

Ciclosfera

más bicis, mejores ciudades



SIN PRISA
LOS LÍMITES DEL DISEÑO

BICIUDAD
LA PAZ



Veteranos sobre ruedas

A man with a shaved head and glasses, wearing a white t-shirt and dark shorts, is sitting on a green stool in a workshop. He is looking down at his hands, which are holding a small object. The workshop is filled with tools, a bicycle on a stand, and various items on the walls. The scene is lit with a cool, blue-green light. The workshop is viewed through an open doorway.

ONE OBSESSION
#LIVEYOURS

S U M A R I O

#15/ Invierno 2015



02

Quiénes somos

Qué pensamos

04

Timbrazos

10

Ciclotimia

12

Rincones

14

Maravillas

16

Héroes 2.0

18

Clic-cistas

20

Retrovisor

42

Mundobici

54

Tres de los nuestros

70

Biciudad: Vigo

74

Bazar

78

Cómic

80

Ultimatúm



CORY BRENN

Nació hace 29 años en Toronto (Canadá), pero actualmente vive en Escocia, país que recorre siempre que puede a lomos de su preciosa bicicleta, de la que nos habla en el *Rincones ciclistas* de este mes. Se declara un "adicto" de las dos ruedas: "la mayor parte de mis pensamientos", explica, "giran alrededor de ciclismo y bicicletas".



CAROLINA ROA NOVA

Nació en Chile y lleva un año recorriendo Sudamérica en bici. Es la creadora de 'Ojos errantes', una comunidad en Facebook donde compartir experiencias viajeras sobre dos ruedas. Por supuesto, cualquier tipo de ayuda o patrocinio serán bienvenidos.



STEFAN FELDMANN

Vive en Vancouver... 0 encima de una bicicleta. Porque este maravilloso fotógrafo, que apenas se baja de sus amadas máquinas, es el protagonista del *Clic-cistas* de este número. Si quieres saber más de él, pásate por www.stefanf.com.



GIORGIO GRANDE

Su foto de una anciana con una bicicleta nos entusiasmó, hasta el punto de que decidimos convertirla en nuestra portada de este número. Giorgio es un auténtico especialista capturando momentos con una mirada única. Puedes comprobarlo en su web, clickinside.it.



Giclosfera 

Director: Rafa Vidiella (rafa@ciclosfera.com) **Redactor jefe:** Dani Cabezas (dani@ciclosfera.com) **Director creativo:** Raúl Marco (raul@ciclosfera.com) **Director de arte:** Raül Amigo. **Textos:** Carolina Roa Nova, Nacho Segurado, Eugenio G. Delgado, Gonzalo Garzón, Max Boraita, Cory Brenn. **Fotos:** Giorgio Grande (portada), Cory Brenn, Stefan Feldmann, Luis Carlos Díaz, Nils Petter Dale, Kalapie, Neil Moralee, Rafa Vidiella, Felipe Valles, Predrag Vuckovic, William Manners, Haceme un 14, Danielle Pereira, Geraint Rowland, David Almeida, Cliff Hellis, A Golpe de Pedal, Cero Emisiones, William Gedney. **Cómic:** Guillermo Casanova. **Ilustraciones:** María Gil. **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 Vidriella

Mala prensa

Nos llaman de una televisión para conocer las infracciones de tráfico que más sufren los ciclistas. Nos preguntan en una radio sobre los lugares más peligrosos para pedalear en determinada ciudad. Y, en una entrevista, nos insisten una y otra vez: ¿No os da miedo ser ciclistas? ¿Cuántos accidentes habéis tenido? ¿No es una hazaña o, mejor dicho, una imprudencia ser ciclista urbano?

Lo mismo pasa cada vez que los medios hablan de sistemas de bicicleta pública, carriles bici o la obligatoriedad del casco. Los primeros son sólo un lastre económico y una fuente de problemas. Los segundos, una especie de campo de batalla de ciclistas y peatones. Y el casco, o la ausencia del mismo, el paradigma de la irresponsabilidad y falta de raciocinio de los que nos movemos en bici.

Es verdad que la bicicleta está cada vez más presente en los medios, pero casi siempre para ser mostrada como una recién llegada, un capricho, una moda. Hablan de ella como de un problema más, y no como una solución. Sería bueno que los medios informaran con frecuencia sobre sus infinitas ventajas. Sería bueno y sería, por encima de todo, verdad, y la verdad debe ser precisamente el propósito del buen periodismo.



La otra portada

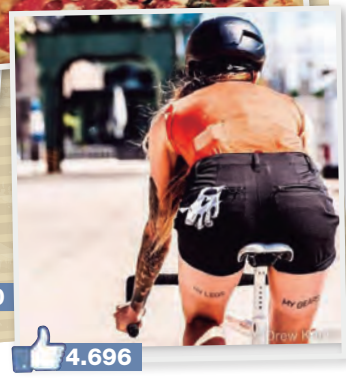
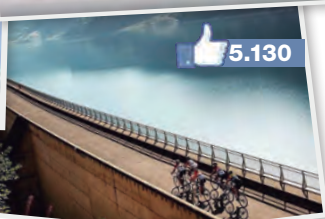
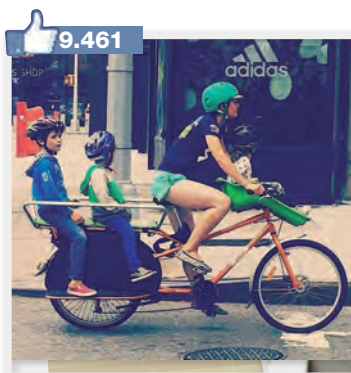
Ciclosfera no es una revista de bicicletas, sino sobre y para gente que ama la bicicleta. Por eso nuestra portada de este número, en el que el *Mundobici* habla de la tercera edad, tenía que ser la maravillosa foto de Giorgio Grande. El cuadro de Marc Figueras quedará para otra ocasión.





EL GUSTÓMETRO

No hay nada mejor que pedalear en familia. Nuestros seguidores lo saben, y quizá por ello auparon a lo más alto de nuestro Gustómetro de este número a esta simpática imagen. En segundo y tercer lugar, una manualidad y una bici... atómica.



Bobbin



*"...recupera la magia y la emoción
de tu primer paseo en bicicleta."*



@bobbinspana



facebook/bobbinspana



 motordealer

Infórmate en tu tienda de ciclismo autorizada Bobbin o en www.motordealer.com. Motordealer es distribuidor oficial para España, Portugal y Andorra.



A debate

¿UN CARNÉ POR PUNTOS PARA CICLISTAS?



- Una propuesta de ERC en el Ayuntamiento de Barcelona desató la polémica entre nuestros lectores.

>>>“Hay políticos que jamás han salido de Españistán. Nunca han estado ni en Amsterdam ni en Copenhague. No se imaginan la vida sin su cubito de lujo contaminante que los separa de la realidad” (Sebas Tian).

>>>“Pues no me parece mal. Hay mucho incívico al manillar de una bici, entregado a la tarea de que los peatones nos odien a todos los ciclistas” (Emi Sa Go).

>>>“Debatir estas cosas me parece el sùmmum del absurdo. No sé qué problema tiene España con las bicicletas: se quejan los peatones, se quejan los conductores, y cuando alguien por fin hace un carril bici, se quejan también” (Fresi Poppins).

LAS ‘PIRULAS’ MÁS FRECUENTES



- A menudo sufrimos conductas inapropiadas sobre el asfalto. Estas son, según nuestros lectores, las más habituales:

>>>“Sobre todo, el transporte público: los autobuses no respetan las distancias y te pasan rozando” (Marco Antonio Flores)

>>>“No respetar las distancias, tanto por detrás (que van achuchando), como en los adelantamientos” (Manuel Concha).

>>>“La que más he padecido yo es que no respeten mi prioridad en cruces y rotondas” (Lapis Lázuli).

>>>“Pitar. Hay que recordar que el uso del claxon en vía urbana está prohibido siempre que no sea para evitar un accidente” (Sergio Efegeé).

¿CÓMO ES TU VUELTA A CASA?



- Uno de nuestros momentos favoritos del día: regresar, sobre nuestra bicicleta, a casa. ¿Cómo es tu experiencia?

>>>“Con la plegable, la vuelta a casa se me hace corta y rápida, por lo que muchas veces hago el camino más largo por el simple placer de pedalear un poco más y sentir el aire en la cara” (JuanCris Ortiz).

>>>“Mi vuelta a casa es a toda velocidad. Entre carros, semáforos y dobles carriles el paisaje es agradable. La brisa fresca de la tarde refresca mi aliento. Esa sensación de no poder dejar de pedalear es única. Corto se me hace” (Manco Zurdo).

>>>“Es una aventura extrema: los autos son una amenaza y no tenemos ciclovías, pero lo disfruto al máximo porque me siento libre” (Biciservicios Carlos).

>>>“Tranquila y mucho más rápida que en auto, bus e incluso moto. A veces, si es temprano, voy a dar unas vueltas por puro gusto” (Pablo Rodríguez).

AVENTURA SIN LÍMITES

No importa si vas por senderos o por asfalto, la aventura se presenta de muchas formas y la línea de bicis de Aventura de Specialized está preparada para lo que sea. Con un buen equipamiento idóneo para afrontar cualquier reto, lo único que necesitarás será llevar suficientes víveres y agua para el viaje. Descubre las bicicletas Awol, Crosstrail y Diverge en specialized.com





TOP 5 NOTICIAS

Lo más leído en www.ciclosfera.com este otoño

- 1. Volkswagen, la habéis cagado**
(21.418 páginas vistas).
- 2. La Policía recupera una bicicleta robada de 12.000 euros... y que vendían por 120**
(18.018 páginas vistas).
- 3. A flor de piel: tatuajes ciclistas (II)**
(14.081 páginas vistas).
- 4. fUCI: la bici del mañana, según Specialized**
(11.212 páginas vistas).
- 5. Elia Garcia: la increíble e indignante historia de un accidentado ciclista**
(10.524 páginas vistas).

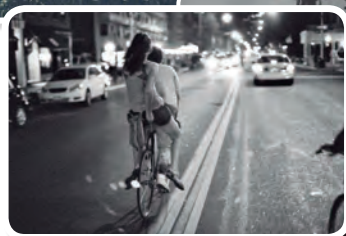
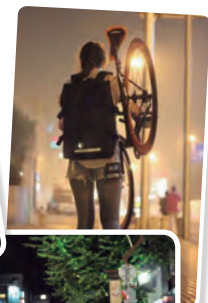
CONTADOR

El 4 de diciembre teníamos...



#lanocheesnuestra

¿Hay algún momento mejor para pedalear por la ciudad?





 **POLOANDBIKE**

WWW.POLOANDBIKE.COM

¿Controles de alcoholemia a los ciclistas?

En ciudades como Barcelona o Madrid son cada vez más frecuentes, sobre todo el fin de semana: controles de alcoholemia a los ciclistas que, de superar los límites admitidos, reciben una sanción administrativa (multa) de entre 500 y 1000 euros. ¿Qué os parece?



Ilustración María Gil

En contra

Matar moscas a cañonazos o pagar justos por pecadores. ¿Cuántos accidentes provocan los ciclistas con una copa de más? Una cifra ínfima, y más comparada con los dramas que producen los automovilistas borrachos. Es lógico: si uno está ebrio es incapaz de pedalear. Y es justo: ¿por qué no controlar también a un peatón que, borracho, puede cruzar por donde no debe? O, sobre todo, ¿por qué no hacer controles, en los lugares que todos sabemos, a los miles de conductores que circulan borrachos y en cuyas manos hay una auténtica máquina de matar?

A favor

Si queremos derechos no podemos obviar nuestras obligaciones. Cada fin de semana vemos a ciclistas haciendo esos, convencidos de estar exentos de rendir cuentas por el peligro que supone su estado de embriaguez. Esa impunidad empieza a ser cosa del pasado, a imagen y semejanza de lo que ocurre en otros países europeos donde los controles de alcoholemia a ciclistas llevan años formando parte de la rutina policial. Debemos alegrarnos por ello: es señal inequívoca de que empezamos a formar parte importante del tráfico. Pedaleemos, pero cumpliendo las normas. Por el bien de todos.

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 Pro: Comohy 41,30 - 8 velocidades - 20"

LA VUELTA A CASA



Hice la foto a principios de 2014, tras llegar a Glasgow desde Toronto. La había traído desde allí desmontada y, tras el largo viaje, la saqué de su maleta y la monté: hice la foto para compararla con otra hecha en Canadá y comprobar que todo estaba en su sitio. La bici es una Centurion Pro Tour de los ochenta, con un claro estilo 'randonneur', comprada con la pintura original pero repintada después. Es una máquina maravillosa, perfecta para el día a día pero también para los largos trayectos.

por Cory Brenn

RYMEBIKES

¡Muévete con Estilo!

