

Ciclosfera



más bicis, mejores ciudades



Caracas
Muy sabrosa

Hanói
Desde arriba




Eléctricas
Poco enchufe



CROSSWAY URBAN

VIVE TU CIUDAD

 /meridabikesespana

MERIDA-BIKES.com.es

S U M A R I O

#20/ Primavera 2017



46

MUNDOBICI



HÉROES

16



MOMENTOS

22



72
ILUSTRAS

02

Quiénes somos

Qué pensamos

04

Timbrazos

10

Ciclotimia

11

Contrarreloj

12

Rincones

14

Maravillas

18

Retrovisor

20

Clic-cistas

52

Sin Prisa

60

Tres de los nuestros

66

Biciudad

76

Bazar

80

Ultimátum



DEARBHLA HUGHES

Irlandesa y residente en Dublín, Dearbhla es desarrolladora de software, aunque estudió lingüística en una universidad alemana. Allí le picó el gusanillo de viajar y fotografiar lugares como el que protagoniza nuestra sección Rincones Ciclistas de este número. Puedes seguirla en Instagram (@dear_blah).



SERGIO ÁLVAREZ Y DANIEL DíEZ

Sergio es profesor de Topografía en la E.T.S. de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos en la Universidad Politécnica. Cuenta con amplios conocimientos en sostenibilidad y dirección de proyectos relacionados con la huella de carbono. Daniel es estudiante del Máster de la misma Universidad, y realiza su Trabajo de Fin de Máster sobre la huella de carbono del ciclo de vida de la bici eléctrica bajo la dirección de Sergio.



LUIS CALDERÓN

Cicloactivista caraqueño y cofundador del grupo Bici-Aventuras Caracas, Luis es Instructor de la Biciescuela Urbana Caracas, además de Director de Finanzas de la Agencia de Publicidad ARS DDB. Para este número ha escrito sobre el ciclismo urbano en la capital venezolana.



YESENIA SUMOZA

Trabajadora en el servicio postal de Venezuela, Yesenia es amante de la bicicleta en todas sus expresiones. También feminista, fotógrafa aficionada, excursionista y promotora del uso de la bici como medio de transporte en su ciudad, Caracas, sobre la que ha escrito en este nuevo número.



DOUGLAS RIVERA

Douglas se describe a sí mismo como "sibarita inefable". Amante de la tecnología, la fotografía, la música, el ciclismo, la comida, el cine y los buenos ratos. Es el autor de las fotografías que ilustran nuestro Biciudad de este número, que dedicamos a la capital venezolana, Caracas. Descubre su trabajo en el Instagram @absolutico.



PABLO PARDO

De 1982, como Naranjito, este bonaerense de nacimiento y barcelonés de adopción es todo un apasionado del ciclismo y la gastronomía. Fundador de RAW Cycling Mag y padre a jornada completa, aporta su sabio (y crítico) punto de vista sobre el negocio del reparto de comida en bici.

Giclosfera

Director: Rafa Vidiella (rafa@ciclosfera.com) **Redactor jefe:** Dani Cabezas (dani@ciclosfera.com) **Director creativo:** Raúl Marco (raul@ciclosfera.com) **Director de arte:** Raúl Amigo. **Textos:** Yesenia Sumoza, Luis Calderón, Gonzalo Garzón, Max Boraita, Daniel Díez, Sergio Álvarez, Pablo Pardo. **Fotos:** Attila Magyar, Manuel González, Mario Cranks, Dearbhla Hughes, Karine Chalifour, James Mckenzei, Fotokuns- Elbe, Loes Heerink, Larry vs Harry, Fernando Mafé, Deliveroo, Glovo, UberEats, Deliveroo, Julio César Mesa, Douglas Rivera **Ilustraciones:** Carmen Torreblanca, Toni de Muro, Natalia Goncharova. **Publicidad:** 649 373 218 (publicidad@ciclosfera.com) **Contacto:** contacto@ciclosfera.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



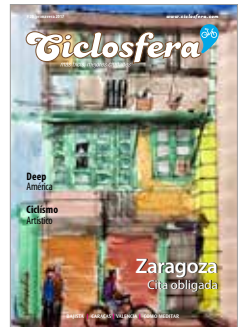
Foto: Attila Magyar

Sin límites

Hace cinco años lanzábamos *Ciclosfera*. Era 2012 y, en plena crisis, desaparecían medios sin parar. Veinte revistas después, aquí seguimos. Gratuitos, porque la buena información no debe dejar a nadie de lado. Convencidos de que cada número es mejor que el anterior. Y arropados por la comunidad de ciclistas urbanos más grande del mundo, con 400.000 seguidores en Facebook, Twitter e Instagram.

Somos referencia en España y colaborador oficial de las ferias de Berlín, Madrid y Viena. Una presencia asidua en el Taipei Cycle Show y el Red Hook Criterium. Parte de eventos en Ciudad de México, Zaragoza, Valencia o Moscú. La prueba de que la bicicleta es un vehículo universal y el ciclismo un lenguaje sin fronteras. No es tan distinto escalar una montaña, cruzar el mundo o recorrer, pedaleando, Caracas, Amsterdam, Bogotá o Nueva York.

Ciclosfera genera y exige nuestra energía cotidiana. Más que un trabajo es una responsabilidad, un placer, un orgullo. Una batalla constante por ser dinámicos, globales y únicos. Una revista no sobre bicicletas, sino sobre personas a las que inspira la bici y cuyas vidas han mejorado con ella. Colaboradores, anunciantes o lectores, gracias por ser parte de nosotros: ojalá sigamos juntos muchos lustros y números más.



La otra portada

Al descubrir la obra de Ankur Zalawadia imaginamos alguna de sus acuarelas en la portada. Sus colores y optimismo habrían sido perfectos para abrir este número tan especial... Hasta que dimos con las fotos de Loes Heerink. Originales. Primaverales. Y todo un viaje a otro lugar mágico: Hanói.





EL GUSTÓMETRO

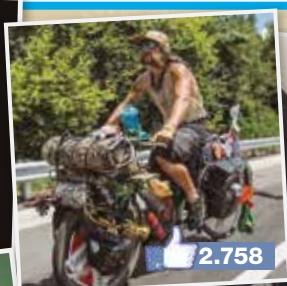
Tras el atropello mortal de varios compañeros, los ciclistas de Costa Rica salieron a las calles de San José para exigir respeto. La imagen aérea de esta manifestación pacífica fue la más votada, durante este invierno, en nuestro muro de Facebook. Después, un recordatorio de quiénes deberían ser las reinas de la calle y un cicloviajero preparado para todo.



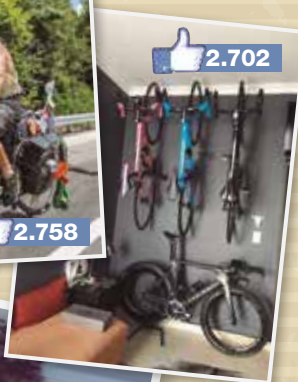
👍 3.314



👍 2.989



👍 2.758



👍 2.702



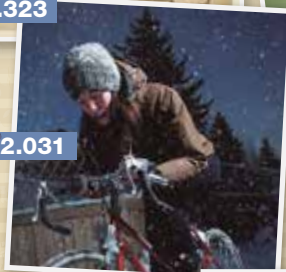
👍 2.323



👍 2.290



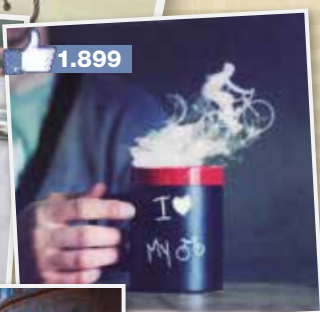
👍 2.164



👍 2.031



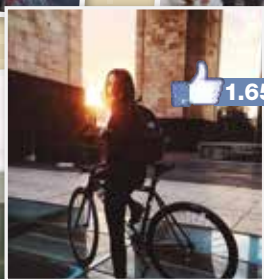
👍 1.969



👍 1.899



👍 1.893



👍 1.656



👍 1.620



👍 1.564



👍 1.544

MAYO 2017

BICIFEST



AJUNTAMENT DE VALÈNCIA
REGIDORIA DE MOBILITAT SOSTENIBLE

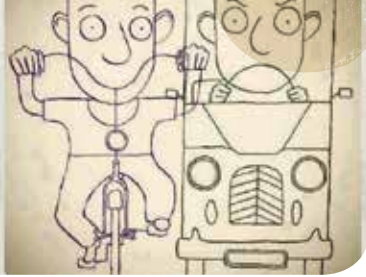
www.bicifest.info





A debate

¡QUÉ CARA!



● ¿Qué cara prefieres tener... de ciclista o de automovilista?

- “Para algunos imbéciles (no todos) tener una bicicleta es sinónimo de falta de éxito económico. La sociedad es tan estúpida que nos llena de tonterías la cabeza” (Thor Mon).
- “Créanlo o no, se enojan aún más cuando están atascados en el tráfico y tú pasas como si nada” (León Ángel).
- “La de la bici... ¡toda la vida!” (William González).
- “Mi bici no la cambio por nada. Andar en ella te quita el estrés y te hace feliz” (Daly Flores).

TIMBRE



● Timbre. ¿Lo usas?

- “Bastante. Para avisar a los peatones que los alcanzo en unos segundos (nunca muy cerca para no asustarlos) y cuando veo que algún auto empieza a salirse de su carril hacia el mío” (Arturo Efraín Hernández).
- “Intento no usarlo: molesta a los peatones. Prefiero reducir la velocidad y con el sonido de la cadena suelen apartarse. Y contra los coches no sirve de nada. Deberían eliminar su obligatoriedad” (Enric Capoll).
- “Teniendo en cuenta que nuestro lugar es la carretera, dudo mucho que un coche con el ruido ambiental escuche un timbre” (Freskitto Ferrari).
- “Sólo lo uso en las bicicríticas y eventos parecidos, para lo demás, uso el timbre de voz”. (ODnanref Gv).

