimientos y organizaciones de ciclistas urbanos. El urbanista Jaime Lerner lo resume en una bonita metáfora: “el coche particular es el cigarrillo del futuro”, afirma, “un problema público a tratar y eliminar”.

Experiencia filosófica

Pero, además de solución racional, la bici también es una buena receta emocional. “Es ecológica y sustentable, sana, práctica e incluso políticamente correcta”, dice Carvalho, “pero sobre todo pedaleo porque me gusta, porque me siento bien conmigo mismo”. También, por eso, dibuja tantos ciclistas, para así construir un imaginario. “Toda cultura funciona así: las imágenes contribuyen a establecer valores. Montar en bici es increíble. Es una experiencia, casi, filosófica.”

Es esa magia, junto al inmenso altavoz que representa Internet, lo que ha hecho que las ilustraciones de Adams retumben más allá de Brasil. Han estado en la portada de revistas como *Cykeln*, *Boneshaker* o *Velô*, pero llegan a la gente, sobretodo, a través de redes sociales y casi siempre sin firmar. Algo que, lejos de preocuparle, casi le agrada. “Internet es un enorme territorio libre”, dice, “donde una vez que algo cae gana vida propia. Nunca firmo mis ilustraciones: es, en cierta forma, dar libertad y autonomía a mi trabajo. Lo que importa es que la imagen circule. No es necesario que mi nombre viaje al lado, haciendo publicidad de mí mismo.”

Lo que sí que le apetece es que sus obras se incorporen al paisaje urbano a través de carteles. Le gustaría hacerlo él pero, si alguien se le adelanta, tampoco le molestará demasiado. Al contrario: para Adams, lo importante es que las bicicletas, ya sean reales o dibujadas, estén en la calle. ¿Para eso se crearon, no? ♡



Su obra crea un imaginario ciclista:
“Toda cultura funciona así, las imágenes establecen valores”

1 Camiseta anti cacos

Un mensaje desafiante en clave de humor negro: “matamos ladrones de bicicletas”. Y toda una declaración de intenciones: los amigos de lo ajeno no son bienvenidos.

shopouroboros.com

PVP: 26€



2 Sillín y cinta de manillar Leh Seats

Realizados por encargo de Division One Cycles (Austin, Texas) para acompañar a una edición especial de la bicicleta Look 695 Mondrian, la marca de sillines de cuero Leg Seats ha puesto todo el mimo del mundo en dos productos únicos, con un acabado de perforado a mano y a juego con la propia bicicleta.

www.lehsplymfg.com

PVP: 445€



3 Guardabarros Ass Savers

¿Por qué no combinar funcionalidad y estética? Este guardabarros es uno de los modelos de edición limitada de la firma Ass Saver, que ha colaborado con varios ilustradores británicos de renombre.

www.ass-savers.com

PVP: 7,99€



4 Sillín Fabric Cell

Pensado para los ciclistas de huesos anchos, el modelo Cell de Fabric distribuye el peso de manera uniforme gracias a sus exclusivas células presurizadas, logrando la máxima amortiguación. Una novedad que llega al catálogo de Fabric este otoño.

www.fabric.cc

PVP: 50€



5 Soporte para pared Fixa

Un singular accesorio de madera de abedul con una doble función: servir para colgar tu bicicleta y almacenar accesorios (o lo que quieras) en su interior.

www.wearechrome.com

PVP: 120€

6 Chaqueta Vulpine

Comodidad, calidad y estilo. Vulpine se ha asociado con el diseñador británico Oliver Spencer para dar forma a una chaqueta excepcional. Ligera, impermeable y pensada cien por cien para el ciclista urbano.



www.vulpine.cc

PVP: 185€



8 Lámina de Daniel Frost

Nada como una obra de un artista para decorar las paredes de la casa de un amante de las bicicletas. El dibujante Daniel Frost pone a la venta en la web de Big Cartel obras tan hermosas como esta, de 60x40 cm.

danielfrost.bigcartel.com

PVP: 68,70€

7 Gorra Dosnoventa

La firma barcelonesa de bicicletas Dosnoventa cuenta con una línea de gorras a cada cual más moderna y singular. El modelo Denim 5 panel está diseñado y fabricado en la capital catalana.

www.dosnoventa.com

PVP: 29,90€



9 Kit de llaves EDC de Kaufmann Mercantile

Todo lo necesario, a mano. Esa es la idea de este exclusivo llavero, que incluye dos desmontables, dos llaves hexagonales y una brújula que brilla en la oscuridad.