2 Modelos 4 Colores Disponibles

Plegada en 11 segundos

Freno de Disco Hidráulico*

* Según versiones



Fotos: www.gonzalomanera.com

www.rymebikes.com info@rymebikes.com



PRÓXIMA ESTACIÓN, TRANQUILIDAD

Conocemos al equipo de arquitectos que ha convertido una vieja estación de tren de Drammen, Noruega, en lujoso hotel para bicicletas.

por Dani Cabezas

Una vieja foto de principios del s. XX, obra del reconocido fotógrafo Anders Beer Willse, sirvió de punto de partida. Plantados ante ella, el equipo de arquitectos MMW buscaba la inspiración para reformar la estación de tren de Gulslogen, en Drammen, y en concreto un almacén de mercancías de 1868 que había que transformar en un parking para bicicletas.

“En la foto se veían los bosques que rodean la ciudad” recuerda Claire Bay Jensen, una de las arquitectas. “Queríamos evocar la atmósfera de esos bosques en verano, transmitir la sensación de estar en el exterior pese a estar dentro de un edificio. Exploramos las posibilidades de distintos ornamentos y filtraciones de luz”.

El resultado respeta el espíritu del edificio original revistiéndolo de modernidad. Cuenta con 134 plazas para bicicletas, con dos más



Foto: Nils Petter Dale

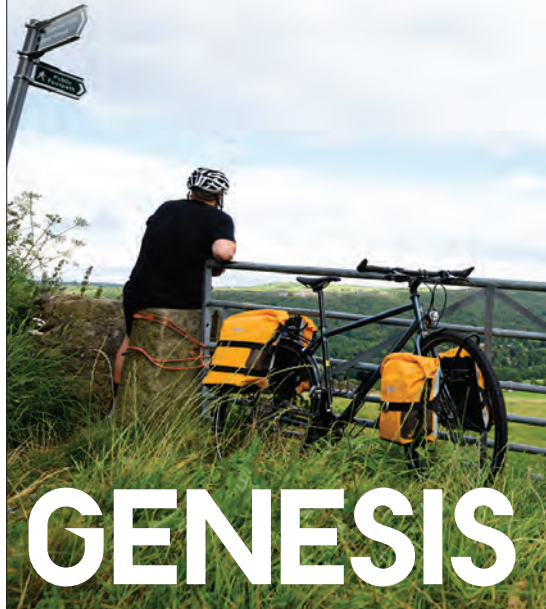
para cargo bikes y puestos de recarga para eléctricas. También bombas para inflar las ruedas. Los usuarios pueden acceder durante las 24 horas del día, los siete días de la semana, y desbloquear sus bicis a través de una app con su teléfono móvil.

“Existe un interés creciente por los hoteles para bicicletas”, explica Claire. “Los usuarios recuerdan la experiencia y aprecian disponer de un lugar seguro, a salvo de los ladrones y el mal tiempo”. Sí, además, el lugar es tan especial y conecta con lo que fue en el pasado, mejor. “Es importante buscar el potencial de los materiales existentes y reciclarlos de forma activa para incorporarlos al nuevo edificio”, explica Claire.

Las obras de reforma de la vieja estación guardaban una sorpresa oculta: los arquitectos hallaron intactos documentos de finales del s.XIX, que habían permanecido intactos. Ahora se exhiben en el museo ferroviario Jernbanemuseet de Hamar. Esperando, quizá, a servir de inspiración para otro grupo de arquitectos inquietos, como lo hiciera aquella vieja foto de Anders Beer Wilse. 🍷



RUMBLE
BIKES
.com



GENESIS



TOUR DE FER
A partir de 1260€



HÉROES 2.0 [PAPERBOY]

Éramos tan jóvenes que no nos dábamos cuenta de que ese valiente repartidor de periódicos protagonizaba un divertimento profético.

por Max Boraita

Era 1985 y llegaba a los bares una nueva máquina en la que, en lugar de un volante o el mando de una nave espacial, nos ponían delante el manillar de una bici. El reto parecía sencillo: cruzar un barrio repartiendo el *Daily Sun*. Pero el juego escondía una dificultad endiablada: evitar vallas en mitad de la acera, coches a toda velocidad, peleas de skins, bailarines de breakdance o, quizá los más odiosos, conductores de triciclos, era pura adrenalina. Todo un microcosmos virtual y muy yanqui se había conjurado contra el anónimo repartidor de la gorra. ¿Su única revancha? Sumar puntos cada vez que rompía una ventana y lograr recorrer la ciudad. O no. Porque no lo sabíamos, pero Paperboy era un héroe profético. Hoy los periódicos de papel ruedan hacia la semiextinción y nadie baila breakdance, mientras los ciclistas nos multiplicamos y conquistamos las calles. ■

‘Paperboy’ fue un videojuego creado por Atari Games en 1985. Saltó a los ordenadores domésticos más populares, como Spectrum, Amstrad o Commodore, e incluso a las posteriores consolas Game Boy, Sega MegaDrive o Nintendo 64, donde tuvo una versión tridimensional. A finales de 2009 se lanzó el juego para iPhone, aunque tiene mucho más encanto cualquiera de los simuladores de máquinas ochenteras disponibles en Internet.

PURE
CYCLING

VCLS TECHNOLOGY

VERTICAL COMFORT LATERAL STIFFNESS SIGNIFICA
UN EXTRA DE COMODIDAD GRACIAS A SU ESTRUCTURA
ELÁSTICA. MEJORA TU EXPERIENCIA URBANA CON
NUESTRA TECNOLOGÍA GANADORA.

[CANYON.COM/URBAN](https://www.canyon.com/urban)



CANYON

Clic-Cistas

Si pedalear es una bendición, hacerlo en los alrededores de Vancouver debe ser parecido a estar en el paraíso. Hablamos con Stefan Feldmann, cuya cuenta en Instagram (@stefanfyvr) es un catálogo de maravillosos momentos.

por Rafa Vidiella
Fotos Stefan Feldmann

“Soy ciclista y fotógrafo y vivo en Vancouver. Por mi trabajo me muevo tanto por el centro de la ciudad como por la costa oeste, una zona perfecta para escalar y pedalear”.

“Empecé a fotografiar ciclistas hace cuatro años, en San Francisco. Había trabajado como fotoperiodista y paisajista, pero hasta que no me marché con mi bici no orienté mis fotos a este mundo. Llevar una cámara pequeña en el sillín terminó de convencerme”.

“La bici es un camino hacia la experiencia. Fusionarme con una máquina para explorar nuevos lugares, conocer gente y disfrutar. Incluso en los paseos más duros, con la climatología más adversa, aprendo cosas y crezco. La bicicleta es mi forma de alcanzar la libertad”.

“Tengo tres bicicletas: una Cannondale CAAD 10, que uso tanto en tierra como en gravilla; una State Contender, que me ha enseñado lo divertida que es una fixie y una Leader Renovatio, que empezó siendo un capricho pero se ha convertido en mi montura cotidiana”.

“Para hacer buenas fotos de ciclistas es fundamental transmitir lo que uno siente pedaleando. Por eso es prioritario el movimiento, y me gusta disparar mi cámara cuando yo también estoy rodando”.

“La clave es la luz. Una luz única hace fascinante una foto. Los colores explotan al amanecer y al atardecer. También cuando el tiempo cambia, se abre el cielo tras una tormenta o aparece la niebla. No hay nada como salir pronto y cruzar la ciudad cuando todo el mundo duerme y persigues al amanecer. Desde tu silla ves salir el sol, y cómo el cielo pasa de negro a azul, después a naranja... Es un espectáculo”.

“Ahora uso una Sony RX100M3 y una Fuji XT-1. Pero, al final, la cámara es sólo una herramienta. He roto muchas máquinas, por lo que prefiero no cogerles demasiado cariño... ¡Lo importante es el fotógrafo, no la cámara!” 📷



La mujer nueva



Annie Londonderry partió de Boston (EE UU) en 1894 y no regresó hasta 15 meses después. Para entonces había dado la vuelta al mundo y batido un prejuicio: que el ciclismo era un pasatiempo de hombres.

por Nacho Segurado

Annie Londonderry es un símbolo de la emancipación femenina. Una joven que apostó contra su época y ganó. Su hazaña es la síntesis de dos fenómenos sociales del s.XIX muy actuales: el auge de la bicicleta como medio de transporte y el empoderamiento de la mujer.

Annie y su hazaña cayeron en el olvido, pero ahora su figura ha sido rehabilitada. Su tataranieta, Peter Zheutlin, es el autor de *Around The World On Two Wheels*, una biografía que sirvió de base para un documental. “Annie sigue siendo un enigma para mí”, reconoce Zheutlin, “puedo comprender sus motivos, pero no tengo el conocimiento profundo de por qué realmente lo hizo”. Zheutlin investigó su figura en archivos incompletos y viejos periódicos de la época. “Lo intenté, pero no pude encontrar un diario o cartas suyas”, lamenta en *Ciclosfera*.

Barreras y estigmas

Retrocedamos a 1890. Los clubs ciclistas eran reductos para el esparcimiento masculino, lugares donde alardear de récords y maravillarse de las últimas mejoras técnicas. Resultaba impensable que una mujer pudiera -¡quisiera!- entrar en estos círculos. La mujer era débil. La mujer era torpe. La mujer llevaba vestidos pesados que impedían dar pedales. Mejor: según decían los médicos, hacerlo sobre un sillín mancillaba su feminidad. “Las mujeres que osaban montar en bici estaban estigmatizadas”, explica Zheutlin, “todo eran barreras”. Todo cambió el día que una joven inmigrante judía de 23 años anunció, frente al Capitolio de Massachusetts y una audiencia de 500 perso-



**¡GANA TIEMPO,
VIVE LA VIDA!**

**NUEVA KINETO. LO ÚLTIMO EN MOVILIDAD
URBANA Y OCIO.**

Con más de 30 años de experiencia en la fabricación de las mejores bicis de aluminio, disfruta de la suavidad de sus soldaduras pulidas y de las delicadas formas de su cuadro. ¡Vuela por la ciudad! con su motor Shimano Steps, equipado con batería de Ion-litio y 418Wh de capacidad.

NUEVA KINETO, CALIDAD DE VIDA.

cannondale



“Quiero demostrar que puedo hacer todo lo que me proponga”, dijo, y poco después pedaleaba rumbo a Nueva York

nas (entre ellas su mando y sus tres hijos, amigos, mujeres sufragistas y curiosos), su intención de dar la vuelta al mundo en dos ruedas. “Quiero demostrar que puedo hacer todo lo que me proponga”, dijo, y poco después pedaleaba rumbo a Nueva York para enlazar por barco con Europa. Vestía una falda larga que escondía un revólver con culata de nácar, su bicicleta pesaba más de 20 kilos y nadie apostaba un dólar por ella.

Annie pronto cambió su incómoda vestimenta por unos ‘impúdicos’ pololos, y su tosca y pesada bici por una flamante, ligera y ‘masculina’ Sterling. Nada sentó bien: para algunos era una “depravada”; para otros, menos moralistas, una tarada. Pero además de valiente era una visionaria: había convertido su bici y su cuerpo en un anuncio. Fue la primera mujer patrocinada de la historia: no sólo machacaba las costumbres, sino que lo hacía ganando dinero. Impensable.

París, Marsella, Egipto, Jerusalén, Yemen, India... El viaje de Annie Londonderry (su apellido era otro; Londonderry era la marca de bebidas que la patrocinaba) está plagado de anécdotas, falsas la mayoría. Las malas lenguas dicen que viajó más con la bici que sobre ella, y así lo reconoce su bisnieto. Lo que parece seguro es que no tuvo un romance con un japonés ni pasó por una prisión en China ni mató un tigre en India. La prensa de entonces, que cubrió su hazaña con una mezcla de sorpresa y exotismo, tenía que vender. Y, ya se sabe, la imaginación de los periodistas...

Por fin, al volver a Boston, Annie se embolsó los 5.000 dólares de la apuesta, cerró muchas bocas, abrió muchas otras y al poco tiempo se mudó con su familia a Nueva York. Allí trabajó en un periódico y dejó una frase histórica: “Soy periodista y una mujer nueva”. Annie Londonderry pedaleó entre dos mundos en favor de la igualdad, y de ahí no se bajó. “La gran feminista de su tiempo, Susan B. Anthony”, recuerda Zheutlin, “ya dijo que la bicicleta había hecho más por la liberación de la mujer que cualquier otra cosa en el mundo”. El movimiento sufragista le debe mucho a Annie; el movimiento ciclista, también. ♥

OFERTAS
especiales
para



q10

la nueva era ya está aquí

dos versiones, **ocho** modelos diferentes

q20 q26

Rueda de 20" ó 26"

Transmisión por correa Carbon Drive

Hasta 11 velocidades

Motor regenerativo

Panel control LED ó LCD

Cambio automático



36 V - ligera - eléctrica - plegable - 2 años de garantía

quipplan

www.quipplan-mobility.com
info@quipplan.com



EL CAPRICHOS DE TRUMP

Donald Trump, empresario exitoso y precandidato republicano a la presidencia de los EE UU, creó una vez una carrera ciclista. Su ego anunció que sería más grande que el Tour de Francia, y como tal fue bautizada: Tour de Trump. Pero sólo duró dos años.

por Eugenio G. Delgado

Era la recta final de los años 80 cuando el multimillonario Donald Trump, conocido por sus excesos y ahora polémico aspirante presidencial, tuvo una gran idea: crear el Tour de Trump, una carrera ciclista bautizada con su propio apellido. La razón, tan sencilla como poco humilde: “Podríamos llamarla de otra forma, pero tendríamos menos éxito”, aseguró.