URBANO



● ¿Por qué hay tan poco ciclismo urbano en España?

- “Porque España es un país de ‘todos somos clase media aunque no cobre un carajo’, y lo de ir en bici es de pobres. Donde esté mi coche para ir a comprar el pan, que se quite todo” (Fernando Sangrós).
- “Tráfico agresivo unido a nulas o escasas infraestructuras para la bici en la ciudad. Si esto fuese favorable arrastraría a la gente a utilizar la bici” (Fernando Retor).
- “Porque preferimos sufrir atascos y aparcar en doble fila en vez de llevar a los niños al colegio en bicicleta” (Adrián González).
- “Parte del motor económico del país es la automoción. Las bicicletas no dejan dinero y los gobiernos prefieren invertir en coches que en bicis” (Pelotx Ig).

delante **mola** más



WeeRide

www.weeridespain.com



ACCESORIOS INFANTILES PARA BICI



[weeridespain](https://www.facebook.com/weeridespain)



[@weeridespain](https://www.instagram.com/weeridespain)



TOP 5 NOTICIAS

Lo más leído en www.ciclosfera.com este invierno...

- 1. Confirmado: menos de una hora de bici a la semana retrasa el envejecimiento.**
(37.222 páginas vistas)
- 2. MOVA Cycling Jacket: la chaqueta ciclista más financiada en Kickstarter se hace en Colombia.**
(17.969 páginas vistas)
- 3. “No son bicicletas, son personas”: la carta de un niño ciclista se hace viral.**
(17.050 páginas vistas)
- 4. Diez rutas cicloturistas de ensueño para 2017.**
(16.514 páginas vistas)
- 5. De París a Londres... sin bajar de la bicicleta.**
(15.985 páginas vistas)

CONTADOR

El 15 de marzo nos seguían...



#NOCHESCICLISTAS

La noche es un momento especial para salir a rodar, y con esta etiqueta os mostramos hermosas fotografías realizadas con alevosía y mucha, mucha nocturnidad.



ZARAGOZA LA CIUDAD DE LAS BICIS

Del 27 al 30 de abril de 2017



I FORO INTERNACIONAL // ZARAGOZA ES BICI
XIV CONGRESO IBÉRICO // LA BICICLETA Y LA CIUDAD
II FESTIVAL URBANO // CULTURAS CICLISTAS

www.laciudadde lasbicis.org



CARNÉ CICLISTA



Ilustración Carmen Torreblanca

Ante la (bendita) proliferación de ciclistas urbanos, algunas voces reclaman la implantación de un carné obligatorio para los que pedaleamos. Como siempre, damos argumentos a favor y en contra. ¿Tú qué piensas?

A FAVOR

El saber no ocupa lugar y, para moverse en bici, siempre será conveniente conocer las normas que rigen la convivencia entre los actores de la vía pública. Si queremos derechos debemos asumir obligaciones, y el hecho de que la bici no sea un vehículo cualquiera no debe eximir a sus usuarios de conocer y cumplir las reglas. Un carné ciclista eliminaría de raíz la tediosa cantinela de que nos pasamos las leyes por el arco del triunfo. Nos otorgaría una mayor exigencia de cara a las administraciones. Y, desde luego, añadiría información, y por extensión seguridad, a nuestros desplazamientos, reduciendo el peligro que sufrimos y que, muchas veces por ignorancia, también en ocasiones provocamos.

EN CONTRA

La bici no es un coche, una moto o un autobús, y es probable que en la jungla urbana el ciclista esté más cerca del peatón que del conductor de un vehículo a motor. Entonces... ¿Cómo puede alguien plantearse la imposición de seguros o carnés? No seamos aprendices de brujo: bastaría con imitar las políticas que funcionan en otros muchos países, y en ninguno de ellos existe el carné ciclista. Bienvenida sea siempre la educación vial, pero son los automovilistas los que más la necesitan. La idea de exigirnos un carné a nosotros sugiere y respalda una falacia: que, en lugar de parte de la solución, los ciclistas somos responsables del problema que sufren carreteras y calles.

Isabel Porras



Isabel Porras Navalbos (Madrid, 1981) es la fundadora de Santa Cleta, en Sevilla. Una tienda que, además, es taller, escuela de movilidad y lugar de encuentro para ciclistas urbanos. Isabel y Santa Cleta ultiman ahora el lanzamiento de *Sin cadenas*, una guía para enseñar a montar en bicicleta a las personas, especialmente mujeres, que nunca pudieron hacerlo.

Escapada	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> Sprint
Cuadro	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> Componentes
Gorra	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> Casco
Giro	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/> Tour
Carril bici	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> Calzada
Subida	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> Descenso
Rodar solo	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/> Rodar acompañado
Madrid	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> Barcelona
Betis	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> Sevilla
Ruedines	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/> Equilibrio
Fixie	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/> Plegable
Frío	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/> Calor
Café	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> Red Bull
Playa	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> Montaña
Izquierda	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> Derecha
iOS	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> Android
Día	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/> Noche
Papel	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/> Web
Cine	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> Música
Correr	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/> Pasear
Beatles	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/> Stones

UN SUEÑO BERLINÉS



Una foto, una historia: Dearbhla Hughes nos invita a conocer este apacible rincón ciclista de la capital alemana.

Era verano de 2015 cuando me mudé, con un amigo, a Berlín. Cuando sólo nos quedaban dos semanas de Erasmus, y aunque los dos trabajábamos, decidimos aprovechar cada segundo para explorar la ciudad. Cada barrio o *Kiez* tiene una personalidad diferente, y nuestra zona favorita era Friedrichshain, hogar de la East Side Gallery y donde encontramos el encantador Steel Vintage Bikes Café. Cafetería, galería de arte, tienda de bicicletas... Jamás he visto nada igual. Un lugar donde la bici es la reina, el café fantástico, la decoración impresionante y el personal, encantador. ¡No era una cafetería, sino el sueño de todo ciclista!



PHOTO: ALVO

 **POLOANDBIKE**

WWW.POLOANDBIKE.COM



Foto: Manuel González

SERVICIO PÚBLICO

Viajamos hasta San Sebastián para conocer, de la mano de sus creadores y usuarios, el singular túnel de Morlans.

por Gonzalo Garzón

Aunque en su día fue criticado por su alto coste, ahora es aplaudido por los ciclistas de la ciudad

“La historia de ese túnel es muy bonita, me sorprende que no se haya escrito más sobre ella”, cuenta Odón Elorza, alcalde de San Sebastián entre 1991 y 2011 e impulsor del proyecto. Nunca es tarde para hacerlo, porque no hablamos de un túnel cualquiera.

Reconocido por *The Guardian* como una de las mejores infraestructuras ciclistas, el túnel de Morlans nació con el nuevo milenio. “Siendo alcalde, allá por 2000”, recuerda Elorza, “supe que dos túneles de vía estrecha que recorrían la ciudad iban a quedar fuera de servicio. Habían pasado de manos del Estado al Gobierno vasco, y se me metió en la cabeza transformarlos en infraestructura ciclista porque, por aquel entonces, estábamos a vueltas con los bidegorris”.

Inspiración parisina

Según cuenta Elorza, un viaje a París fue determinante. “Tuve la oportunidad de pedalear por Promenade Plantée, una antigua vía de ferrocarril antes usada para llevar toneles de vino del Sena a la Bastilla. Tomé nota y volví a San Sebastián con la idea más clara. Tras años de espera y negociaciones con el Gobierno vasco, conseguí que nos dieran la concesión”.

El túnel fue inaugurado en 2009. Cuenta con 840 metros de longitud, además de un tramo inicial de 400 metros al aire libre y otro de 300 metros que discurre entre vegetación. Tiene 2,2 metros de anchura, con unos 92 cm de franja a cada lado. En su interior hay 29 cámaras de seguridad, y se cierra a público durante la noche, entre las 23 y las 6.30h. El presupuesto para su realización fue de 2,6 millones de euros.

“Es una infraestructura espectacular, que cumple un papel muy importante en la red ciclista local”, sostiene Higinio Otazu, miembro de la asociación Kalapié. “Al principio deslizamos algunas críticas por que era una inversión muy fuerte, pero pronto nos dimos cuenta de que era una gran idea y fue recibida con los brazos abiertos por los ciclistas locales”.

Útil y rápido

Para Manuel González, responsable de la Zikloteka, fue “una oportunidad histórica: hoy sería impensable horadar el monte para hacer un túnel de esas características”. La instalación permite unir dos zonas importantes de la ciudad: “Gracias al túnel”, explica, “tienes un tránsito cómodo y rápido en bicicleta entre el oeste y el centro”. Su utilidad es cuantificable: según datos municipales, propicia una media de 800 trayectos ciclistas diarios, muchos más en determinadas épocas del año. ♣



Héroes 2.0



THE GUY



El hecho de que una serie de televisión gire en torno a la marihuana no la convierte, necesariamente, en una comedia alocada: así es el protagonista de la triste e inclasificable ‘High Maintenance’.

por Rafa Vidiella

Por no tener, no tiene ni nombre. Es sólo The Guy, un camello en bicicleta, un treintañero con ojeras y cada vez menos pelo que cruza a pedaladas Nueva York para llevar marihuana (a veces, setas alucinógenas) a sus variopintos clientes.

Callado, precavido y cumplidor, poco más sabemos de él, porque su presencia en cada capítulo de *High Maintenance* es fugaz. The Guy es apenas un vínculo entre diferentes historias, la excusa para echarle un fugaz vistazo a unos pobres personajes, insignificantes motas pegadas en el borroso espejo de la gran ciudad.