store.kaufmann-mercantile.com

PVP: 70€



11 Gorra Look Mum no hands

“¡Mira, mamá, sin manos!” De aquel viejo chiste sacaron el nombre un grupo de amigos para fundar un café de inspiración ciclista en Londres que también cuenta con una tienda online. Entre sus productos, nos quedamos con el modelo de gorra World Champion.

shop.lookmumnohands.com

PVP: 12€



10 Polo Transparent

Pasión por la moda y la bici urbana. Es el elemento definitorio de la marca barcelonesa Transparent, que propone una completa línea de ropa ciclista. Entre sus productos estrella, este polo de edición limitada (sólo 10 unidades), fabricado en España, con bolsillo trasero y franja reflectante.

www.transparent.bike/es

PVP: 35,95€



12 Timbre Electra

El movimiento mod nunca pasa de moda. Este timbre de la célebre marca Electra le rinde homenaje a aquella subcultura con un diseño que nos retrotrae a los añorados años 60. We are the mods!

www.store.electrabike.com

PVP: 12€

13 Correa luminosa Halo Belt

Todas precaución es poca a la hora de salir a rodar de noche. Halo Belt es una correa luminosa impermeable, recargable por puerto USB y pensada no sólo para ciclistas, sino para todo aquel que quiera hacerse ver cuando caiga el sol.

www.halobelt.com

PVP: 41€

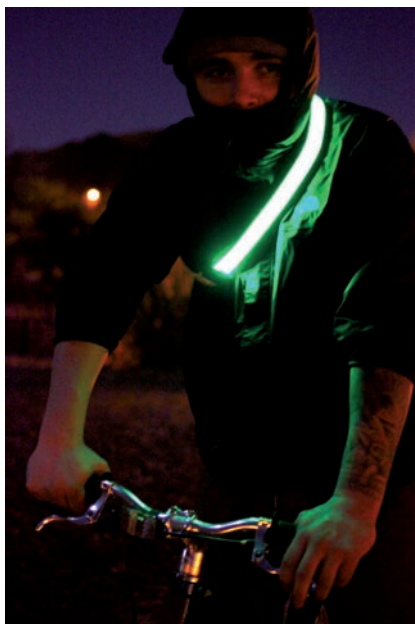
14 Casco Melon

Estilo y protección, en un producto único. El casco Melon incorpora la última tecnología de producción en un modelo moderno y urbano con una amplia gama de características para los ciclistas más exigentes.



shop.topfun.com/

PVP: 59,90€

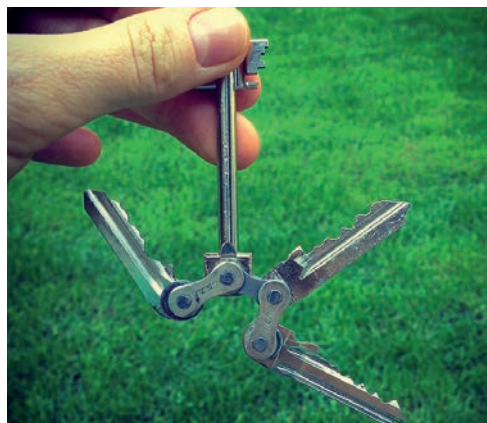


15 Chubasquero Le Col Gilet

Transpirable, a prueba de viento, de corte entallado, con elementos reflectantes y plegable hasta el extremo. Esa es la apuesta de la firma Le Col para uno de sus productos estrella.

lecol.net

PVP: 100€



16 Llaverero Tik

Uno de los llaveros más especiales del mercado. Y a buen seguro, el más ciclista. Tik está fabricado a partir de una cadena de bicicleta reciclada en la que se inserta el cuerpo de la llave, lo que reduce al máximo su volumen.

www.thisiskey.com

PVP: 26€



CICLOSFERA PRESENTA AL TORTURADO GENIO DEL MAL: **DOCTOR BROOM** EN...

el **CRIMEN PERFECTO**

Por Guillermo Casanova

¡¡AL FIN!!
¡¡SÓLO UN ARTISTA DEL
CRIMEN COMO YO,
OSKAR VONBROOM,
PODÍA DAR CON LA
ANOMALÍA PRESENTE
EN TODO SISTEMA
DE JUSTICIA!!