Su ocurrencia era crear una prueba que compitiera en importancia con el Tour de Francia. “Miro al futuro con mucho optimismo. Siempre estoy haciendo inversiones y creo que este evento puede ser tremendo en el futuro, incluso más grande que el Tour”, afirmó entonces sin complejos un hombre cuya fortuna actual asciende a casi 10.000 millones de euros.

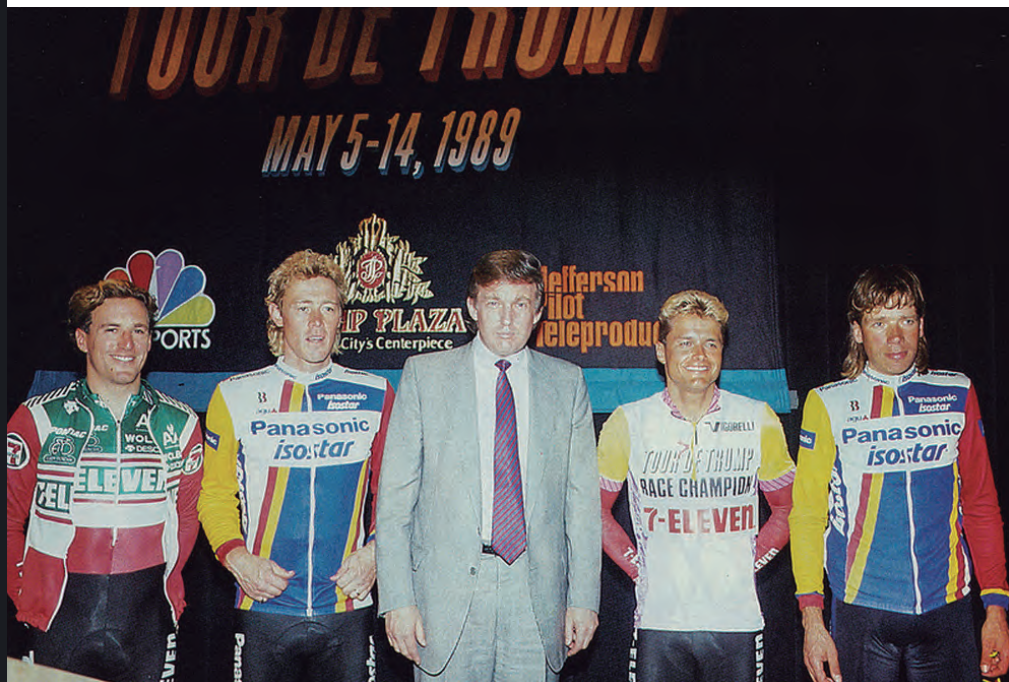


Por la costa este

Pero la carrera se disputó sólo dos años, en 1989 y 1990, en el este del país y pisando Nueva York, Boston, Baltimore, Albany o Atlantic City. En ese sentido fue un pionero, porque las grandes carreras estadounidenses se disputaban en Colorado y California, en el oeste. De hecho, la idea definitiva de Trump era que su Tour estadounidense cruzara el país de costa a costa hasta llegar a Los Ángeles.

En esas dos ediciones, de 10 y 13 etapas respectivamente, ofreció premios por valor de 300.000 euros (de los que 50.000 eran para el ganador) y captó a muchos de los equipos que disputaban por entonces la ronda gala: Panasonic, PDM, Lotto... En el pelotón se mezclaban algunos de los mejores corredores del momento con ciclistas amateurs, y hubo dos ganadores de renombre: el noruego Dag-Otto Lauritzen y el mexicano Raúl Alcalá. También, por supuesto, estuvieron las dos estrellas locales del momento: el tres veces ganador del Tour Greg Lemond y Andrew Hapsten, vencedor en el Giro de Italia de 1988.

El pelotón mezclaba algunos de los corredores del momento con ciclistas amateurs, y hubo dos ganadores de renombre



Donald Trump aparcó su pasión ciclista. En su desbocada carrera a la Casa Blanca, ha criticado al actual secretario de Estado por ir en bici

“El Tour de Trump tiene un enorme impacto”, comentaba Lemond en 1990, “y si queremos que el ciclismo crezca en EE UU necesitamos carreras así. Los efectos se verán a largo plazo”, afirmó el californiano que, sin embargo, se equivocaba. La inversión de más de 700.000 euros se sumó a otros negocios fallidos, y el multimillonario se declaró en bancarota en 1991. La carrera, patrocinada por una empresa farmacéutica, pasó a denominarse Tour DuPont, y terminó evaporándose.

Adiós a las bicicletas

Ahora, 25 años después, Donald Trump tiene más que aparcada su pasión ciclista. En su desbocada carrera hacia la Casa Blanca (frente a la que, precisamente, un día planeó una etapa de su fallida carrera) ha criticado al actual secretario de Estado, John Kerry, por ir en bici.

“Cuando sea presidente pararé el programa de Irán para fabricar armas nucleares, y no lo haré usando un hombre como John Kerry. Además de negociar mal, se arriesga a montar en bici con 72 años, se cae y se rompe una pierna. Prometo que yo nunca iré en bici ni pondré en peligro a mi país”, aseguró en un discurso. No comment. ♡

SEGURIDAD

PARA LA BICI Y PARA EL CICLISTA

INNOVADOR, CÓMODO Y SEGURO



uGrip Bordo 5700

Urban-I v.2 Neon





VELOTOPIA: ¿LA CIUDAD PERFECTA?

Arquitectos, diseñadores y urbanistas imaginan una ciudad donde todo está pensado con la bicicleta como eje central. Hablamos con ellos y con los que critican su propuesta.

por Dani Cabezas

“La ciudad del futuro no debe contar con una infraestructura ciclista: debe ser en sí misma toda una infraestructura ciclista”. Steven Fleming, profesor de urbanismo y director de Cycle Space, un colectivo de arquitectos que investiga sobre urbanismo y ciclismo urbano, resume su filosofía con contundencia y la resume en un sorprendente y radical proyecto: Velotopia.

Fleming y sus colegas han imaginado y plasmado -por el momento, sólo sobre el papel- el aspecto que tendría una ciudad en la que la bicicleta fuese el eje central. “Es sólo una idea que busca provocar”, explica Fleming. “Un proyecto creado en plena era del coche en el que hemos rediseñado todo, empezando por los edificios, para dar paso a la era de la bicicleta”.

Según Fleming, existe un grave problema que desanima a muchos ciudadanos a la hora de escoger la bici como medio de transporte: la dificultad para estacionarla o acceder con ella a casa. Un grave inconveniente que incluso afecta a ciudades como Copenhague. Para solucionarlo, Fleming imagina un edificio que ubica virtualmente en el barrio neoyorquino de Chelsea y que sería la construcción tipo de Velotopia: en él, las rampas conducen directamente a cada planta a los vecinos, que pueden descender en bicicleta hasta la calle, mientras que para subir disponen de ascensor.

*Velotopia no
contaría con
simples carriles
bici sino que todo
se orienta a las dos
ruedas*

Por el bien común

Velotopia no contaría con simples carriles bici, sino que amplias autopistas ciclistas vertebrarían la ciudad y estarían cubiertas para protegernos de las condiciones climáticas adversas. Para Fleming, “no tiene sentido que los ciclistas sean los únicos que se mojan cuando llueve”. En su opinión, una inversión así estaría plenamente justificada, dado que los ciclistas “contribuyen al bien común”. Además, la ciudad tendría grandes puentes peatonales que conectarían los distintos edificios entre sí y, para los que tuvieran



NUEVO ESPACIO BROMPTON EN EL CENTRO DE MADRID TIENDA - TALLER OFICIAL

C/ Ave María, 3. 28012 Madrid

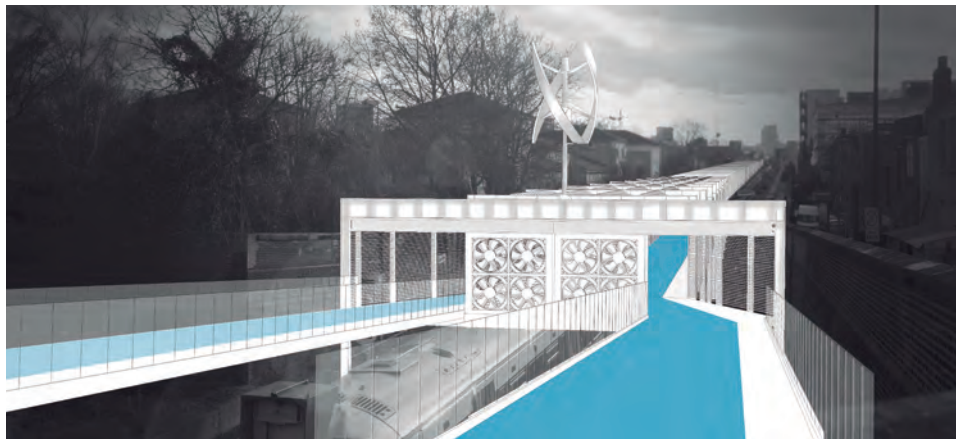
www.elingles.com

Tlf: 91 018 05 80



BROMPTON





Hay quien critica el proyecto: es tan malo el “bicicentrismo” como el “cochecentrismo”

mucha prisa, habría un nivel inferior por el que circularían las bicicletas eléctricas, destinadas principalmente al reparto y a la policía.

Fleming está convencido que las ciudades serán cada vez más ciclistas y parecidas a Velotopia porque, básicamente, no habrá otra opción. “La población aumenta sin parar, el tráfico se ralentiza y eso provoca una pérdida de dinero. La única salida será priorizar la bici y limitar la presencia de coches”, vaticina. Preguntado por una ciudad cuyo ejemplo podamos seguir, contesta con contundencia: “Velotopia. Cualquier otra fue ideada, como mucho, para los caballos, no para las bicicletas”.

Distópica e inhumana

Pero no todos ven con buenos ojos un proyecto así. “Es erróneo desde todo punto”, opina Pedro Bravo, autor del libro *Bicíos* y responsable del blog *Desde mi bici de eldiario.es*. “No creo en hacer la ciudad perfecta para las bicis, al igual que no creo en la ciudad perfecta para los coches: el objetivo debe ser hacer y tener ciudades para las personas. Lo que hace Fleming es sustituir cochecentrismo por bicicentrismo”.

“Miro sus diseños y veo ciudades distópicas, con edificios iguales y rampas por todas partes”, apunta Bravo. “Fleming habla de motivos de eficiencia, que relaciona sólo con la velocidad, y mantiene que ir caminando está bien para los pueblos pero que en las ciudades hace falta otro ritmo. Es lo contrario a lo que todos los urbanistas y pensadores dicen: la ciudad debe ser un espacio para todos, común, una conversación. Un lugar en el que lo importante no es sólo moverse sino estar y compartir. Un lugar inclusivo que permita a todo el mundo caminar, usar el transporte público o la bici. Todo ello sin contar con el hecho de que es delirante, por cuestiones económicas y de sostenibilidad, pretender tirarlo todo y construirlo de nuevo”. ♡



DELANTE
MOLA /
MÁS

WeeRide

For the Family on the Go

www.weeridespain.com
contacto@weeridespain.com
639 522 003

SILLITA DELANTERA
SAFE FRONT® DELUXE

 /weeridespain



VADE RETRO, CARRIL BICI

La capital de EE UU, Washington, ha sido escenario de una singular batalla entre movilidad sostenible y religión: una iglesia se queja de que el carril bici va contra la “libertad religiosa”.

por Gonzalo Garzón

La bici es, para muchos, algo parecido a una religión. Pero a buen seguro nadie entendería que esa pasión por las dos ruedas sea incompatible con rendir culto en una iglesia tradicional. O quizá sí.

En Washington DC, la iglesia United House of Prayer remitió una carta al director del Departamento de Transporte del Distrito (DDOT) para manifestar su oposición frontal a los planes de construir un carril bici segregado que pasase por delante del templo. El argumento era curioso: dicha infraestructura “eliminaría un carril para la circulación de vehículos a motor, así como plazas de aparcamiento frente a la iglesia, lo que supone una clara agresión al ejercicio de la libertad religiosa”.