Porque The Guy es algo más que un *dealer*. Es el íntimo y fugaz amigo que intenta consolar a desconsolados fumetas. Es la mínima dosis de raciocinio en sus delirantes vidas. *High Maintenance*, serie sobre drogas que desmitifica las drogas, nos desvela cómo algunos camellos son, además, terapeutas y consejeros, los únicos desconocidos a los que abrimos de par en par la puerta a nuestra patética intimidad.

Y sí, The Guy surca Nueva York en una vieja bicicleta azul. Abundan los guiños a los ciclistas urbanos en esta indefinible serie. Está la bicicleta fantasma. Están la mochila, el casco, las luces. Y está también, por supuesto, el consejo que escuchamos a diario: “Ten cuidado con la bici”, le dice a The Guy un cliente destrozado por la vida, la angustia y la soledad. ♥

De medio a medio

Creada por Katja Blichfeld y Ben Sinclair (que interpreta al propio The Guy), *High Maintenance* nació en 2012 como una serie independiente emitida en el portal de vídeos Vimeo. Fueron 19 capítulos de distinta duración, de tanto éxito que los últimos contaron con la financiación de Vimeo. En abril de 2015 el canal HBO compró el proyecto y puso en marcha una primera temporada “televisiva”, compuesta por los seis capítulos que pueden verse ahora mismo en HBO España. La cadena ha anunciado que el próximo otoño llegará la segunda temporada.

¡DEVOLVEDNOS NUESTRAS BICICLETAS!



El tiempo y las atrocidades nazis sepultaron este capítulo histórico, ahora una anécdota incluso para los holandeses

El robo de bicicletas holandesas por parte de los nazis fue uno de los episodios más singulares de la II Guerra Mundial.

Dani Cabezas

Hamburgo, 21 de junio de 1988. Holanda y la local Alemania Federal se enfrentan en las semifinales de la Eurocopa de fútbol. De pronto, desde las gradas holandesas se oye un cántico sorprendente... '¡Devolvednos nuestras bicicletas!'

Lo que podía entenderse como un chascarrillo futbolero hacía referencia a un episodio histórico. En 1940, la Alemania nazi invadía los Países Bajos tras una batalla de una semana. El gobierno neerlandés se rendía tras el bombardeo y completa destrucción de Rotterdam, comenzando una ocupación que duraría cinco años, hasta el final de la contienda.

Un préstamo que no lo fue

Con una producción anual de bicicletas que, en 1940, rondaba las 471.000 unidades, los nazis lo vieron claro: aquellas máquinas holandesas que llenaban Amsterdam, Utrecht o la propia Rotterdam podían ser muy útiles para el frente. Por eso, el nuevo y colaboracionista gobierno holandés pidió a los propietarios de bicicletas que las llevaran a las estaciones de tren para entregárselas a las fuerzas

armadas alemanas, bajo pena de graves castigos para aquellos que no obedecieran. La operación se vendió como un préstamo a las fuerzas invasoras, pero las bicicletas nunca fueron devueltas a sus dueños.

Aunque no jugaron un papel tan decisivo como en la I Guerra Mundial, las bicicletas también fueron en este conflicto un elemento importante. Se usaban en la retaguardia, en labores de espionaje o correo, pero también en el frente, sobre todo debido a la escasez de combustible durante los últimos años de la contienda, así como en el transporte de armas y municiones. Las alemanas NSU Wehr Sport o las BSA británicas se convirtieron en habituales: las unidades paracaidistas se lanzaban al vacío con modelos plegables. Las máquinas incautadas en Holanda fueron de gran ayuda para las tropas de Hitler: no en vano, era célebre en Alemania el eslogan bélico "Raeder muessen rollen fuer den Sieg" (Las ruedas deben girar para la victoria).

Duro golpe

La confiscación de miles de bicis tuvo consecuencias para la vida de los civiles holandeses, ya castigados por cruentos bombarderos y demás avatares bélicos. Para muchas familias la bicicleta era su único medio de transporte: una parte fundamental de su economía y su principal modo de subsistencia.

Eran días de pánico y propaganda cruzada. El 5 de septiembre de 1944 se produjo el llamado martes loco, el *Dolle Dinsdag*: la BBC anunció que las fuerzas aliadas habían cruzado la frontera holandesa, lo que causó un pánico general entre los alemanes y los colaboradores locales, que se apoderaron de todos los vehículos que encontraron a su paso para huir. Pasados unos días la mayoría regresó, pero lo peor estaba por llegar: el siguiente invierno los ciudadanos se enfrentaron a la *Hongerwinter*, la hambruna holandesa, que mató al menos a 20.000 personas.

El paso del tiempo y la infinita cantidad de atrocidades nazis sepultaron el robo de la bicicletas hasta transformarlo, con el paso de los años, en algo anecdótico e incluso risible para los propios holandeses. Cuando en 1965 se anunció que la princesa de Holanda iba a casarse con un alemán, Claus von Amsberg, muchos de sus súbditos salieron a la calle con pancartas donde decía "Eerst mijn fiets terug"... ¡Primero queremos nuestra bicicleta de vuelta!

¿Y el fútbol? La afrenta bélica fue vengada por los holandeses: liderados por estrellas como Van Basten, Gullit o Koeman, los holandeses ganaron esa semifinal a Alemania por 2 goles a 1, y terminaron llevándose el título (el único grande de su historia) tras batir, en la final, a otro gran protagonista de la II Guerra Mundial: la URSS. 🇷🇺



EL SOLDADO ALEMÁN QUE QUISO HACER JUSTICIA

Toda guerra encierra millones de increíbles historias, muchas de las cuales salen a la luz décadas después. En 2009, el diario holandés *Nederlands Dagblad* informó de que un ex soldado alemán reconocía haber robado una bici en la ciudad de Nijkerk, durante la liberación del país. Arrepentido, estaba dispuesto a pagar por ella: realizó una donación a la iglesia local para que buscara a los dueños de la bici o, en su defecto, a sus herederos. Éstos nunca aparecieron, por lo que el dinero fue destinado a obras de caridad.

Clic-Cistas

24 años, una sonrisa perenne y pasión por las bicicle-
tas: allá donde vaya, el madrileño Mario Cranks siem-
pre está atento a captar el más mínimo gesto ciclista
a su alrededor.

por Max Boraita
Fotos Mario Cranks

“Nací en Madrid pero me crié en Sotalbo, un pueblo de Ávila. Con 3 años empecé a montar en bicicleta y, desde hace seis, me he aficionado al piñón fijo”.

“¿Si soy fotógrafo? ¡De eso intento vivir! Por casa siempre he tenido y usado las cámaras de mi padre, pero hace unos años hice un curso en el que empecé a presentar imágenes de bicis y ciclistas, y vi que podía llevar el trabajo a mi terreno”.

“Siempre me ha gustado dibujar, y creo que es algo muy conectado a la fotografía. Me gusta perderme por el monte. Antes lo dibujaba y ahora lo fotografío”.

“He trabajado para Levi’s, Assos, Endless, Poloandbike, Wau... También cubrí todo el Red Hook Criterium, y acabo de hacerle toda la línea de imagen ciclista a la marca coreana Onusox”.

“Uso una Canon 5D Mark II de segunda mano. No soy muy pijotero: prefiero tirar con el equipo mínimo, llevar el menor peso posible y poder manejarme con más velocidad y comodidad”.

“Me gusta mucho la montaña: descubrir lugares, recorrer carreteras, perderme... Pero también amo la ciudad, mostrar la perspectiva que tenemos desde la bici. La ciudad es un lugar perfecto: tienes que estar pendiente de rodar, del tráfico, de sacar fotos. Me aporta mucha adrenalina y, cuando sale una imagen buena, tiene toda una historia detrás, siempre cuenta algo muy especial”.

“Para un fotógrafo las redes sociales son un excelente canal de difusión, una forma fácil y gratuita de llegar a la gente. Pero también es necesario adaptarse: Instagram o Facebook no paran de cambiar los algoritmos, y no debes obsesionarte. Lo importante es trabajar duro, hacer muchas fotos y montar todo el material que puedas”. ♡



DEEP AMERICA

¿Cómo viviremos mañana? Durante más de un año, Paul Fallon recorrió EE UU en bicicleta haciéndole esa pregunta a la gente. 33.366 kilómetros después, estas son sus reflexiones sobre un país tan bello como dividido y complejo.