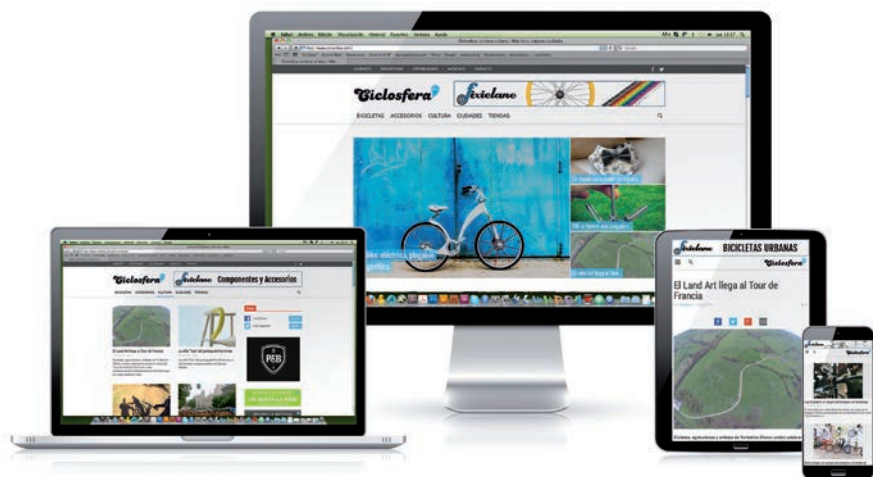
UNA FELONÍA TAN INSIDIOSA,
TAN DAÑINA, QUE, ROBA LA
ALEGRÍA DE SUS VÍCTIMAS
PASANDO DESAPERCIBIDA
PARA LAS FUERZAS DEL
ORDEN

¡ESTABA AHÍ,
OSKAR! NI
RAYO-POSITRÓNICO
NI RISKETOS CON
POLONIO...

ROBAR BICIS! ÉSE
ES EL DELITO
QUE INEXPLICABLEMENTE
LA LEY NO PERSIGUE...

MWAHAHAHAHA!!





Ciclosfera 

NUEVA WEB

Más de **200.000 ciclistas urbanos**
no pueden estar equivocados

Mucho más actualizada, interactiva, social y optimizada para dispositivos móviles. Suscripciones, distribución, publicidad, comunidad y, por supuesto, noticias: todo el ciclismo urbano está en nuestra nueva web.

Date un buen paseo por ella, y verás como repites.

www.ciclosfera.com



“Trabajadores del pueblo” (Antanas Sutkus, 1979)

Sobre una bicicleta se ha huido de guerras y se ha visitado a escondidas al amor del pueblo de al lado. En bicicleta se han hecho recados maternos, se ha ido a trabajar para volver con el pan de los hijos y, claro, se ha salido a merendar en felices y primaverales días. Sobre una bicicleta conocimos la velocidad y la independencia: fiel como un perro, rápida como un caballo y robusta como un burro, fue y será el medio de transporte más barato, eficiente y democrático. ¿Señal de identidad, complemento de moda, imán de hipsters? Los humildes campesinos de Sutkus llevan gorras, van en bicicleta y sonrñen, pero no por aparentar sino, sin más, por sentir.

Rafa Vidiella



LA FERIA DE LA BICICLETA

19-21
Septiembre
2014

ORGANIZAN

ambe
ASOCIACIÓN DE MANUFACTURERAS Y REPARADORAS DE ESPAÑA



Viernes 19
>> SÓLO <<
PROFESIONALES

LA FERIA DE LA BICICLETA

Patrocinan:



Promueven:



www.unibike.ifema.es

SÓLO PROFESIONALES:
Viernes 19, de 9 a 20 h.

ABIERTO AL PÚBLICO:
Sábado 20, de 10 a 20 h.
Domingo 21, de 10 a 15 h.

LÍNEA IFEMA

INFOIFEMA 902 22 15 15

unibike@ifema.es

LÍNEA 8
Campo de las Naciones

PASIÓN POR LAS BICIS URBANAS



mango

Votada mejor
Commuter Bike
en UK por
URBAN CYCLIST
MAGAZINE

mango
mangobikes.es

¿QUIERES VENDER MANGO BIKES EN TU TIENDA?
DISTRIBUIDOR EN ESPAÑA:

www.mangobikes.es

C/ Lope de Larrea, 2 01005 Vitoria-Gasteiz (Spain)
+34 945 267 207 info@mangobikes.es