Según esgrimen los responsables de la iglesia, la futura construcción del carril bici es “totalmente innecesaria, dado que las bicicletas han

CROOZER®

The bicycle trailer



**SIMPLY
ON THE MOVE**

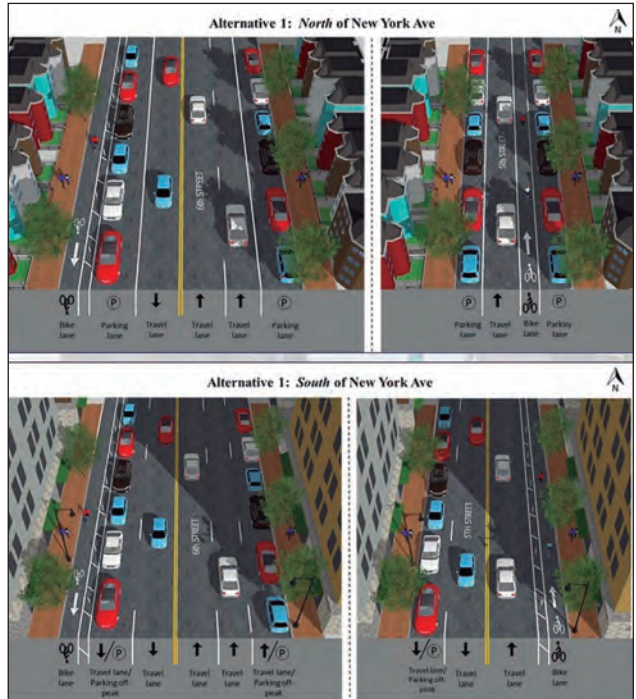


Croozer Kid Plus

Un remolque de bicicleta, un ágil carrito de paseo y un jogger todoterreno: tu Croozer viene con los tres kits incluidos. El Croozer Kid Plus es robusto y versátil. Su suspensión AirPad de material Sylomer® ofrece una innovadora absorción de choque y proporciona un confort excepcional, incluso para los más pequeños. También cuando te gusta ir por terrenos difíciles. Visítanos en croozer.com y elige tu modelo Croozer.

www.croozer.com

Los responsables de la iglesia consideran que si se construye un carril bici van a perder espacio para aparcar coches



circulado libremente y con seguridad por la zona durante todos estos años sin necesidad de contar con una infraestructura como esta” y, por tanto, sin tener que atacar “el derecho a la oración”.

“El problema fundamental son las plazas de parking”, explica a *Ciclosfera* David Clanor, del blog *The Wash Cycle*, una plataforma que trata de fomentar el ciclismo urbano entre los habitantes de la capital estadounidense. “Los domingos se permite a los coches aparcar en el carril de la derecha, delante de la iglesia, y los responsables consideran que si se construye un carril bici van a perder todo ese espacio. También creen que un carril bici provocará más congestión y que contribuirá a la gentrificación del barrio”, explica Clanor, que califica los argumentos de la iglesia como “indignantes e infundados”.

La polémica tiene precedentes. En 2013, el Ayuntamiento de Washington DC cedió ante las presiones de otra iglesia para que no construyese un carril bici frente a su entrada. Finalmente el carril bici se hizo, pero no segregado, como querían los ciclistas, sino abierto. Eso posibilitaba que en él aparcasen los vehículos en los días destinados al culto, en una decisión salomónica que la iglesia aceptó con agrado. La medida supuso, sin embargo, un duro mazazo para los colectivos ciclistas de la ciudad, que ahora temen que algo así se repita. 📍



EL CICLO
BIKE ART & RENTAL



EL CICLO BICYCLE CONCEPT STORE
Carrer Nou de Sant Francesc 17
08002 Barcelona
www.elciclobcn.com
www.facebook.com/RCicloBcn



TIENDA TALLER



CHEBICLES
VALENCIA CALLE IBIZA 6

Moda, bicis,
style y
delicatessen
en Santander



LA DOLCE VITA
SANTANDER

C/ Ruamayor, 4
Frente Ayuntamiento
www.cesarbenet.com
f La Dolce Vita Santander

info@mammoth.es



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

MOSTOLES
C/ FRAGUA 2
28933 MOSTOLES
Tel: 91 634 09 10

ALCALÁ DE HENARÉS
ROTONDA PITÁGORAS 1
P.I. EL PILAR, nave 703
28806 ALCALÁ de HENARÉS
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+ y+ i+ v+


vander
Bike

Venta y reparación
C/ Berlín 6, 08014
Tel. 93 330 25 69
<http://vanderbike.com>
Síguenos en f t+ g+ y+ i+ v+

Barcelona
PUNTO DE VENTA OFICIAL DE




BICICLETAS TALLER



COMPLEMENTOS LIBROS

GRIPP
- WWW.GRIPP.CC -



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

SEGUROS CATALANA OCCIDENTE

Seguros para CICLISTAS y BICICLETAS.

Francisco Javier Goya Olivera
Agente de seguros exclusivo
nº reg. C046850456389R
fj.goya@agentes.catalanaoccidente.com

Paseo de la Castellana, 4 - 3ª Planta
28046 Madrid
Tel: 91 566 12 70 | Móvil: 638 134 481



GENESIS

ridgeback

DISTRIBUIDOR EXCLUSIVO

RUMBLE BIKES
.com

932 070 909
INFO@RUMBLEBIKES.COM
C/GRAN DE SANT ANDREU 35
08035 BARCELONA



MAGIA AMBULANTE

Dos jóvenes españoles cruzan África en bicicleta proyectando películas a pedales. Hablamos de Cinecicleta, o de cómo mezclar arte, ciclismo y generosidad.

por Dani Cabezas

Ecología y cultura. Aventura y solidaridad. Todo ello y mucho más es Cinecicleta, un proyecto puesto en marcha por Carmelo López e Isabel Segura, dos jóvenes residentes en Madrid que recorren África de norte a sur proyectando películas... sin necesidad de enchufes. Tan sólo es necesario pedalear para que se produzca electricidad y, con ella, la magia del cine ante un público que en muchas ocasiones no ha visto nada parecido.



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

bicimensajeros®

20
aniversario

www.laluna.coop

albergue cicloturista
EL SALTO
apertura 2016



Taller de bicis, alquiler, venta
Rutas por la comarca
Camino de Santiago

 **EL SALTO.es**

**DEPORTES
Y ENTRETENIMIENTO**

TIENDA, TALLER Y ALQUILER
DE BICICLETAS



Cádiz, 1. Almería - Carboneras
675 610 792 • 950 888 115
pjbikeshop@gmail.com


Bicicletas, accesorios, talleres, viajes...



mundoraintxe

Calle Nueva 121 - 31001 Pamplona - 948 213033
www.mundoraintxe.com

Especialistas en Brompton
www.capproblema.com



CAPROBLEMA
BROMPTON Barcelona

**Ride
sexy**

bicisholandesas.com

**BICI
CON
ALAS**

ALL FOR RIDE

**TALLER
ESPECIALIZADO**

Av. Pablo Iglesias 48
91 189 53 77

www.biciconalas.com

**ANTIQUE
CICLES**
BARCELONA

TALLER

**VENTA Y RESTAURACIÓN
de BICICLETAS CLÁSICAS
de CARRERAS**

@ Antique Cicles
info@antiquecicles.com
Tel.: 93 529 73 09
Clot, 24. 08018 Barcelona



“Ver la cara de la gente y, sobre todo, de los niños pasándose bien es de lo más reconfortante que hemos vivido”

“Ver la cara de la gente y, sobre todo, de los niños viendo cine y pasándose bien es una de las imágenes más reconfortantes que hemos podido ver nunca”, cuentan Carmelo e Isabel a *Ciclosfera*. “Nuestro objetivo es entretener, hacer pasar un buen rato. No queremos dogmatizar ni educar. Sabemos que el cine, por sí mismo, ya te lleva a otro mundo, te abre la mente y te hace reflexionar sin explicar nada más. Sólo nos apetece que dentro de unos años haya alguien que se acuerde que por su pueblo pasaron dos personas en bici con un cine, en el que había que pedalear para hacerlo funcionar”.

De Marruecos a Madagascar

La bicicleta es, además del mecanismo con el que ponen en marcha su proyector, el medio de transporte con el que planean cruzar el continente entero. “La bicicleta es la mejor manera de viajar”, cuentan. “Te aporta la velocidad perfecta para conocer los lugares, la gente y la naturaleza. Te da tiempo a entender las costumbres, absorber parte de la cultura y, de alguna manera, integrarte. Además, la gente es muy hospitalaria con los ciclistas: te abren sus casas, comparten su comida y te hacen un hueco en su hogar”.

Sin duda, necesitarán esa hospitalidad. Por delante tienen dos largos años de un viaje que apenas acaba de empezar. “Más que un viaje, es un cambio de vida. Lo hemos dejado todo: trabajos fijos, casa... desprenderse de las comodidades y salir de tu zona de confianza da cierto vértigo, pero una vez lo haces te sientes libre y abierto. Te das cuenta de las cosas que de verdad importan”.

Carmelo e Isabel han ahorrado durante años para conseguirlo. “Es un proyecto autofinanciado”, nos cuentan. “Tenemos gente y empresas que nos han ayudado, como Astucas, Proyector 24 o Asolo, y directores que nos han cedido sus películas para proyectarlas: Javier Fesser, Isabel Coixet, Santiago Alcantud... Además del cine local que vayamos recopilando por el camino llevamos cortos, documentales y largos de ficción. También cine universal o películas mudas y, por supuesto, mucha animación infantil. Familia, amigos y gente interesada en el proyecto también está poniendo su granito de arena para hacer este sueño realidad. Cualquier mínima aportación nos empuja a seguir adelante y nos permitirá estar un tiempo más en África”.

De cara a esas posibles aportaciones han puesto en su web un número de cuenta (ES87 1491-0001-27-2131147221) por si cualquier persona quiere echarles una mano, por modesta que sea. El proyecto, sin duda, lo merece. ♡

recicleta

Pasión y experiencia

BROMPTON **BROOKS**

ORBEA **DAHON**

Gudereit **SURLY**

KLICKfix **ORTLIEB**

vst fahrradmanufaktur

ZARAGOZA 976 295 800
www.recicleta.com

Bicicleta urbana y más...
Alquiler, venta y reparación

Mi Bike Rio

Tel: 913 94 652
www.mibikerio.com

Madrid

- Polo Bike
- Johnny Loco
- Route 66
- Alpina / Anita
- Biciclásica
- 4ever

Metro:
Príncipe Pío

RE-CYCLING

BICICLETAS DE SEGUNDA MANO

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



somosrecycling@somosrecycling.es
www.somosrecycling.es



Terol 30 · 08012 Barcelona
T. 932 130 255 • F. 932 100 659
info@bikegracia.com
www.bikegracia.com

BROMPTON

ACCREDITED WORKSHOP

BIKE GRACIA



LA LUNA

shipping

transporte internacional



www.laluna.coop

WWW.FIXIE BARCELONA.COM

FIXIE

BARCELONA



KRN


KRNBikes.com

BICIO URBANO

Venta, reparación y alquiler.

C/ Mariano Vergara, 11
30.003 Murcia (Barrio Santa Eulalia)
Tel.: 868078520

Tienda Online:
www.biciourbano.com



SERUEDA
HOLLER SHOP SERVICE

BROMPTON

C/ CARRANZA, 17 - 28004 MADRID
HORARIO L-S: 11:00 A 14:00 Y 17:30 A 20:30
TEL: 915 915 210
SERUEDA@SERUEDA.ES - WWW.SERUEDA.ES



EL MULTIMILLONARIO QUE QUIERE CAMBIAR EL MUNDO

El filántropo estadounidense de origen hindú Manoj Bhargava ha financiado Free Electric, una bicicleta que puede proporcionar 24 horas de energía a un hogar con sólo una hora de pedaleo. Hablamos con él en exclusiva.

por Dani Cabezas

La energía es clave en las desigualdades del planeta. Más de mil millones de personas no tienen acceso a la electricidad, la mitad de la población mundial no disfruta de energía eléctrica sin cortes durante las 24 horas del día e incluso en los países desarrollados el pago de la factura de la luz es un sacrificio para muchos hogares. Para combatir esa situación Manoj Bhargava ha financiado Free Electric, con la que dice poder proveer de electricidad a un hogar durante 24 horas con sólo 60 minutos de pedaleo.

Una hora, un día

“Es una bicicleta cuyo pedaleo hace girar un generador que carga una batería”, explica Bhargava. “Una hora basta para alimentar de electricidad a un hogar rural medio, incluyendo las luces generales, un pequeño ventilador y la carga de un dispositivo móvil. Todo sin generar contaminación ni residuos. Con la bicicleta, la luz es gratis”.

Según Bhargava, Free Electric es muy diferente a otro tipo de generadores ciclistas. “La mayoría dejan de funcionar si no hay nadie peda-

leando, pero aquí la energía se almacena. Además, hablamos de una máquina mucho más eficiente que cualquier otra inventada antes”.

El sueño de Bhargava es cambiar la vida de millones de personas pobres. “La energía eléctrica es una necesidad humana básica”, explica. “Con Free Electric los hogares tienen electricidad gratuita siempre que lo necesiten. Esos beneficios combinados pueden abrir puertas al desarrollo de la educación, el empleo estable, el espíritu empresarial, el ocio y un mayor bienestar general”.

¿Permitirán las grandes eléctricas algo así? “En la mayoría de las regiones en las que esperamos distribuir Free Electric no hay grandes compañías eléctricas”, explica. ¿Y en los países desarrollados? ¿Sería posible contar con una Free Electric para reducir la factura de la luz? “Lo más probable es que lancemos dos versiones con dos precios distintos: un modelo para los países ricos y otro para los países pobres. Pero inicialmente el proyecto está pensado para estos últimos”.