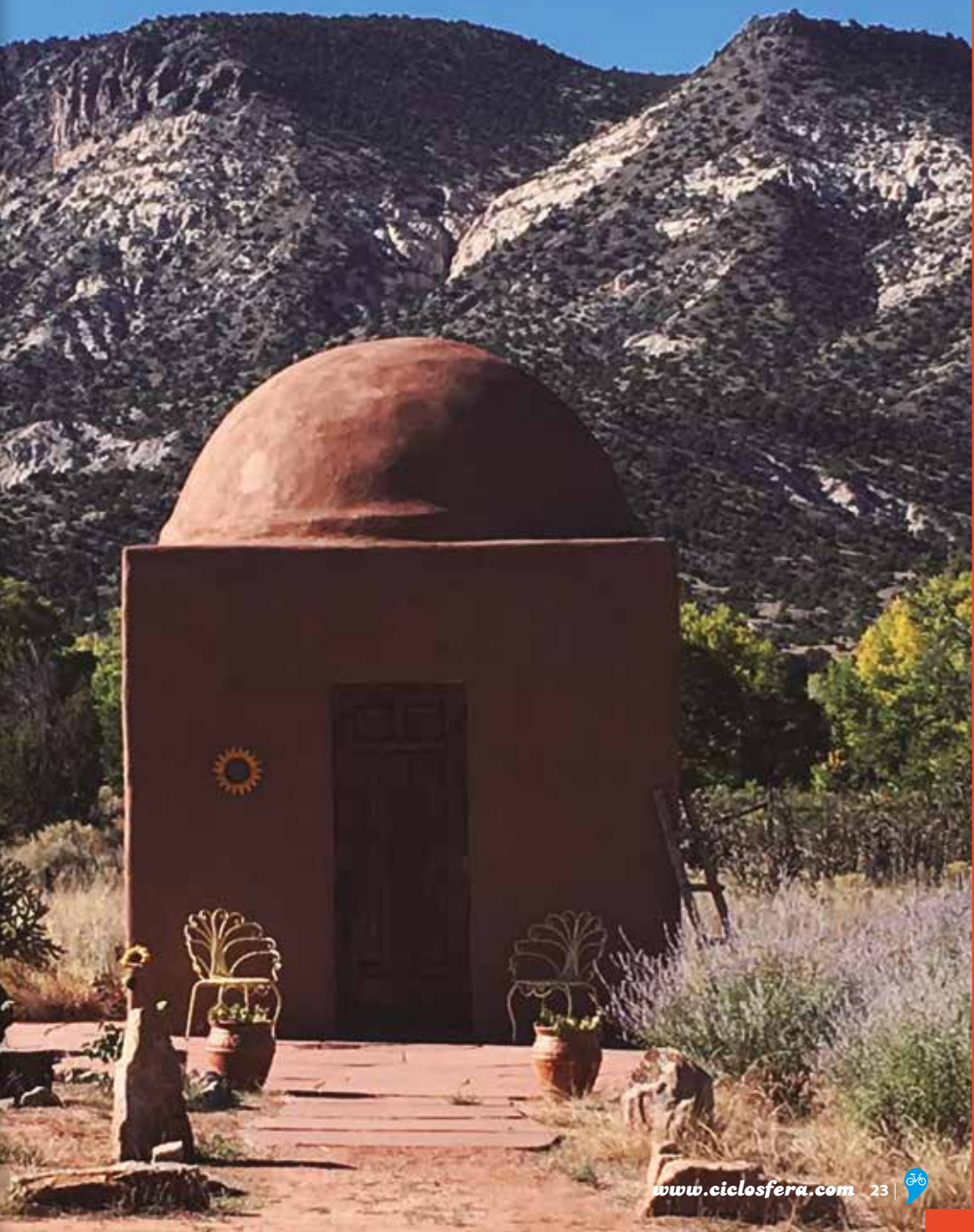
por Rafa Vidiella

“Tendremos que vivir un desastre que nos lleve a reconstruir la sociedad desde cero”. “Aprendiendo a tener menos y a simplificar nuestras vidas”. “Cuidándonos los unos a los otros, y el mundo en el que vivimos”. “Encontrando la felicidad y la alegría en el pasado y esperando miedo y ansiedad en el futuro”.

Partido en dos

Durante más de 30 años un arquitecto de Massachussets, Paul Fallon, diseñó hospitales. En 2007 viajó como voluntario a Haití, y la experiencia en ese castigado lugar le transformó: tanto que, después de jubilarse y del terrible terremoto que asoló el país en enero de 2010, regresó y construyó dos edificios preparados para resistir seísmos. “Esa época viviendo en una cultura tan diferente”, cuenta en su casa cerca de Boston, “me hizo querer explorar mejor Estados Unidos. Así que en 2015, cuando me jubilé, decidí cruzarlo entero para interactuar con la gente, conocerles y tener un sentimiento más profundo sobre mi país”.

A lo largo de 33.366 kilómetros y desde mayo de 2015 a diciembre de 2016 (tuvo que parar un tiempo tras ser atropellado en el Golfo de Alabama), Fallon abordó a conocidos, familiares y gente de la calle con una pregunta: ¿Cómo viviremos mañana? “Tardé dos años en elegir esa pregunta”, explica riendo. “Cuando me empecé a plantear el viaje estaba más interesado en explorar cómo vivía la gente de mi edad, 58 años. Mi madre murió de cáncer con esos años, y mi padre trabajaba sin parar. Yo estaba sano, tenía dinero, a mis hijos criados y no me sentía un viejo, pero tampoco era joven. ¿Cómo vivirían esa situación otras personas? Compartí mis inquietudes, me dieron muy buenos consejos





y sentí que centrarme en la gente de mediana edad era limitarme. Así que empecé a buscar algo que pudiera preguntarle a todo el mundo, tuviera 4 ó 95 años”.

Fallon elegía cada día, al azar, al menos a una persona a la que hacerle su pregunta. Intentaba dormir cada noche en un lugar distinto, y así podía conversar con otros como él en *warmshowers* o *couchsurfings*. Y, además, buscaba personas representativas de cada lugar: rancheros en Wyoming, trabajadores del gas o el petróleo en Texas, adventistas del Séptimo Día en Michigan, refugiados somalíes en Maine, musulmanes en Dearborn... Preguntas, respuestas y, como fondo, el país más poderoso del mundo. “EE UU es un lugar muy bello”, dice entusiasmado. “Me gustan en particular sus grandes llanuras, el horizonte, los vívidos colores del campo o las dimensiones mayúsculas de algunos paisajes. Siempre he ido en bici a trabajar y, en 2011, recorrí 4.800 kilómetros de Denver a Boston, pero este viaje ha sido distinto. Amo pedalear... Me gusta recorrer el mundo a un ritmo más tranquilo, y cómo la gente se abre de un modo especial a los ciclistas. La vida, desde luego, es mucho más rica cuando viajamos despacio”.

Acción y reacción

Apenas unas semanas después de tomar Donald Trump el poder, es obligatorio preguntarle cómo ha visto su país. “Vivimos una época de discordia política y, aunque los medios de comunicación se empeñen en propagar un mensaje de división, casi todo lo que yo he vivido era bueno. EE UU es la manifestación perfecta de la Tercera Ley de Newton: toda acción provoca una reacción igual, pero en sentido opuesto. Por eso Trump ha sucedido a Obama: ha captado toda la frustración que el presidente anterior generó. Muchos estadounidenses se sienten excluidos, no comprenden el mundo actual y, sobre todo, tienen miedo. Trump se ha centrado en aprovechar ese sentimiento, algo que los demócratas ignoraron. Pero ojo: aunque creo entender por qué ha sido elegido, estoy muy preocupado por cómo gobernará Trump. No respeta el equilibrio de poder, y ya sus primeros actos confirman mi preocupación”.

Preguntándoles sobre el mañana... ¿ha visto optimismo o pesimismo en sus compatriotas? “En eso hay también bastante división”, reconoce preocupado Fallon. “Incluso los que están optimistas por la mañana se acuestan preocupados, y las elecciones han polarizado todavía más estos sentimientos. Lo que he descubierto es que las personas somos reactivas: somos pésimos a la hora de anticiparnos y planificar, pero rápidos cuando hay que actuar ante hechos ya existentes. Antes de ganar Trump... ¿dónde estaban los progresistas que ahora salen a protestar a la calle? La gente estaba muy pasiva, era muy complaciente, y lo ocurrido nos hará cambiar”. 📍



FOLDING TRIKE



¡VUELVE A PEDALEAR!



CITY TRIKE



ADVENTURE TRIKE



PERSONAL MOBILITY CICLES

www.ethnic.com

A photograph showing a person performing a handstand on a bicycle. The person is shirtless and wearing shorts, balancing on the handlebars and seat. The bicycle is a classic road bike. In the background, there is a chain-link fence and a cityscape with several tall, thin buildings, possibly spires or towers, under a bright sky. The scene is set outdoors, possibly on a paved area near a building.

MUCHO ARTE

Es una disciplina espectacular y muy arraigada en países del norte de Europa como Alemania. ¿Por qué, sin embargo, el ciclismo artístico sigue siendo tan desconocido en casi todo el mundo?

por Dani Cabezas

Finales del s.XIX. Con su frondoso bigote, cuerpo atlético y postura impertérrita, Edward Nicholas Kaufmann cautivaba a propios y extraños sobre una bicicleta. La máquina se había inventado hacía décadas y, gracias a sus constantes innovaciones, era muy parecida a los modelos actuales.

Pero Kaufmann quiso llevar su amor por las dos ruedas a una nueva dimensión. En 1888, aquel estadounidense de origen suizo creó el que bautizó como primer campeonato del mundo de ciclismo artístico. Y, aunque se trataba de algo más cercano a una estrategia publicitaria que a una competición, sirvió para alumbrar una nueva



manera de pedalear que, más que con el desplazamiento, tenía que ver con el baile. O con volar, porque era puro arte en movimiento.

Fortaleza mental

“Desde muy pequeña supe que quería dedicarme a esta disciplina”, nos cuenta la subcampeona del mundo de ciclismo artístico, la alemana Viola Brand. Inspirada, dice, por su hermano, Brand practica desde los seis años, y ahora entrena una media de 20 horas semanales para perfeccionar su depurada técnica.

En su opinión, los factores mas importantes en su deporte son “el control corporal, el equilibrio y el aguante”. Pero, asegura, “también se necesita mucha disciplina y paciencia, porque llegar a dominar el ciclismo artístico exige, como mínimo, seis años. De cara a competir al más alto nivel, lo más importante es la fortaleza mental: no puedes cometer ni un solo error. La diferencia entre ganar y perder se puede decidir en un segundo en caso de que pierdas la concentración”.

Lisa Hattemer, actual campeona del mundo, explica que su afición le viene de familia. “Mi tío y mi abuelo se dedicaban también a esto”, cuenta una mujer que dice disfrutar con el ciclismo artístico como el primer día. “La cantidad inmensa de movimientos que se pueden realizar y la exigencia que requiere resultan enormemente motivadores”, explica. “Además, siempre hay margen de mejora en tu técnica”.