Energías limpias

“Cualquier tecnología que sea respetuosa con el medio ambiente y que posibilite un mayor acceso a la electricidad nos parece estupenda, y el acercamiento de la producción al consumo es muy positivo”, explica Sara Pizzinato, de Greenpeace. La ONG tiene claro que el futuro pasa por las energías limpias: “Hay estudios que garantizan que la práctica totalidad del planeta podría ir a 100% renovables para 2050. No sólo electricidad, sino todo el consumo energético: transporte, calefacción, usos industriales, etc. Es la única manera de ir hacia un mundo responsable con las personas y con el medio ambiente”.

La fórmula del éxito

Manoj Bhargava es un multimillonario atípico. Se ha hecho rico gracias a 5-Hour Energy, una bebida energética que factura 1.000 millones de dólares anuales en EE UU gracias a su fórmula secreta compuesta de vitamina B, aminoácidos y nutrientes, y que presume de acabar en apenas cinco minutos con el sueño o el cansancio. Pero, en lugar de optar por la opulencia, ha decidido dedicarse a la filantropía e invertir el 99% de su fortuna en proyectos solidarios y enfocados a mejorar la vida de los más desfavorecidos, especialmente en su India natal, pero también en el resto del mundo.

“Sí, cambiar el mundo es una tarea encomiable y algo que no se hace en un par de años”, reconoce Bhargava a *Ciclosfera*. “Pero queremos intentarlo. De hecho, que sea tan difícil, casi imposible, lo convierte en un reto apasionante”. ♡

Aunque el proyecto está pensando para países pobres se lanzará una versión que ayudaría a reducir el recibo de la luz



Foto: Rafa Vidiella

De larga distancia

La tercera edad ya no es el final de nada: puede aprovecharse para aprender a montar en bicicleta o incluso para recorrer Latinoamérica a pedales.

Eugenio G. Delgado

Cualquier momento es bueno para subirse a una bicicleta y, por supuesto, también lo es la tercera edad, ese instante vital a partir de los 65 años en el que muchas personas que no aprendieron en su infancia se atreven a hacerlo ahora.

En Valencia, Aula de la Bici enseña a pedalear desde 2010 a personas mayores. Más de 500 han pasado por sus cursos, y la “alumna” de mayor edad fue una de 74 años. “Sobre todo viene gente de entre 50 y 60”, explica Belén Chamorro, presidenta de la asociación, “pero lo más destacable es que la mayoría son mujeres. A los hombres les da más vergüenza y, además de ser más atrevidas, ellas tuvieron menos oportunidades de aprender debido a los micromachismos”.

En Santiago de Chile, la asociación Macleta (Mujeres Arriba de la Cleta) desarrolla desde 2008 un programa específico para mujeres llamado Escuela BiciMujer. “Aprender a pedalear es para muchas un tema pendiente, y así cumplen un sueño frustrado. Ellas ya criaron, ya trabajaron, ya hicieron todo por los demás, y ahora les toca darse ese regalo. Por eso lo hacen con un entusiasmo tremendo”, comenta Cynthia Silva desde tierras chilenas.

Primer paso

El denominador común, además de la obvia mejora física y de salud, es el aumento de su autoestima y confianza en ellos mismos. Empezar a pedalear es el primer paso hacia otros retos. Según Aula en la Bici, “muchos alumnos nos han contado que después de aprender a ir en bici se han apuntando a otras actividades como informática, o van pedaleando a sitios a los que antes no iban porque esperaban a que alguien les llevara en coche”.

Lo más destacable es que la mayoría de los que ahora aprenden son mujeres. A los hombres les da más vergüenza



Foto: Kalapie

Se lanzan con el sillín bajo, sin pedalear aprenden el equilibrio y frenan en un par de bajadas. Al segundo día, casi todos se manejan bien

La asociación Kalapie también imparte este tipo de cursos en San Sebastián. Su presidente, Giuliano Mezzacasa, explica el método de enseñanza más habitual. “Elegimos una cuesta con un ligero descenso y que acabe en llano”, explica. “Se lanzan con el sillín bajo, para que les lleguen los pies, y sin pedalear aprenden el equilibrio y frenan en un par o tres de bajadas. Al segundo día, casi todos se manejan bien”.

Mezzacasa nació en Italia pero, desde 1968, vive en Guipúzcoa. A sus 77 años usa la bicicleta como medio de transporte en su día a día, y asegura que cada vez lo hace más gente mayor. Desde Macleta cuentan que en Chile, sobre todo en regiones y zonas rurales, “la bicicleta es el medio de transporte por excelencia de la tercera edad. Es una postal que siempre tenemos en mente al viajar o recordar nuestra infancia. En Santiago hay de todo: desde los eternos abuelos y abuelas que han pedaleado desde siempre a las nuevas ciclistas de la tercera edad, que se gradúan en nuestra escuela y que, a veces, se convierten en ciclistas urbanas de tomo y lomo”.

¿La mejor bici? Los expertos recomiendan y subrayan que es muy importante que las personas mayores se compren una bicicleta adaptada a sus necesidades y edad. “La mejor para ellos es la clásica de paseo”, coinciden, “porque en ella irán derechos, no sufre la espalda y mantienen bien el equilibrio. Además, les permite ver mejor la circulación y los vehículos les ven mejor a ellos al ser la bicicleta más voluminosa”. También coinciden en que estos ciclistas mayores son mucho más prudentes que el

CHIB

e-bikes

1.165€*

10% de descuento
en el modelo
City 26 y City 28

Disfruta y descansa



*Promoción válida hasta el 15/01/2016 para pedidos realizados a través de info@chimobi.com, indicando en el asunto "Ciclosfera".

Cualquier persona, de cualquier edad, puede superar los retos que se proponga. Solo es posible avanzar cuando se mira lejos

resto. “No tenemos tantos reflejos ni el dominio de la bicicleta de una persona joven”, asegura Mezzacasa.

De récord

Pero cumplir los 60 también es un buen momento para superar registros que, a priori, parecen aptos sólo para otras edades. Que se lo pregunten al mexicano Felipe Besné, la primera persona de esa edad que cruzó en bici Latinoamérica.

Tras jubilarse de una multinacional de la alimentación, Besné empleó casi dos años, 581 días, en recorrer 25.000 kilómetros repartidos por 18 países. Partió desde la argentina Ushuaia hasta su población natal, Jalisco. Cuatro años más tarde, en 2013, viajó a España para promocionar el ecoturismo y las ventajas de este tipo de viajes sin contaminación haciendo el Camino de Santiago sobre dos ruedas. Y en estos momentos se encuentra pedaleando como coordinador continental de la caravana de Cicloviajeros hacia el Foro Mundial de la Bicicleta, que se celebrará en la capital chilena entre el jueves 31 de marzo y el 5 de abril de 2016.

“Este era mi sueño de toda la vida”, explica. “Al jubilarme lo tomé como un proyecto de vida, para conocer a nuestros hermanos latinos. La gente se sorprende al ver a un hombre de la tercera edad en este tipo de periplos, pero prefiero embarcarme en viajes de estas dimensiones antes que quedarme sentado en el sofá viendo la vida pasar. Cualquier persona, de cualquier edad, puede superar los retos que se proponga. Solo es posible avanzar cuando se mira lejos”, asegura el ciclista mexicano.

La aventura de Enrique Tezanos también empezó al jubilarse como carpintero en 2001. Empezó a pedalear y, 12 años después, logró la increíble marca de recorrer 200.000 kilómetros en el velódromo del complejo deportivo Óscar Freire, en Torrelavega: 250.000 vueltas en 8.695 horas pedaleando, una media de 60 a 80 kilómetros al día. “Mi motor fueron las 4.564 tabletas de chocolate comidas en este tiempo, elaboradas con 2.282 botes de leche condensada”, recuerda el cántabro, a quien puedes encontrar aún todos los tardes dando vueltas al velódromo. “Me cuesta mucho sacrificio, pero no voy a dejarlo ahora”.

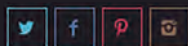
Y, para el final, una leyenda: el francés Robert Marchand. Nacido en Amiens en 1911 (sí, has leído bien: tiene 104 años), consiguió batir en 2014 el récord de la hora para centenarios que él mismo poseía y que situó en 26 kilómetros y 927 metros. Desde 2012 también posee el récord de velocidad en bicicleta en 100 kilómetros, al recorrer esa distancia en 4 horas, 17 minutos y 27 segundos. Diminuto y extrovertido, asegura tener sólo un secreto: cuidarse. “Comer miel antes de cada prueba, una rutina saludable, frutas, verduras y mucho pedaleo”, dice... ¡Tomen nota! ♡



Foto: Neil Moralee



BICICLETAS DE MADERA, HECHAS EN ESPAÑA



info@tbkbike.com • www.tbkbike.com



¡No la toques más!

Nos preguntamos por los límites de la bicicleta y la lucha del hombre por mejorar una máquina que, quizá, ya era perfecta hace mucho tiempo.

por Nacho Segurado



nCycle



Sadabike

¡Una bicicleta con cuatro marchas! ¿Pero quién necesita cuatro marchas para pedalear? Los ciclistas de comienzos del siglo XX aireaban su escepticismo con cada nuevo invento asociado a la bicicleta. La cadena, los radios y la dinamo ya existían. Sus vehículos eran máquinas sublimes en su sencillez, eficiencia y comodidad. Entonces, ¿para qué más?

Hace 115 años la bicicleta era ya lo que es hoy: un vehículo para el futuro porque el presente nunca le consigue dar caza. Todos los objetos que diseña el ser humano son mejorables, pero hay algunos que germinaron muy pronto, se desarrollaron demasiado rápido y alcanzaron la madurez antes de tiempo.

Hoy en día la bicicleta ya es, entonces, perfecta. ¿Ha tocado techo o aguarda algún cambio revolucionario? ¿Es cierto que está todo inventado?

Señas de identidad

“No espero ver nada que no haya sido ya creado”, afirma Tony Hadland, historiador y autor del libro *Bicycle Design: An Illustrated History*, obra de referencia sobre la evolución tecnológica de la bicicleta. “Algunas mejoras relacionadas con la bici se adelantaron a su tiempo”, explica. “Los frenos de disco fueron inventados en 1890, pero no triunfaron hasta mucho después porque, a veces, la gente no entiende los beneficios que supone una mejora concreta”. Hadland suele “reírse” cuando lee una nota de prensa que anuncia un nuevo descubrimiento ciclista. “Primero, lo miro. Y luego compruebo que ya estaba inventado hace 50 o 100 años”, dice.

En su opinión, el futuro de las dos ruedas está en el refinamiento de lo existente y la búsqueda de la sencillez: bicicletas más ergonómicas,

Hace 115 años la bicicleta era ya lo que es hoy: un vehículo para el futuro porque el presente nunca le consigue dar caza



Denny Bike

Para James Thomas, creador de Bicycle Design, lo importante no será tanto la máquina como las mejoras en las infraestructuras

simples y baratas de mantener. Así piensa también David Hon, fundador y presidente de Dahon, para quien los cambios en la bicicleta nunca son radicales sino continuos. Hon cree que la comodidad y la adaptabilidad serán claves, y prevé el auge de vehículos “multimodales” evolucionados a partir de las dos ruedas. “Las bicicletas plegables seguirán mejorando”, asegura, “tanto en sus componentes mecánicos como eléctricos”. Koos Kroon, el hombre fuerte de Brompton en España, opina lo mismo: “Las eléctricas todavía no son perfectas, queda bastante margen de mejora”.

James Thomas, creador de la web *Bicycle Design*, asegura que lo importante no será tanto la máquina como el entorno. “Las mejoras en las infraestructuras”, argumenta, “serán decisivas para convencer a más gente del uso de la bici como medio de transporte”. Unido a esto, la conectividad: bicicletas que envíen señales electrónicas a los coches para advertir de su proximidad o dispositivos inteligentes para señalar maniobras son, según Thomas, los retos para el futuro.

¿Un negocio conservador?

Pasear por tiendas o ferias suele dar una impresión: todas las bicicletas, más allá de la marca, se parecen. Excepto por colores, materiales y algún toque distintivo, más artístico y caprichoso que nacido de la ingeniería, son esencialmente iguales. ¿Dónde quedaron la originalidad y las propuestas arriesgadas? Para Hadland, “este es un mundo extremadamente conservador. Lo es por la arrogancia de las marcas, que se adjudican la invención de diseños que ya existían hace mucho, y también por las regulaciones del sector, sobre todo en lo referente al ciclismo deportivo, que obligan a homogeneizar los diseños para eliminar ventajas en la competición”.

En Dahon reconocen que el negocio de la bici es “relativamente conservador”, pero dan otras razones: la principal, que los jóvenes talentos eligen otras áreas para desarrollar sus carreras profesionales, como Internet y las nuevas tecnologías. “La ausencia de retos para los nuevos diseñadores e ingenieros en el sector”, explica Hon, “tiene que ver con la percepción de la bicicleta como un producto maduro, donde no existe demasiado margen para la innovación, aunque esto no sea cierto del todo”. Desde Brompton, Kroon alude también al proceso de fabricación advirtiendo de sus limitaciones. “Solo dos fábricas en el mundo, y las dos en Taiwan,

¿Es la industria de la bicicleta un sector conservador? Hay opiniones para todos los gustos



Distribuidor exclusivo en España de:

Distribución de bicicletas urbanas
y accesorios con estilo y un punto 'chic'.

www.bicichic.es

schindel/hauer



LightSKIN



GoCycle G2

Hay que hacer máquinas “vendibles”: por eso tantas bicis pueden parecer iguales

fabrican cuadros de carbono de manera industrial”, explica, “y todas las marcas acuden a ellos. Inevitablemente, el resultado se parece”.

En cambio, César Rojo, CEO de la empresa española de diseño industrial Cero Design, opina lo contrario. “Conservador sería el sector de la automoción o las motocicletas. Las bicicletas son más como la electrónica: cada 2 ó 3 años tenemos un nuevo estándar”, reflexiona. Para el director de Cero Design (firma responsable de la creación de proyectos tan impactantes como la Mondraker Podium, una bicicleta con la potencia integrada en el cuadro), “no se trata de revolución, sino de evolución”.

De la misma opinión es Julien Delcambre, diseñador gráfico que trabajó en Scott durante 4 años. “Ya no hay bicis malas”, asegura, “por lo que la mejor forma de diferenciarse es a través del diseño”. En su opinión la bicicleta no es, en sí, un negocio conservador. “Teníamos muchísimas ideas, pero también teníamos que hacer máquinas que se vendieran. Esa es la razón por la que al final todas las bicis del mercado parecen iguales”.

Una bicicleta para cada ciclista

¿Cuán ligera puede llegar a ser una bici? ¿Hasta dónde llegará la eficiencia de los motores eléctricos? ¿Con qué nuevos materiales se fabricarán los cuadros? “Todas las semanas se presentan inventos que luego quedan en nada”, se lamenta Kroon. Es cierto, pero también lo es que el sector tiene un potencial de personalización enorme: no hay dos bicicletas iguales, aunque hayan salido de la misma fábrica, porque sus respectivos dueños se encargarán de borrar cualquier rastro de similitud. Las personalizarán como si fueran seres vivos porque la imaginación y la necesidad humanas, sobre dos ruedas, no tienen límites.

Precisamente estos días el Museo del Diseño de Londres acoge una exposición dedicada a celebrar “la diversidad” del ciclismo en la última década, tanto por su auge como práctica urbana como en lo relativo al diseño. Su director, Deyan Sudjic, es optimista. “Las bicicletas son alucinantes porque son una de esas cosas que todo diseñador quiere mejorar, como las sillas o los sacacorchos”, asegura. La bicicleta es revolucionaria porque no necesita revolucionarse a sí misma; la bicicleta son pequeños cambios, casi imperceptibles, como comas en un texto. Nuestro amado vehículo sólo tiene un problema: nació ya siendo casi perfecto; y una gran ventaja: jamás le afectará la obsolescencia. ♡

*No hay dos
bicicletas iguales:
aunque salgan así de
fábrica sus dueños
las personalizarán*

Si eres de los que tienen la bici abandonada en el balcón...



Buscas cambiar de bici para probar otros estilos...



Ocupando sitio en el trastero o el garaje desde hace años...



Tu bici actual no te conviene al cien por cien...



Tienes alguna bici que ya se te ha quedado pequeña...



O simplemente ya no sabe qué hacer con ella...



Ven a conocernos, nosotros compramos tu bici !!! *

**COMPRA-VENTA DE BICIS / MÁXIMA TASACIÓN
TODA CLASE DE BICIS / PAGO EN EFECTIVO**

Madrid , Parla , Getafe , Majadahonda , Alcorcón , Móstoles , San Sebastián de los Reyes, Valladolid , Córdoba y Barcelona . *Consultar condiciones en la nuestra web

www.somosrecycling.es



RE-CYCLING



DE PELÍCULA

Felipe Valles es capaz de realizar acrobacias sobre cualquier vehículo con ruedas, de hacer magníficas fotos y, sobre todo, de cruzar Bogotá una y otra vez en su bici de piñón fijo.

¿A qué te dedicas?

Estudio cine y televisión, y entre mis pasiones están la velocidad, la música y la fotografía, que intento combinar con el ciclismo.

¿Por qué estudiar cine y televisión?

Lo que nos rodea no es más real que las películas que veo o que podría crear. Todo es un sueño que podemos aprovechar para realizar lo que deseamos porque, al fin y al cabo, cuando despertemos estaremos en un sitio muy distinto. El cine es una forma de crear nuevos mundos y de sentir, imaginar, hacer, pensar y evadirse de la realidad.

¿Qué relación tienes con la bici?

Ha dejado de ser un objeto ajeno para convertirse en una extensión de mi cuerpo. Es mi confesora, nadie como ella para aliviar algún problema o preocupación. También es una gran amiga: siempre está lista para salir, nunca me reprocha nada y ejerce una buena influencia. Desde que la uso a diario me alimento, descanso y siento mi entorno de otro modo. Lo que antes me parecía lejano ahora está a unas cuantas pedaladas.

¿Qué bicicleta usas?

Una de piñón fijo, de la que apenas me bajo. La uso por Bogotá y algunas veces de viaje, y además de pedalear me gusta hacer trucos sobre ella.

¿Cómo es Bogotá para pedalear?

Cada día hay más ciclistas urbanos, personas que deciden controlar su tiempo y su existencia, pero la ciudad no proporciona un espacio apropiado: para sortear las dificultades hay que ser fuerte, sagaz, entrometido. Las calles suelen ser angostas, y aunque se han empezado a crear más ciclorutas no abarcan un gran espacio. Por otro lado, las ciclorutas viejas no son seguras: en cada intersección siempre hay huecos, bolardeos o postes de luz.

¿Usas casco?

Sí, siempre. Cuido mi “armadura”.

¿Cómo son los automovilistas bogotanos?

No respetan al ciclista, no hay cultura. Pero también les entiendo: la ciudad es cada vez más intranisible por el crecimiento masivo de coches. Por eso entiendo, en parte, a los automovilistas: también tienen que ser sagaces para no perder la calma.

Si fueras político, ¿cómo estimularías el uso de la bici?

Ninguna familia podría tener más de un coche en casa, crearía aparcamientos ciclistas exclusivos y seguros y tendría un servicio policial sólo para cuidar al ciclista. ▶



Foto: Predrag Vuckovic (Red Bull Photography)

ARTE Y ASFALTO

El madrileño Varo Hernández es uno de los jóvenes riders más prometedores de flatland, modalidad acrobática en suelo de BMX. A sus 20 años acaba de entrar en el circuito profesional, y ya es el número 16 del mundo.

¿Cuál es tu primer recuerdo sobre una bicicleta?

Con unos cinco años... Recuerdo estar dando vueltas en el parque de debajo de mi casa, en Prosperidad (Madrid), con una bici rosa heredada de mi hermana.

Y de ahí, a ser profesional. ¿Cómo ha sido tu primer año en el circuito?

Muy divertido. Me ha dado la oportunidad de viajar: Suiza, Barcelona, Nueva Orleans, Canadá... No me puedo quejar.

¿Cuánto se gana siendo profesional del BMX?

Depende: los cinco o diez primeros del mundo ganan bastante; el resto, sobrevivimos. En mi caso, además, este año he tenido alguna lesión y los cuatro viajes me los he pagado yo. Esto es básicamente un hobby: lo que gano lo invierto en viajar más.

¿Cuántas horas entrenas?

Entre semana, intento sacar dos o tres horas al día. Los fines de semana no me bajo de la bici.

¿Qué debe tener un buen rider de flatland?

Paciencia, ganas de aprender y estar abierto a arriesgar. La originalidad es, junto al estilo, lo que más se valora. Es una forma de expresarte: si no creas tus propios trucos, no llegas a nada.

¿Y cómo es tu estilo?

Arriesgado. Me gusta todo lo que sea saltar por encima de la bici, sacar los pies, soltar las manos... En resumen: trucos en los que me puedo meter una buena hostia (risas). Y así me va: dentro del flatland soy de los que más se lesiona.

¿Qué te falta para ser el número 1?

Experiencia y seguir progresando. Todos los riders llevan 15 o 20 años montando; yo sólo llevo siete.

¿No hay edad para el flatland?

No. Hasta que el cuerpo aguante. Es como un arte marcial: cuánto más tiempo pasa, mejor es el rider. Hasta los 40 se puede estar al más alto nivel: de hecho, generalmente los mejores rondan los 35. ▶



DEL PASADO AL FUTURO

El inglés William Manners pedalea entre dos eras: la actual y el siglo XIX. Acaba de terminar su tesis doctoral sobre el ciclismo en la Era Victoriana y tiene un blog sobre anécdotas y curiosidades.

¿Cómo reacciona la gente cuando les hablas de tu blog en www.thevictoriancyclist.wordpress.com?

Si son ciclistas, se muestran a menudo bastante interesados. Si no lo son, lo miran con algo de desconcierto.

¿Es más fácil ser ciclista ahora o en el pasado?

Entonces no había muchos coches en la carretera, lo que era una ventaja, pero las rutas raramente estaban asfaltadas y la mayoría de las bicis solo tenían una marcha. Eso sí, me imagino la excitación de comprar entonces un vehículo como una bicicleta, con el que llegar a lugares con los que ni soñabas.

¿Cómo cambió la mentalidad sobre la bici en la historia?

En los primeros años era, básicamente, un vehículo para la evasión, que te permitía dejar atrás las ciudades y explorar el campo. Aunque esto sigue siendo parte del ciclismo actual ahora la bici es más una máquina urbana que puede hacer nuestras ciudades más limpias, seguras y felices.

¿Qué países o lugares te gustaría recorrer en bicicleta?

Por los paisajes, probablemente Nueva Zelanda. Sin embargo, ¡Andalucía en primavera es una de mis prioridades!

¿Vives en una ciudad preparada para la bici?

Leeds está introduciendo más carriles bici, pero queda muchísimo para que sea la Amsterdam o Copenhague británica.

¿Qué bici usas?

Heredé de mi tío, un gran aficionado, una fantástica bici de montaña Orange. Es una marca británica con sede en Yorkshire.

Trata de explicar qué sientes al montar en bici.

Es algo excitante, vivificante. Es más divertido que correr, mejor para tu salud y menos caro que conducir un coche.... ¡Y mucho más realista que volar!

¿Qué esperas obtener de tus investigaciones académicas sobre la bici?

Una visión clara de la diferencia que suponía tener entonces una bicicleta. Y estoy interesado en las dinámicas de los clubes ciclistas del s.XIX y cómo permitían a los hombres construir sus identidades y relacionarse lejos de casa o el trabajo.

¿Por qué la gente debería interesarse por la historia social del ciclismo?

Porque resalta el maravilloso invento que es la bici y todos los cambios sociales positivos que trajo. Es difícil pensar en otro invento que haya hecho tanto por las necesidades individuales de liberación y diversión y que, al mismo tiempo, beneficiara tanto a la sociedad en su conjunto. Además, cientos de años después, la bicicleta todavía representa la máquina del futuro. 🚲



EN EL TECHO DE MUNDO

La Paz, Bolivia, la capital más alta en la Tierra. Una ciudad mágica y sorprendente donde buscar los límites del ciclismo... y de uno mismo.

Por Carolina Roa Nova

Siempre quise ir a Bolivia. Empaparme de su cultura ancestral, sentir y ver a un pueblo donde ser indígena no estuviera reprimido. Estuve unos cuatro meses recorriendo el país y tres viviendo en La Paz, pese a que al conocerla pensé en salir huyendo. La contaminación, el tráfico, la puna que provoca la altura la hacían poco recomendable para alguien que quiere hacerlo todo sobre una bicicleta.

Pero me gustan los retos, y allí había varios. Crear un grupo de ciclistas. Promover el uso de la bicicleta. Contestar a una serie de preguntas... ¿Por qué la gente no se mueve aquí en bici? ¿Por qué, pese a la timidez local, me miraban cada vez que salía a pedalear?

Resquicios para la esperanza

Mi primer paseo en bici nació en la Plaza San Francisco y me llevó hasta el barrio de Calacoto, en el sur. 20 kilómetros que me permitieron



Foto: David Almeida

conocer la geografía del lugar y cruzarme con poquísimas bicicletas. El trayecto de ida fue cosa de niños: era plano o, casi siempre, en bajada. Un paseo maravilloso, feliz, sin pensar que al regresar esos deliciosos descensos serían espantosas cuestras.

Porque fue entonces, al volver, cuando conocí realmente La Paz. Una ciudad a 3.650 metros de altura y llena de interminables subidas, donde la contaminación de los vehículos no ayuda, desde luego, a pedalear. La altura te quita el aire. La polución te machaca. Y luego está el cansancio de escalar una pronunciada cuestra... No puedes respirar. Sientes que el corazón va a explotar.

Paré y me senté en plena calle: realmente creí que iba a morir infartada. Después subí a un taxi y regresé en él con mi bicicleta para dormir todo el día, recuperar el aliento y renovar los pulmones del aire contaminado.

*Los deliciosos
descensos pronto
se convierten en
espantosas cuestras*



Foto: Geraint Rowland

Descubrí a una compañera ancestral, la planta sagrada de la coca

Mis sueños de transformar La Paz en una ciudad ciclista quedaron aplastados... Hasta encontrar resquicios para la esperanza. Conocí asociaciones de ciclistas que salían a hacer excursiones por los alrededores. Y descubrí a una compañera ancestral, la planta sagrada de la coca. Volví a pedalear llevando siempre mate de coca, o 'pichándola' en mi boca: masticando la hoja, extrayendo su jugo, formando una bola de la que sacar sustancia.