Los factores más importantes de este deporte son el control corporal, el equilibrio y la resistencia

CICLOBOL FÚTBOL SOBRE RUEDAS



Edward Nicholas Kaufmann pasó a la historia por ser el inventor, además del ciclismo artístico, de otra disciplina igualmente espectacular: el cycle-ball o ciclobol. Como su propio nombre indica es un deporte que recuerda al fútbol sala, aunque con dos jugadores por equipo. Durante tres largas décadas, el ciclobol contó con una pareja de leyenda: los hermanos checoslovacos Jindrich y Jan Pospisil, que se impusieron en la práctica totalidad de campeonatos del mundo que se celebraron desde 1965 hasta 1988. Hoy, esta modalidad cuenta con legiones de seguidores en países como Alemania, Suiza, Austria, Bélgica, República Checa y Japón.



Foto: Fotokuns-Elbe

Precisión alemana

Aunque el ciclismo artístico está reconocido por la Unión Ciclista Internacional (UCI) y sus campeones mundiales portan el preciado maillot arco iris, la popularidad de este deporte varía mucho de un país a otro. En Alemania, el paraíso de esta práctica, hay más de 10.000 licencias expedidas. Un panorama muy distinto al de España, donde, según confirma Luis Román, de la Real Federación Española de Ciclismo (RFEC), “no hay prácticamente ningún interés por el ciclismo artístico”. ¿Por qué? “No lo sé”, contesta Román, “pero pasa lo mismo con modalidades como el triatlón, muy populares en España y que en otros lugares, como Rusia, apenas generan interés”. En opinión de la campeona del mundo, “tenemos que hacer un esfuerzo para llevar al ciclismo artístico a otro nivel, y apoyar a aficionados de otros países para que creen clubes locales. Al fin y al cabo, todo aquel que ve ciclismo artístico queda inmediatamente fascinado”.

¿Por qué esa fascinación? ¿En qué consiste exactamente el ciclismo artístico? Si alguien pensaba que se trata, simplemente, de realizar acrobacias sobre una bicicleta, se equivoca. Sobre la pista, de 14x11 metros y con una serie de círculos concéntricos de 0,5, 4 y 8 metros respectivamente, los competidores se enfrentan en solitario o por parejas. Los ejercicios duran cinco minutos, y abundan las reglas: los competidores son minuciosamente evaluados por jueces que puntúan la dificultad de los movimientos, su originalidad y, ante todo, su ejecución. Todo ello, sobre bicicletas de piñón fijo especialmente diseñadas para ello.

El resultado no deja a nadie indiferente: conviene rastrear en la Red para dar con auténticas maravillas en forma de equilibrios imposibles, fuerza sobrehumana y creatividad desbordante. Mientras se prepara para el próximo mundial (será en noviembre, en la localidad austriaca de Dornbirn), Viola Brand no tiene dudas: “Pese a ser minoritario”, dice, “este deporte es extraordinario y hermoso. Requiere dominar infinidad de variables, y combina la elegancia estética con la fuerza física”. ¿Qué más se puede pedir? 🍷



 Ossby

FOLDING BIKES

ossby.com



Canadá. 10 millones de kilómetros cuadrados, muchos de ellos inhóspitos e inhabitables, lo convierten en el segundo país más extenso del planeta sólo superado por Rusia. Temperaturas extremas, poblaciones prácticamente aisladas y, en medio de todo, un ciclista con un bajo al hombro: Felipe Gómez.

Felipe es uno de esos aventureros que, un buen día, decidió dejarlo todo para encontrarse a sí mismo. Lo hizo a través de sus dos aficiones favoritas: la música y la bicicleta. Y, lo que es más importante, lo hizo muy lejos de su Chile natal para embarcarse en un proyecto sorprendente: el Bike& Bass Tour. Una gira en la que, a golpe de pedal, lleva la música de su bajo a los rincones más remotos del país norteamericano.

A person wearing a dark jacket is riding a bicycle across a vast, flat, open landscape under a clear sky. The person is holding a bass guitar vertically, with the neck pointing towards the top right. The scene is captured during sunset or sunrise, with a warm glow on the horizon. The foreground shows the handlebars and front wheel of the bicycle.

BAJISTA Y CICLISTA

El chileno Felipe Gómez recorre Canadá a lomos de su bicicleta y ofrece conciertos con su bajo. Nos vamos al otro extremo del mundo para que nos explique en qué consiste su 'Bike&Bass Tour'.

por Dani Cabezas

“Antes de trasladarme a Canadá vivía en Tokio”, explica Felipe, “pero las grandes ciudades nunca han sido lo mío”. Por eso, cuando surgió la posibilidad de viajar a Canadá, no lo dudó ni un momento. “Allí comencé a trabajar como profesor de niños en Saskatoon, un hermoso lugar con mucha naturaleza y una comunidad de gente muy interesada en el arte y el deporte”, cuenta.

Un mundo mejor

¿En qué momento decidió cambiar la tranquilidad y la comodidad de Saskatoon por el pedaleo? El ciclista músico se sincera: “Tenía muchos problemas de autoestima. Me preguntaba cuál era mi misión en el mundo, cómo podía dejar algún legado, cuál sería



foto: Karine Chalifour

Los conciertos de Felipe también están impregnados de cultura ciclista. “A través de la música cuento historias de la ruta”

**DOS BICIS
MEJOR QUE UNA**

Felipe combina dos bicicletas en sus largos viajes. Ambas son Fuji, marca japonesa fundada en 1889. “Tengo una Touring para las giras de verano y una Nevada para la nieve y rutas de hielo”, cuenta. En un país como Canadá, contar con el frío y sus consecuencias es materia obligatoria para cualquier ciclista: en Saskatoon, la localidad en la que vive, las temperaturas medias en invierno rondan los 20 grados bajo cero.

mi contribución y hacer algo por los demás...” Preguntas para las que encontró respuesta en la bicicleta. “La bici me llena el corazón: cada día es diferente y no sabes qué sorpresas te deparará la ruta. Un paisaje increíble, un oso, una persona a la que vale la pena conocer...”

El bajo es el otro 50% de su vida. “Como la mayoría de bajistas acabé tocando este instrumento porque mi hermano tocaba la guitarra. ¡Alguien tenía que ser el bajista! Pero ahora me he dado cuenta de que debería haber escogido la armónica: es mucho más fácil de llevar en la bici”, bromea. Y no le falta razón: un bajo, además de ser voluminoso, pesa lo suyo.

Los conciertos de Felipe, generalmente en gimnasios de centros escolares, también están impregnados de cultura ciclista. “A través de la música cuento historias de la ruta. Mi objetivo es compartir con los estudiantes las habilidades sociales que creo que les pueden ser de utilidad en sus vidas. Hablo de cosas como la importancia de pedir ayuda, de aceptar los fracasos con buena actitud. Les invito a vivir de una manera saludable, a tener aventuras y hacer algo por su comunidad”. ●



Security Tech Germany

NO DEJES QUE ESTO TE PASE A TI

ABUS NutFix™ – Antirrobo para las ruedas y el sillín



MADE IN GERMANY



LIENZOS RODANTES

Más de 3 millones de personas viven en Hanói, la capital de Vietnam. Un lugar ajetreado y a veces grisáceo, al menos hasta que nos cruzamos con una vendedora ambulante de fruta, verdura o flores. Un espectáculo cotidiano retratado por Loes Heerink.

por Max Boraita

Se fue a vivir un año a Hanói, pero se enamoró y se quedó casi cuatro. Loes Heerink tiene 27 años, trabaja en una empresa de comunicación y tiene pendiente volver a Vietnam para rematar *Vendors from Above* (Vendedoras desde arriba), un libro de fotos donde retrata, desde puentes, a las vendedoras ambulantes de la ciudad. “Me fascinaron los colores de sus mercancías”, cuenta desde Amsterdam. “Son ellas quienes colorean la ciudad”.

En su opinión Hanói es adorable, bastante verde y llena de cosas que hacer. La comida es buena, el tiempo agradable y, sobre todo al alejarnos de las zonas turísticas, la gente muy afable. “Una vez, yendo en bicicleta al trabajo”, cuenta, “la cadena se enganchó y me caí. Al intentar arreglarla me puse las manos y el vestido perdidos, dos enormes bandas de grasa decoraban mi cara y me sentí incapaz de seguir. Desesperada, me senté en la acera, pero antes de que pudiese darme cuenta un hombre había venido con unas herramientas y arregló la bici. Además, me invitó a entrar a su diminuta casa y lavarme: en un santiamén había solucionado todos mis problemas”.

Sin distracciones

Aunque las imágenes de *Vendors from Above* ya han circulado por la Red, el proyecto de Heerink va más allá: además de fotografiarlas, quiere entrevistar a estas mujeres “para compartir sus vidas, que son

“Me fascinaron los colores de sus mercancías”, cuenta la fotógrafa. “Son ellas quienes colorean la ciudad”



“Hanói es muy bulliciosa, y todo lo que pase al fondo nos haría perder la atención. Por eso opté por mostrarlas desde arriba”

realmente interesantes”. El poder centrarse en ellas fue, precisamente, lo que la llevó a subirse a los puentes para retratarlas: “No quería que nada me distrajerse. Hanói es muy bulliciosa, y todo lo que pase al fondo de la imagen nos haría perder la atención. Por eso opté por mostrarlas desde un ángulo más alto”.

Armada con su Canon 6D, Heerink se dedicó de forma metódica a ello. “Siempre recomiendo fotografiar cosas que te fascinen. Busca qué te interesa y piensa cómo capturarlo. Con las vendedoras, salía de casa con una meta: sabía qué iba a fotografiar y cómo hacerlo. A veces tenía que improvisar pero, más o menos, sabía con qué clase de imágenes volvería”.

Influenciada por fotógrafos como Brock Elbank, Chris Burkard, Ray Collins o Joel Sartore, Heerink es también una gran aficionada a la bici. “Soy holandesa, así que lo llevo en el ADN. No tengo coche, pero sí dos bicicletas que uso para casi todo. En Hanói... Pedalear en medio del tráfico era un poco agobiante, sobre todo en verano, así que a veces también usaba una moto”. ♡

WOBYBI: COMO TU BICI NO HAY NADA



Entrevistamos a Sergio Rubio, uno de los responsables de una marca singular que ofrece personalizar tu bicicleta y hacerla única en el mundo.

¿De piñón fijo o de paseo? ¿En qué color? ¿Qué manillar, qué llantas? Esas son sólo algunas de las preguntas que nos hacemos al comprar una bici urbana. Y, sin embargo, apenas hay marcas que ofrezcan configurar todos esos parámetros para crear un modelo único y perfecto.

Wobybi nació con la intención de “llevar a la bici tradicional el plus de la personalización”, explica Sergio Rubio, director de marketing digital de la marca. “Llenar las calles de bicis y, si cada uno tiene la suya ideal, mejor”.

Fundada en 2012, su nombre resume su filosofía. World By Bicycle, basado también en la cercanía al cliente. “Somos una pequeña familia que crece con cada cliente”, señala Sergio.

¿Qué tipos de bicicleta ofrece Wobybi? Básicamente, tres: Soho (piñón fijo), New Triana (para el público femenino y seis velocidades) y Milano (para el masculino y con tres marchas). “Nuestro público es variado”, explica Sergio. “El de las Milano y New Triana tiene en torno a los treinta. El de la Soho son ciclistas de distintos sexos y todas las edades”.

Su precio es otro gran atractivo: las Wobybi oscilan entre los 350 y los 450 euros. El objetivo es claro: ampliar cuota de mercado en España y reforzarse en Europa. Parte del terreno está abonado: “Aunque haya otras tiendas y marcas que ofrezcan la posibilidad de personalizar tu bici”, apunta Sergio con orgullo, “como Wobybi no hay nada”.



www.wobybi.es



EL ENVOLTORIO DE SUEÑOS

La firma danesa Larry vs Harry ha encontrado una bonita forma de aprovechar las cajas de bicis y componentes que pasan por sus manos: encargarle al ilustrador Kristian Eskild Jensen que las decore con esmero.

por Gonzalo Garzón

¿Qué se puede hacer con una caja de cartón? Si le preguntamos a un niño, la respuesta será obvia: jugar, imaginar, dibujar y crear. Y es eso lo que se dedican a hacer en Larry vs Harry, marca danesa creadora de la popular bicicleta de carga Bullit, donde se han propuesto hacer de cada caja que pasa por sus manos una obra de arte. Y, de paso, darles una salida útil para que no acaben en la basura.

El ilustrador Kristian Eskild Jensen es el encargado de decorar las cajas, una a una, para transformarlas en elemento decorativo de habitaciones infantiles. Fueron precisamente las fotos de algunos clientes de Larry vs Harry, en las que se veía a niños jugando con cajas de bicicletas, las



Recupera
tu **libertad**

Milian **Parts**

www.milianparts.com

En tu tienda Brompton habitual



Las cajas más grandes requieren tres o cuatro días de trabajo, las pequeñas, uno o dos

que les dieron la idea de darles un valor añadido: si los pequeños las reciclaban y daban un uso lúdico, ¿por qué no convertirlas, también, en un objeto decorativo único?

“Tanto Larry como yo encontramos inspiración en la música y el cine”, cuenta Hans Bullitt Fogh, cofundador de Larry vs Harry, “así que le dimos a Kristian una lista de cosas que nos gustan y total libertad. Él es el artista y respetamos completamente sus ideas”.

Buenas vibraciones

“El trabajo varía según el tamaño de la caja y el nivel de detalle”, nos explica Kristian. “Las más grandes requieren tres o cuatro días de trabajo; las pequeñas, uno o dos. A eso hay que sumarle el tiempo que empleamos en pensar los motivos con los que vamos a decorar cada caja”. Un trabajo duro pero que, según el propio ilustrador, vale la pena. “Hacer algo así es el sueño de un ilustrador. El gran formato es muy divertido, y la libertad de creación y el hecho de que todo gire en torno al mundo de la bicicleta aportan buenas vibraciones al proyecto”.

Esas buenas vibraciones se notan en el resultado: una preciosa y limitada serie de seis cajas decoradas, con dos grandes dibujos cada una, que no sólo quedarían bien en la habitación de cualquier niño sino que bien podrían conformar una exposición. “Ya estamos preparando las siguientes 12 cajas, que no son sólo de bicicletas sino de componentes”, adelanta Hans.

No es la primera colaboración de Kristian con los creadores de la Bullitt. “Compartía una oficina justo al lado de la de Larry vs Harry”, explica Kristian, “un buen día comenzamos a hablar... y el resto es historia”. Entre los primeros encargos, unas ilustraciones para una serie de anuncios en revistas: “A Hans le gustaron tanto que decidió convertirlos en pósters”, cuenta Kristian. Visto el éxito que están cosechando las cajas, todo apunta a que la alianza va para largo. ♡



EN LA PIEL DE LOS MÁS GRANDES

Con el arranque de la temporada, el rodillo inteligente Bkool pone a disposición de sus usuarios todas las grandes carreras. ¡A rodar!

La mejor época del año para los amantes del ciclismo ya está aquí: comienza la temporada y, con ella, las más importantes carreras del calendario 2017.

Para los que quieran experimentar la sensación de pedalear por los mismos escenarios que los profesionales, los rodillos inteligentes Bkool ponen a disposición de sus usuarios todas las grandes vueltas, así como las clásicas más legendarias.

“Tenemos disponibles todas las pruebas del calendario UCI”, explica Diego Pantoja, de Bkool. “Los usuarios disponen de una vista en 3D, pero también de vídeo, por lo que el entrenamiento se convierte en lo más realista posible. ¡Sólo falta el aire en la cara!”.

Y es que Bkool no pretende ser un sustituto de esa incomparable sensación de salir a rodar sino, en palabras de Pantoja, “un complemento”. “Queremos ofrecer la oportunidad”, explica, “de que al volver de trabajar puedas afrontar la salida al Alpe D’Huez o el Tourmalet desde el salón de tu casa como si fueras un ciclista profesional”.



www.bkool.com



ZARAGOZA, CITA OBLIGADA

La capital aragonesa se convertirá, del 27 al 30 de abril, en La Ciudad de las Bicis. Tres eventos, cinco ejes temáticos e innumerables focos de interés.

por Dani Cabezas

“Zaragoza puede vivir una explosión definitiva ciclista o irse al traste todos estos años de trabajo”

Tres eventos en uno. Zaragoza acogerá, del 27 al 30 de abril, el XIV Congreso Ibérico La Bicicleta y la Ciudad, el I Foro internacional Zaragoza es bici y el II Festival de Culturas Ciclistas. Todo ello, bajo el paraguas de una denominación común: La Ciudad de las Bicis.

“Las inscripciones están abiertas hasta el 19 de abril”, cuenta Daniel Rabanaque, responsable de comunicación del evento. “Además, ofrecemos un descuento del 30% (que deja en 35 los 50 euros de la inscripción) para quien mande una foto con su bici: queremos que todo el mundo se apunte. Porque si te interesa el mundo de la bicicleta, especialmente en su vertiente urbana o cicloturista, esta es una cita obligada”.

Según Arturo Sancho, miembro del colectivo local Pedalea y miembro de la organización, la importancia del evento radica en que en él “nos vamos a dar cita personas de todos los ámbitos relacionados con la bicicleta, desde profesionales con responsabilidades técnicas y políticas hasta gente involucrada en temas culturales o deportivos. El objetivo es convertir La Ciudad de las Bicicletas en un referente ciclista a nivel nacional”.

Las actividades organizadas son numerosas pero una de las organizadoras, Laura Vergara, señala varias en concreto. Por ejemplo, las sesiones técnicas, orientadas a las personas con una responsabilidad en materia

de urbanismo e infraestructuras, o aquellas más de encuentro, que aspiran a crear redes y dar a conocer muchos proyectos que se están llevando a cabo en otros lugares. Por último, Vergara no quiere olvidar aquellas enfocadas a la educación y, muy especialmente, las dirigidas a las mujeres. “De hecho”, explica, “el sábado 29 de abril, por la tarde, tendrá lugar un encuentro con colectivos de mujeres ciclistas”.

Avanzando

“En los últimos diez años, Zaragoza ha llevado a cabo una transformación urbana importante”, asegura Sancho, que reconoce que todavía “queda mucho por hacer”, además de determinadas “reticencias” a que la bicicleta se imponga como un vehículo más. En su opinión, la ciudad vive un momento clave: “Puede haber una explosión definitiva del uso de la bicicleta o se pueden ir al traste todos estos años de trabajo”.