Y algo más: descubrí que, dentro de La Paz, hay trayectos planos. Vi que pedalear causaba curiosidad, que podía motivar a la gente a tener la bicicleta en cuenta. Vi que en El Alto, la ciudad unida a La Paz a 4.000 metros de altura, todo es plano, y que ahí me podía cruzar con viejos, jóvenes y cholas sobre bicicletas antiguas, oxidadas e irrompibles.



Foto: David Almeida

Sobre la Suma Qamaña

Desde el primer momento Bolivia me conquistó. Transitó idiomas ancestrales y oí el quechua y el aimara flotar en el aire. Vi ropas coloridas llenando de magia las calles o rituales donde, siempre, se derrama alcohol y comida para invitar a la Pachamama a la fiesta. Vi omnipresentes mercados, carnavales repletos de niños y abuelos. Presencí bailes tradicionales animados por músicos callejeros.

Bolivia se hace llamar estado plurinacional porque todos podemos hermanarnos sin importar nuestra lengua, religión o color. Bolivia está marcada por la pobreza, tras ser saqueada por antiguos dirigentes locales y oportunistas foráneos. Bolivia es el lugar donde ser indígena no es una vergüenza: el 60% de la población presume de apellido y lengua autóctonos sin ser discriminados por ello.

El 60% de la población es indígena, y presume de ello



Foto: Periodismo de Paz

CUESTIÓN DE ACTITUD

Hay que andarse con mucho ojo al pedalear por La Paz: el respeto al circular no es una especialidad local. De hecho, puede verse a personas disfrazadas de cebra para enseñarle a transeúntes y conductores cómo usar y respetar los pasos de peatones.

DE LUJO

Ojo: aunque apenas se vean ciclistas y sea muy difícil encontrar un simple taller también hay tiendas para sibaritas. En los barrios modernos de Sopocachi y Calacoto hay negocios como XBikesStore o Race Store que venden, a precios desorbitados, lo último de Trek, Specialized o cualquier otra marca puntera.

LA RUTA DE LA MUERTE

Es una de las atracciones locales: el camino a Los Yungas que comienza en La Paz, termina en Coroico y es considerada la carretera más peligrosa del mundo. Un descenso (casi) suicida cada vez más frecuentado por ciclistas intrépidos, que

disfrutan de una vertiginosa bajada rodeados de acantilados, selva y una superficie infernal. ¿Demasiado peligro? Otra ruta muy recomendable es salir de La Paz o El Alto y dirigirse a Copacabana, unos 150 kilómetros bordeando el lago Titicaca con paisajes increíbles y divertidos tramos “rompepiernas”.





Foto: Haceme un 14



Foto: Cliff Hellis

La religión católica sobrevive, aunque la aceptación de la historia indígena, sin miedo a la represión, ha permitido regresar a los orígenes. Volvieron los dioses propios, los seres de la tierra como Inti, el dios sol, la Pachamama, madre tierra, o el abuelo Illimani, la montaña nevada de más de 6400 metros de altura que preside, imponente, La Paz.

Amo la Suma Qamaña, expresión aimara que se traduce como “vivir bien” pero que va más allá, hablándonos de equilibrio y comunidad, hermandad y complementariedad, de la armonía de las personas como parte de la madre naturaleza. La bicicleta entra en todos estos principios, es parte de la Suma Qamaña equilibrando tu cuerpo, mente y entorno. Pedaleas e inyectas al todo energía. En bici aprendes a vivir bien, a entender que nada debe acelerarse y que es tu cuerpo quien debe llevarte a los sitios. La bicicleta es la escuela que te enseña a observar, concentrarte y meditar. La bicicleta es, por qué no, la paz. ♡

*Pedaleas e inyectas
al todo tu energía.
En bici aprendes a
vivir bien*

LA MIRADA OCULTA

Mujeres. Siempre mujeres. Sobre una bicicleta, de espaldas y con una multitud al fondo. Así son muchos de los cuadros del barcelonés Marc Figueras.

Por Rafa Vidiella



Primero muralista, después aprendiz de Ismos y, como penúltimo puerto, pintor abstracto. Esa fue la trayectoria de Marc Figueras (Barcelona, 1981) hasta que se encontró “de golpe” con que la mejor forma de expresarse era la figuración. El realismo. El recorrer su ciudad a la búsqueda de cosas que llamaran su atención. “Al callejear”, cuenta el artista, “vi que pintando a gente en bicicleta lo tenía todo. Podía retratar a gente normal pero también recrearme en el hierro, los neumáticos, los reflejos o los cables de una bici”.

A la caza de momentos

El proceso es siempre el mismo: Figueras sale de su casa en el barrio de Gracia armado con una cámara réflex (unas veces Sony, otras Fuji, casi siempre Samsung) a la búsqueda y captura de momentos que después pintará. “Hacerlo al natural es casi imposible: sacar y plantar en la calle el lienzo, el caballete... Hacer primero una foto me asegura tener siempre fresco el modelo. Fotografo casi todo lo que veo, hago 500 ó 600 fotos en una mañana, y con suerte después aprovecharé dos. Descarto, borro hasta encontrar algo...Y ese algo, muchas veces, es un ciclista”.

O, mejor dicho, una ciclista. “Es verdad, son siempre chicas”, reconoce. “He pintado chicos, pero las mujeres me llaman más la atención. Disfruto al pintarlas”. No queda ahí la manía del pintor: deben ser mujeres de espaldas y casi siempre llenas de carnalidad. “Sí, algo de perversión debe haber en el asunto, porque hasta le han preguntado a mi esposa si no tiene celos. Es verdad que disfruto buscando la oscuridad tras el cuadro, que no quiero retratar una cara sino lo que esconde, porque así habrá una conclusión u otra dependiendo de quién lo mire. El arte no es lo que el artista dice, sino lo que siente el espectador”.

El espía

Hay tanto de voyeur en su arte que, incluso, Figueras reconoce fotografiar a escondidas a sus modelos. “No encuadro mirando a través de la cámara, sino que la coloco con disimulo, escondiéndola. Son fotos espía porque eso es lo que busco: la normalidad, la frescura de la gente al no saber que está siendo retratada”.

Y, claro, ¿por qué en una bicicleta? “Empecé pintando las de Bicing, pero pronto empecé a fijarme en otras máquinas. Hay muchas bicicletas por la calle, y todas tienen algo atractivo. Al final, a través de la pintura, también me he convertido en ciclista: tuve alguna de pe-







queño, después una BH de mi hermano, pero después me movía en moto. Fue al pintar bicis cuando volvieron a interesarme, y ahora uso una Dahon plegable”.

Marcado por Waterhouse y Rembrandt, más admirador de Domenech i Muntaner que de Gaudí (aunque la Casa Batlló brille en alguna de sus obras), Figueras reconoce que pintar “es lo que ocupa más sitio en mi vida. Mi único hobby es el grabado, que también está relacionado con el arte, y mi trabajo formal son los marcos. Aunque lucho por vivir del arte, es difícil, y no me gusta hacer cuadros por encargo. No me satisface, no es personal. Prefiero pintar lo que me gusta y que alguien venga después a comprarlo”. ♡



VIGO DESPIERTA

En la ciudad más poblada de Galicia faltan kilómetros de carril bici y entendimiento entre peatones, coches y ciclistas, pero sobran ganas: la lluvia y las cuestas son dos mitos que cada día desmontan más y más ciclistas.

Eugenio G. Delgado

Vigo cuenta con una amplia afición ciclista, relacionada con el ocio de fin de semana en clubes federados y las salidas en grupeto por carretera o montaña. Pero queda mucho por hacer para que el vecino corriente se convenza de que la bicicleta es el mejor medio de transporte para moverse por la ciudad más poblada de Galicia (295.000 habitantes).

El principal problema es la falta de un carril bici urbano. El alcalde, Abel Caballero (PSOE), se ha comprometido a construir cuatro por el centro de la ciudad en este mandato, y a abrir uno de ellos antes del verano próximo. También están proyectadas cuatro estaciones con bicicletas eléctricas, que se alquilarán mediante una tarjeta que se recarga.

En estos momentos existen tan solo cuatro kilómetros de carriles bici habilitados. Insuficientes y cuya utilidad deja mucho que desear, ya que no tienen la continuidad necesaria como para cubrir grandes trayectos en la ciudad.

“Llevamos 15 años pidiéndolo y creo que esta vez van en serio, que no es una promesa política que luego no cumplirán”, comenta esperanzado José Manuel Suárez, presidente de la Asociación A Golpe de Pedal, nacida en 2002 y que desde hace tres años organiza en primavera A Pedaliña, la fiesta viguesa de la bicicleta.



Foto: A Golpe de Pedal

Como consecuencia de esa falta de carril bici, la convivencia en la carretera es complicada

Como consecuencia de esa falta de carril bici, la convivencia en la carretera es complicada. “Los coches no están acostumbrados y se ponen nerviosos. A mí me ha llegado a perseguir un taxista o te pitan o te pasan rozando...”, comenta el bloguero vigués David Skidnoteeth, que se mueve por Vigo en una bicicleta de piñón fijo. También sufren los peatones, al ser muchas veces las aceras los atajos que encierran los ciclistas para evitar un tráfico “abundante e intransigente”.

Las mujeres al poder

A pesar de las dificultades, desde A Golpe de Pedal han notado que en el último lustro se usa cada vez más la bicicleta “como transporte y no solo como ocio. Un detalle importante es que, sobre todo, son mujeres las que se lanzan. Son más atrevidas, más valientes”. Ya se puede ver rodar por las calles de Vigo fixies, bicicletas de carretera adaptadas, las clásicas de paseo e, incluso, “abuelas llevando a sus nietos al colegio en triciclos para adultos”.

Un crecimiento que también ha notado la única tienda especializada en ciclismo urbano de la ciudad, Cero Emisiones, situada frente a la ría y donde personalizan y restauran bicicletas y venden accesorios o eléctricas. “Las eléctricas son las que más trabajo”, asegura David Rocha, “suponen el 70% de mis ventas”. Rocha subraya un detalle interesante: “El puerto de Vigo recibe muchos transatlánticos con turistas extranjeros acostum-

brados a pedalear, pero aquí no pueden hacerlo porque no tienen dónde ir de forma segura y cómoda". Tampoco existe alquiler municipal de bicicletas que agilice y facilite los desplazamientos diarios de los vigueses.

Menos cuestras y más sol

Nadie puede negar que hay cuestras, pero pueden superarse aprovechando los recorridos que hacía el tranvía (en funcionamiento hasta 1968) para atravesar la ciudad de forma longitudinal, ya que ese medio de transporte tampoco podía salvar grandes desniveles.

En cuanto a otro mito, la lluvia, la web eltiempo.es destacó en noviembre a Vigo como una de las 5 ciudades con mejor climatología de España. Sí, llueve, pero disfruta de "un microclima que es una excepción en Galicia y casi en España. Es una de las ciudades con más días despejados y las temperaturas son más suaves que en otras zonas de Galicia al estar bajo la influencia de un régimen subtropical. La temperatura media anual es de 14.9 °C. El verano es muy suave y en invierno difícilmente bajan las temperaturas de los siete grados", sentenciaron.

Otros dos avances. El primero es que ya existen aparcabicis en 40 lugares de la ciudad: cuatro en edificios administrativos, seis en centros de deporte, once en centros de educación, tres en bibliotecas, seis en mercados y centros comerciales, siete en zonas peatonales y tres en centros médicos y hospitales. Y el segundo, que los robos escasean. Puedes dejar tranquilamente tu bicicleta atada con el candado en la puerta del trabajo, del supermercado o del instituto y cuando vuelvas estará allí esperándote. ♡

SIN MALOS HUMOS

Para descansar de una buena pedalada y tomar algo en un entorno ciclista y alejado de los humos del tráfico puedes acercarte al nuevo café de Cero Emisiones, a la asociación ecologista Verdegaiá o al espacio creativo Caleidoscopio. Por supuesto, también hay espacio para la bici extrema, destacando el festival urbano anual O'Marisquiño, que incluye un salvaje down-hill en pleno centro de la ciudad, exhibiciones de BMX de nivel internacional y que está contribuyendo de forma decisiva al desarrollo del ciclismo urbano. Los 'riders' locales se juntan en el único skatepark de la ciudad, en el monte O Castro, o en la Plaza La Estrella. Y tampoco podemos olvidar las pruebas de la Copa del Mundo de descenso BTT celebradas en los montes de Corouxo, a las afueras de la ciudad olívica.