Para que, como todos deseamos, la bicicleta “explote” en Zaragoza, será importante que triunfe un evento como este. “La visión que la gente tiene del uso cotidiano de la bicicleta está cambiando en Zaragoza”, asegura Vergara. “Pero, al mismo tiempo, es un momento difícil: entre otras cosas existe un conflicto entre ciclistas y peatones que se tiene que solucionar para darle a la bici el espacio y el respeto que merece”. ♡



LA CIUDAD DE LAS BICIS

Del 27 al 30 de abril

www.laciudaddelasbicis.org
hola@laciudaddelasbicis.org

@zgzesbici
www.facebook.com/zgzesbici/



Nuevo Espacio

BROMPTON

en el Centro de Madrid

Tienda - Taller Oficial

**Tu pequeña purasangre inglesa
 en las mejores manos**



C/ Ave María, 3. 28012 Madrid
 Tlf: 91 018 05 80
www.elingles.com
info@elingles.com

Buen provecho

Se multiplican las empresas de reparto de comida a domicilio en bicicleta. Hablamos con ellas y con algunos de sus trabajadores, que denuncian prácticas y condiciones abusivas.

por Dani Cabezas

Deliveroo, Glovo, UberEATS... Cada día es más frecuente cruzarnos con jóvenes que transportan, sobre su bicicleta, una voluminosa mochila con el logotipo de una de estas empresas. ¿Quiénes son? ¿De qué viven? ¿Por qué está en auge el negocio del reparto de comida en bicicleta?

“Cada vez son más las personas que quieren recibir productos, con la máxima celeridad, en su casa o trabajo. El tiempo es oro, y el *on demand* está a la orden del día”. Eso explican a *Ciclosfera* los responsables de Glovo, empresa nacida en 2015 cuando su CEO, Óscar Pierre, estudiaba ingeniería aeroespacial en EEUU y hacía prácticas en Airbus. “Los marketplaces colaborativos y las apps estaban allí en plena expansión”, cuentan, “y eso le llevó a pensar en trasladar el sistema a España. En febrero vio la luz la versión beta, que hoy tiene unos 200.000 usuarios y más de 300 partners”.

El funcionamiento de Glovo es sencillo: la plataforma conecta al consumidor con una tienda, comercio o restaurante de su ciudad para hacer el pedido, y después con uno de los llamados *glovers*, mensajeros independientes que se encargan de hacer el recado de forma personalizada y flexible. “Cobramos un *fee* o cuota de servicio, más una comisión a nuestros partners sobre el coste del producto o artículo”, apuntan desde la empresa.



Foto: Deliveroo



Foto: UberEats

“Ellos escogen qué días y horas trabajan, para que puedan compatibilizarlo con trabajos o estudios”

De todos los repartidores con los que cuenta actualmente Glovo, el 40% se desplaza en bicicleta. “Todos los *glovers* están dados de alta en la seguridad social y trabajan como autónomos”, nos explican. “Ellos escogen qué días y horas quieren trabajar, de manera que pueden compatibilizarlo con otras actividades profesionales o de estudios. Lo único necesario es un medio de transporte, sea bicicleta o moto, un móvil y la mochila Glover”, afirman.

Crecimiento exponencial

Deliveroo, otro de los grandes del sector, tiene acuerdos con más de 1800 restaurantes de Madrid, Barcelona, Valencia y Zaragoza. A nivel global funciona en 130 ciudades de doce países, empleando a 1.000 personas y colaborando con más de 30.000 riders. “El crecimiento y las aperturas en España evolucionan mejor de lo previsto”, dicen

desde la empresa, donde entienden que ocupan “un espacio hasta ahora no explorado en ese segmento”. Las cifras son esperanzadoras: según la compañía, el número de pedidos de comida al mediodía se multiplicó por 13 en 2016, contribuyendo a incrementar en un 30% los ingresos de los restaurantes colaboradores.

Según sus responsables, Deliveroo presta especial atención a la movilidad sostenible. “Trabajamos el concepto de proximidad y muchos de los pedidos de comida a domicilio que recibimos pueden gestionarse en bicicleta. Intentamos que la sostenibilidad y los hábitos saludables que conlleva el uso de la bici se combinen con la calidad del servicio -garantía de cuándo y cómo llega el pedido al cliente- y la comodidad del rider”.

Pese a las buenas vibraciones que sugieren este tipo de negocios, no faltan las voces que ponen en entredicho sus buenas prácticas. “El modelo de negocio de estas empresas se basa en lo que los ingleses llaman ‘gig economy’, basado en financiar proyectos a través de fondos de inversión que demandan un crecimiento exponencial de la empresa en poco tiempo”, explica María Cheve, de la Mensajería Cleta, cooperativa que surgió precisamente como contrapartida a este tipo de prácticas. “Eso se traduce en que la empresa abarata el servicio por debajo de los costes gracias a que no tiene gastos laborales: los propios mensajeros se pagan autónomos, no tienen derecho a vacaciones o bajas, etc. En el Reino Unido el Parlamento ha creado una comisión de investigación para las empresas que trabajan así, y entre ellas están Deliveroo, Uber o Glovo”.

Carlos, que ha trabajado para varias de estas empresas, se muestra especialmente crítico con sus prácticas. “Desde luego, es un modelo muy interesante para las empresas: descargan toda responsabilidad ante la seguridad social en sus trabajadores, a los cuales niegan incluso la misma condición de trabajadores. El falso autónomo pasa de ser una forma de fraude a una forma de contratación. El siglo XXI llega también a la bicicleta, para redefinir la explotación”.

Por amor a la bici

¿Cuánto cobran estos repartidores? “El promedio es de 3 a 7 euros por pedido, dependiendo de las condiciones climáticas y el día”, apunta Jefferson, que ha trabajado en varias de estas empresas. Algunas de ellas, como Deliveroo, pagan actualmente un fijo de 8,5 la hora. Otras, como Stuart, cuentan con un mínimo garantizado de 6 euros la hora, para lo cual hay que cumplir condiciones como estar conectado el 90% del tiempo del turno, coger más del 90% de los pedidos que entren y estar en la zona asignada. Desde Glovo señalan que sus mensajeros “pueden llegar a cobrar hasta 10€ la hora”.

FÁBRICAS DE BICIMENSAJEROS

Desde hace años se cocina este modelo de empresas que prometen facilitarnos la vida. Llevan años funcionando en Nueva York, Berlín o Londres, donde la bicimensajería es habitual, y desde que apareció el piñón fijo en España hay chavales que sueñan con ser Alfred Bobe Jr, Chas Christiansen o Austin Horse. Pero... ¿cómo es realmente su vida?

Llevo años en la bicimensajería. He vivido la evolución del sector y conozco gente aquí, en Barcelona, que lleva años remando con su empresa. No les ha sido fácil. Y, de pronto, recién llegados con un fuerte potencial económico llenan la calle de mensajeros. ¿Es positivo? No, no lo es.

No se tiene un criterio de selección y, a menudo, los chavales no respetan las normas de tráfico. Un buen mensajero conoce la ciudad, entrena a diario y ama el ciclismo. Ahora parece que tener bici y querer un dinero extra bastan. Si a esto le unimos las condiciones, apaga y vámonos: darte de alta y pagar la cuota de autónomos, los impuestos, el gestor que organice tus cuentas... ¿De verdad merece la pena?

Pablo Pardo, RAW Cycling Mag



Foto: Glovo

EL COLAPSO DE TAKE EAT EASY

Muchos recuerdan aún el caso de Take Eat Easy, una de las empresas que irrumpió con fuerza en el mercado del reparto de comida a domicilio. “La gestión de Take Eat Easy fue un auténtico caos desde el minuto uno”, recuerda Nacho Tapia, uno de los ciclistas urbanos que trabajó con ellos. “El jefe de operaciones nos llegó a enviar su nómina por error: cobraba más de 3000 euros, cuando la gente estaba dándose de alta en autónomos y casi perdiendo dinero”, recuerda con indignación. La empresa acabó desapareciendo de forma súbita, pasando todos sus clientes a la competencia, Deliveroo.

“Ganamos lo que trabajamos”, apunta David, otro mensajero que también ha pasado por varias de estas empresas. “Cada uno de esos chicos que ves con mochila lleva 8 horas ahí sentado. Sorteando coches, peatones zombies que miran sólo al teléfono mientras caminan, buscando y haciendo envíos constantemente. Si le pones ganas puedes superar los 1000 euros al mes con facilidad, así que la pregunta que haría es... ¿Pero tú, cuántas hora pedaleas al día?”

“Si eres ciclista”, denuncia Jefferson, “es muy difícil vivir de esto, aunque sólo sea porque pagando la cuota de autónomos de 270 euros tendrías que trabajar más de 10 horas diarias para tener beneficios”. Una realidad que, al final, se da de bruces con la sostenibilidad proclamada. “Muchos ciclistas acaban pensando que es mejor comprarse una moto”, explica Jefferson, “porque la bici no te genera tantos ingresos. Creo que la gente que vive de la bici lo hace, ante todo, por amor al ciclismo”.

Preguntados por este asunto, desde Deliveroo aseguran estar creando “oportunidades para que los riders complementen sus ingresos de forma flexible”. Respecto a las condiciones, “además de las que considera la normativa, trabajamos con profesionales orientados y comprometidos con un servicio de calidad. Sólo así el pedido de calidad que sale de los restaurantes con los que colaboramos puede llegar a los domicilios en condiciones óptimas”. 📍

frenos de disco



display central



motor R10
XPSL



quipplan

BICICLETAS ELÉCTRICAS Y PLEGABLES

NUEVA GAMA
Q2F



seguimos avanzando por ti



www.quipplan-mobility.com info@quipplan.com 948 025 300

CARGAR LAS PILAS

Desconocida por el público, ignorada por los políticos y despreciada por muchos ciclistas, la bicicleta eléctrica (o, mejor dicho, de pedaleo asistido) sigue sin explotar en España, aunque cada vez son más frecuentes en caminos de montaña y, para más de un experto, la solución perfecta para moverse en muchas ciudades.