Es una de las ciudades con más días despejados y temperaturas más suaves de Galicia





1. Mochila GOLED

La seguridad, al poder. La GOLED incorpora un sistema de intermitentes LEDs activado por mando a distancia, lo que permite al ciclista avisar de sus movimientos sin quitar las manos del manillar y los ojos de la calzada. Con capacidad de 35 litros, incluye un compartimento acolchado para el ordenador o la tableta, es resistente a la lluvia y cuenta con varios bolsillos y tiras reflectantes.

www.portdesigns.com | jaimellorente.com

PVP: 150€

2. Bragas ciclistas

La pasión por el ciclismo... hasta las últimas y más íntimas circunstancias. O, sencillamente, una broma de Look Mum No Hands!, la cafetería-tienda londinense que nos sorprende con este pack de bragas que homenajean a tres de los maillots más emblemáticos del Tour de Francia; el verde de la regularidad, el de topos rojos de la montaña y, por supuesto, el amarillo del líder de la clasificación general.



shop.lookmumnohands.com

PVP: 35,3€ (más gastos de envío)



3. Gorra Hizoku

Espacial. Llamativa. Y muy ciclista. Así es una de las nuevas gorras de Hizoku, compañía fundada en 2007, asentada en California y con una filosofía muy clara: "Sin gasolina, sin tráfico, libre de polución, hacer ejercicio, montar en bici y salvar el mundo". La gorra Space Cadet está hecha con un material altamente transpirable, es monotalla y, desde luego, tiene una estética única.

hizokucycles.bigcartel.com

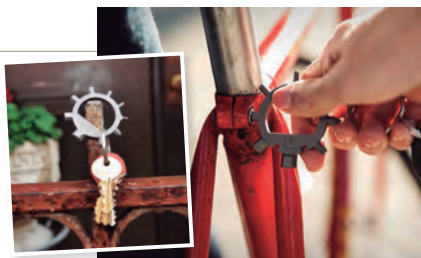
PVP: 27,8€ (más gastos de envío)

4. Herramienta Ringtool

Nació como propuesta en Kickstarter y, como buena idea que es, ya es toda una realidad. La Ringtool es una ligera y simplísima herramienta transportable, que nos permite solventar buena parte de las reparaciones más habituales. Hecha en Nueva York, es además un eficaz abrebotellas.

www.reductivist.com

PVP: 26,5€ (más gastos de envío)





5. Parka Rains

La marca danesa, creada en 2011, sigue creando complementos estilosos y, desde luego, más que prácticos. Hoy nos fijamos en un producto imprescindible para el mal tiempo, una reinterpretación de la clásica parka para protegernos del frío y la lluvia. Varios bolsillos, costuras reforzadas y orificios de ventilación porque protección no tiene que ser sinónimo de calor.

www.rains.dk | www.volavelo.com/
PVP: 99,95€

6. Candado LiteLOK

Ligero. Flexible. Fuerte. Así definen sus creadores a este candado, que nació en Kickstarter y que en poco tiempo logró recaudar el dinero suficiente como para ser fabricado. Lo hay en tres colores (verde, negro y gris), pesa menos de un kilo y cumple con los estándares de seguridad británica: como mínimo se exigen cinco minutos para “reventarlo”.

litolok.com
PVP: 114€ (más gastos de envío)



7. Bicicleta letterpress

Delicada y elegante, un regalo perfecto para los fanáticos de las manualidades y la artesanía papelerla. Hablamos de una bicicleta impresa con un mimo excepcional, cuyo afortunado propietario cortará, montará y, por supuesto, admirará durante mucho tiempo.

www.savethedateprojects.com
PVP: 27€

8. Early Rider Lite 12

Nos gustan las bicicletas infantiles de equilibrio, y la Early Rider es toda una referencia. Poco más de 3 kilos de peso, un magnífico rendimiento y una belleza indudable. Tan divertida como el mejor juguete y un magnífico primer paso para los ciclistas del futuro.

www.earlyrider.com | www.newbornriders.com/
PVP: 144€





9. Mesa Tour

En 1993, la famosa arquitecta italiana Gae Aulenti creó la Tour, una mesa de cristal con ruedas de bicicleta que se convirtió, en el acto, en un clásico. El cristal, de apenas 15 milímetros de grosor, permanece suspendido por cuatro ruedas de bici, que además permiten una movilidad total.

www.fontanaarte.com/
PVP: 7.700€

10. Abus Hyban

Llamativo por fuera y seguro por dentro: el casco Hyban de la marca alemana integra luz LED en la carcasa, visera desmontable de cuero, cierre magnético y varios sistemas de ajuste para ir cómodos y, por supuesto, protegidos. Además, la frescura está garantizada por 13 entradas y 5 salidas de aire y las almohadillas internas desmontables y lavables.

www.abus.com/eswww.santafixie.com
PVP: 99,50€



11. Co-Pilot de WeeRide

Posibilidades... infinitas. La bicicleta semitándem por antonomasia nos permite ir acompañados por nuestros hijos en un paseo común, compartiendo pedaladas, esfuerzos y sensaciones. Ligera, plegable y muy fácil de instalar: perfecta para familias ciclistas y aventureras.

www.weeridespain.com
PVP: 133€



12. Polo Transparent

La marca de ropa presentó su nueva colección el pasado mes de noviembre, llena de productos para el día pero, eso sí, con alma ciclista. Uno de sus productos más atractivos son los polos, y entre ellos destaca la serie National Championship, y en particular el que homenajea a Bélgica. Hecho con algodón orgánico, incorpora un bolsillo trasero con detalle reflectante y está fabricado en España.

www.transparent.bike
PVP: 49,95€



nutcase
STREET SPORT HELMETS

Vic Sports

AAS

I LOVE MY BRAIN



the most fun a helmet ever had!



nutcasehelmets.com • facebook.com/nutcasehelmets • twitter.com/nutcasehelmets

info@vicsportsafers.es • Tel. 972 26 82 99

HOY VAMOS A ANALIZAR EL EXTRAÑO FUNCIONAMIENTO DEL

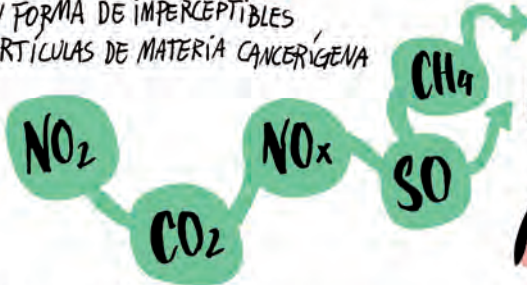
aparato respiratorio

DE UN AUTOMOVILISTA MEDIO DURANTE UN PROTOCOLO ANTI-EMISIONES EN UNA CIUDAD CUALQUIERA

EL APARATO INHALA

aire ponzoñoso

EN FORMA DE IMPERCEPTIBLES
PARTÍCULAS DE MATERIA CANCERÍGENA



PARA DESPUÉS EXHALAR

Mezquinidad irresponsable

EN FORMA DE COMENTARIOS INFANTILES
QUE PRETENDEN CONVERTIR PEQUEÑAS
INCONVENIENCIAS PERSONALES
MOMENTÁNEAS EN CUESTIONES
DE ESTADO.

¡ME TENGO QUE
LEVANTAR, 10
MINUTOS ANTES!!

¡QUIERO IR A DONDE
ME DE LA GANA
COMO YO QUIERA!

¡AVISA CON
MÁS TIEMPO!

¡MÁS CONTAMINAN
LAS FÁBRICAS!



CONSIGUE GRATIS

Giclosfera



EN ESTOS DISTRIBUIDORES...

A CORUÑA

Eco-logica
C/ del Cantábrico, 2 - B.dcha.
951 904 040

ALMERÍA

PJ Bikes
C/ Cádiz, 1
Carboneras
950 888 115

BARCELONA

Antique Cicles
C/del Clot, 24 bajos
935 29 73 09

Bike Gracia

C/ Terol 30
932 13 02 55

Cap Problema

Plaza Traguiners, 3
info@capproblema.com

El Cíclo

C/ Nou de Sant Francesc, 17
08002 Barcelona
662 28 87 51
www.elciclobcn.com

I'm Bikes

Calle Maspons, 12. Bajo
Iimbikes.com
934158701

02town

Passatge Maiol, 8
935 320 506

Rumble Bikes

Gran de Sant Andreu, 35
932 07 09 09

Vanderbike

Berlin, 6
933 30 25 69

BURGOS

Carabás
Carmen, 2
947 207 089

El Salto

Camino extramuros sur s/n
(Belorado)
669415639

CÓRDOBA

Recycling Córdoba
Avenida del Aeropuerto, 19
957 083 876

GUIPÚZCOA

Bizipoza
C/ Carquizzano Kalea, 9
943 243 667

GUJÓN

Eco-logica
C/ Marqueses de San Esteban
69, Bajo dcha.
985 343 170

MADRID

Biciclaje
C/ Betanzos, 2 (Alcorcón)
912 596 073

Bici con Alas

Avenida Pablo Iglesias, 48
911 895 377

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

Recycling Madrid

Ronda de Toledo, 18
910 021 579

Recycling Alcorcón

Valladolid, 1 (Alcorcón)
917 826 499

Recycling Getafe

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

Recycling Majadahonda

Santa María de la Cabeza
(Majadahonda)
916 399 632

Recycling Móstoles

C/ Andrés Torrejón, 2
910 816 974

Recycling Parla

C/ Real, 4 (Parla)
910 820 365

Recycling S.Sebastián de los Reyes

C/ Infantas, 3
609 941 134

Urban Soul

C/ Alburquerque, 6
Tel 91 222 11 12

Villabikess

C/ Ambrosio Vallejo, 19
622 594 208

MÁLAGA

El Último Mono
Santa María, 9
951 39 29 76

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

SANTANDER

La Dolce Vita
C/ Ruamayor, 8
(frente al Ayuntamiento)
942219633
www.cesarbenet.com

VALENCIA

Chebici
C/ Ibiza, 6

VALLADOLID

Recycling Valladolid
Paseo del Hospital Militar, 1
983 104 728

ZARAGOZA

Recicleta
Calle Asalto, 69
976 295 800



...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
• SEGOVIA • SEVILLA •
SORIA • TARRAGONA •
SANTA CRUZ DE TENERIFE
• TERUEL • TOLEDO •
VALENCIA • VALLADOLID
• VIZCAYA • ZAMORA •
ZARAGOZA

¡Giclosferízate!

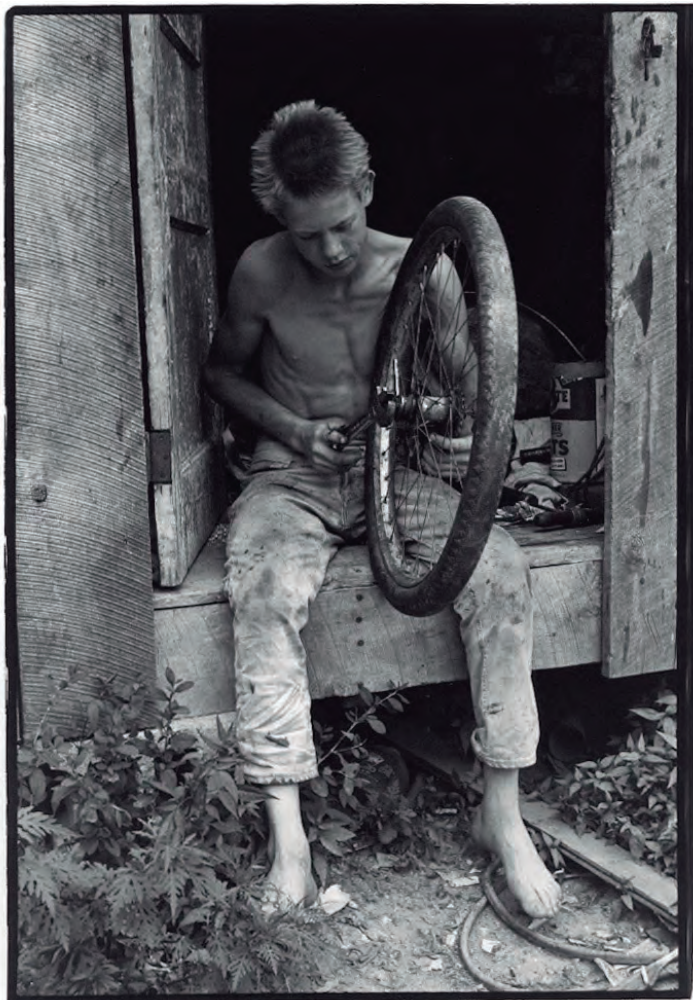
¿Quieres distribuir nuestra revista?

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

Encuentra tu distribuidor más cercano en:

www.ciclosfera.com

ciclosfera.com/larevista/distribucion



‘Boy fixing a bicycle tire’ (William Gedney, 1964)

El chico de los Cornett, la familia de mineros que William Gedney retrata en Kentucky en 1964, arregla la rueda de su bicicleta. Los Cornett son pobres, bellos y sucios, dueños de una violencia poética que la cámara de Gedney, muerto de sida en 1989, sabe captar.

En la rueda de esa bici hay muchos sueños pendientes. En los tensos músculos del chico muchas, muchas batallas que combatir.

Rafa Vidiella

Electra

CALIFORNIA DREAM
MEN'S ATTITUDE *CRUISER LUX FAT*



electrabike.com
yes@electrabike.com

EN LA TECNOLOGÍA AEROESPACIAL
TAMBIÉN USAN TITANIO.

PERO SI NO TE APETECE HACERTE
ASTRONAUTA PUEDES PROBAR CON ESTO.



nuabikes.com
contact@nuabikes.com

NUA
BIKES