Rafa Vidiella



Más ligeras, fiables y baratas. Más autónomas. Y, desde luego, más parecidas a una bici convencional. Los avances tecnológicos, la proliferación de infraestructuras ciclistas, el respeto al medio ambiente y los inconvenientes del uso del coche auguraban un brillante porvenir a la bicicleta de pedaleo asistido. En parte, dichos pronósticos se están cumpliendo: un informe de *Navigant Research* asegura que en 2016 se vendieron 35 millones de e-bikes en el mundo, generando un negocio de 15.000 millones de euros (serán 24.000 millones en 2025). Pero las cifras no son tan boyantes en España, donde el sector crece (en 2015 se vendieron 24.604 bicicletas eléctricas, un 39% más que en 2014) pero continúa alejado de países de nuestro entorno.

Poca cultura y medidas desastrosas

Alejo Bastos creó hace más de ocho años Biobike, una tienda especializada en eléctricas en Madrid. Aunque sus ventas crecen cada año, Bastos dice que en 2016 el negocio se ralentizó, entre otras cosas, porque el mercado de e-bikes de ciudad sigue sin despegar. “En España no hay cultura de ciclismo urbano”, asegura, “porque la gente identifica la bici con el ocio y no como un medio de transporte”. Ana Amondo, responsable de la tienda Motor Verde (acaban de abrir en Bilbao la superficie más grande en España de eléctricas) explica que venden más máquinas, pero que pocas son de ciudad. “La gente pide, sobre todo, bicis de montaña”, asegura, “la mayor parte modelos de casi 3.000 euros, porque los usuarios de este sector quieren los mejores componentes. Urbanas se venden menos y, además, se mira mucho más el precio”.

Aunque la venta de eléctricas crece cada año, el mercado de e-bikes urbanas sigue sin despegar del todo



***“Ha sido la mayor
cagada de la
historia de las
subvenciones”, dicen
sobre los planes
PIMA o Movea***

Un precio que, aunque sustituir coches y motos por e-bikes sería de enorme interés general, sigue sin subvencionarse de manera efectiva. Propuestas como el Plan Movea (que devolvía 200 euros del precio final de cada eléctrica) fueron un fracaso: el proceso era tan farragoso que incluso tiendas y marcas lo obviaban porque desanimaba a sus clientes. “Ha sido la mayor cagada de la historia de las subvenciones”, explica con humor y algo de frustración Bastos. “Las tiendas debían adelantar el dinero al cliente, y el ministerio nos lo entregaba un año y medio después. Descapitalizó a muchos comercios”. Para Fernando Martín, gerente de la tienda online Biciclick, “fue desastroso. Implicaba serios problemas de gestión y se basaba en trámites muy engorrosos”. Y Amondo, que también califica las ayudas ministeriales de “desastrosas”, explica que hasta la subvención del Ente Vasco de la Energía supone “mucho ruido y pocas nueces. A las tiendas nos genera más problemas que beneficios y no estimula la compra en caliente”. El secretario general de AMBE, Carlos Núñez, reconoce que “la dificultad de gestionar el ingente trabajo administrativo” penalizó los planes PIMA o Movea, y apuesta por cambiar el modelo. “Entidades como el Instituto para la Diversificación y Ahorro de la Energía (IDAE), que ha ayudado a los ayuntamientos a implantar la bicicleta pública, podrían destinar fondos para que los municipios colaboren directamente con los ciudadanos”, asegura.

CONSIGUE GRATIS

Ciclosfera



EN ESTOS DISTRIBUIDORES...

A CORUÑA

Eco-logic
C/ del Cantábrico, 2 - B.dcha.
981 904 040

ALICANTE

Bikes & City
C/ San Vicente, 61
966 376 596

Recycling Alicante
C/ Teulada, 106
966 59 28 42

BARCELONA

BCN Classic Rides
C/ Dr. Trueta, 202
938 539 657

www.bcnclassicrides.com
Bike Gracia
C/ Terol 30
932 130 255

Cap Problema
Plaza Traginers, 3
info@capproblema.com

El Ciclo
C/ Nou de Sant Francesc, 17
662 288 751
www.elciclobcn.com

El Bon Pedal
Av. de Roma, 115
935 467 444
www.tallerelbonpedal.com

Espaibici
Carrer del Bruc, 63
934 323 143
www.espaibici.com

I'm Bikes
Calle Maspons, 12. Bajo
www.imbikes.com
934 158 701

Kids on Wheels
Plaça de la Vila de Gràcia, 18
930 219 651
www.kidsonwheels.es

Recycling Barcelona
Carrer de la Marina, 127
930 13 52 91

BILBAO

Motor Verde
Av. Zumalakarregi, 3-5
946 128 526
www.motorverde.es

CASTELLÓN

La Bicicleta Café
C/ Enseñanza 13
964 72 21 65

CÓRDOBA

Recycling Córdoba
Av. del Aeropuerto, 19
957 08 38 76

GIJÓN

Eco-logic
C/ La Tecnología 126.
Polígono La Peñona
985 343 170

LOGROÑO

Retrocycle Logroño
C/ Estambrea, 38
941 501 413

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

Bici con Alas
Avda. Pablo Iglesias, 48
911 895 377

De la Riva
Cochabamba, 13,
914 58 89 54
restaurantedelariva.com

El Inglés
C/ Ave María, 3
910 180 580
elingles.com

Gripp Madrid
C/ Bretón de los Herreros, 5
627 534 459

Mammoth Madrid
C/ Fuente del Berro, 9
913 093 259

Mammoth Las Rozas
C/ Dublin, 35C
916 341 788

Mammoth Móstoles
C/ Fragua, 2
916 140 910

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

Mi Bike Rio
C/ de Aniceto Marinas, 26
911 394 652

Mobeo
Paseo de la Chopera, 14
911 130 19
www.mobeo.es

Recycling Getafe
C/ Felipe Estevez, 20 (Getafe)
91 695 74 83

Recycling Madrid
Ronda de Toledo, 18
91 002 15 79

Recycling Majadahonda
C/ Santa María de la Cabeza,
13 (Majadahonda)
91 639 96 32

Recycling San Sebastián de los Reyes
C/ Infantas, 3
609 941 134

Retrocycle Madrid
Av. Doctor Arce, 32
910 224 227
www.retrocycle.cc

Villabikess
C/ Ambrosio Vallejo, 19
622 594 208

MÁLAGA

El Último Mono
Santa María, 9
951 392 976

MURCIA

Eco Mensajeros
C/ Alarilla, 2
968 351 381
www.ecomensajeros.es

OVIEDO

Recycling Oviedo
C/ Samuel Sánchez, 4 local
984 04 54 02

PAMPLONA

Mundoraintxe
C/ Nueva, 121
948 213 033

Recycling Pamplona
C/ Ostoki 1 (Ansoáin)
948 066 675

SAN SEBASTIÁN

Bizipoza
C/ Carquizano Kalea, 9
943 243 667

SEVILLA

Bike LIFE
Av. Menéndez Pelayo, 43
955 293 047
www.bikelifeonline.es

VALENCIA

De qué Bikes
Av. Vicente Blasco Ibáñez, 15
960 05 31 66
www.dequebikes.es

VALLADOLID

Recycling Valladolid
Paseo del Hospital Militar, 1
983 10 47 28

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

Encuentra tu distribuidor más cercano en:

www.ciclosfera.com

¡Ciclosferízate!

¿Quieres distribuir nuestra revista?

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

ciclosfera.com/la-revista/distribucion

DOCE CLAVES ELÉCTRICAS

1. La normativa es clara: el motor de una bicicleta eléctrica no puede superar los 250W, y la asistencia debe “cortarse” cuando el vehículo alcanza los 25km/h. Y, aunque muchos todavía no lo sepan, hay que pedalear: ¡la e-bike no se mueve sin tu esfuerzo!
2. Limitada su potencia y velocidad por ley, los principales avances tecnológicos se centran en aumentar la autonomía y fiabilidad de las baterías, mejorar la respuesta de los motores y explorar la conectividad: muchos fabricantes desarrollan aplicaciones que permiten una mejor gestión de la batería o compartir los datos de cada recorrido a través de la Red.
3. Escépticas al principio, las tiendas convencionales se están empezando a “poner las pilas” con las eléctricas. El negocio manda, pero también exige formación a los vendedores y más conocimientos mecánicos.
4. Se prioriza, cada vez más, la calidad. El precio importa, pero también la garantía, fiabilidad, calidad de los componentes, suavidad de uso, escasa rumorosidad o máxima autonomía.
5. Bosch, Yamaha, Shimano, Brose, Panasonic... Marcas de motores y baterías que aseguran conjuntos de calidad. Pero las sensaciones que ofrece cada firma varían: acude siempre a un especialista para hallar el modelo que mejor se adapte a tus necesidades y preferencias.
6. El auge de la bicicleta en negocios como la mensajería y el reparto y la proliferación de bicicletas de carga generalizará el uso de e-bikes. Empresas como Telepizza o Burger King ya colaboran con marcas españolas de eléctricas como Qipplan.
7. Aunque algunas firmas ofrecen futuristas y despampanantes modelos, nuestro mercado está aún “verde” para propuestas revolucionarias. El miedo a los robos o el escaso poder adquisitivo hacen que, al menos en lo que a bicicletas de ciudad se refiere, se priorice la funcionalidad.
8. El negocio de la bici eléctrica es distinto al de la bici convencional: el cliente necesita más cercanía, un buen servicio posventa y un asesoramiento mayor a la hora de elegir su modelo ideal.
9. La proliferación de sistemas de bicicleta compartida eléctrica (como las de BiciMAD o algunas Bicing) es positiva. A medio y largo plazo ayudan a popularizar este tipo de vehículos, y son un buen escaparate para mostrar su potencial, fiabilidad y eficacia.
10. Aunque algunos digan que el uso de bicicletas de montaña eléctricas deteriora más el campo, es falso: la potencia que desarrolla un motor eléctrico es, aproximadamente, la misma que genera un ciclista mínimamente entrenado.
11. En Holanda se venden 16 e-bikes por cada mil habitantes. En Alemania, 6. Las cifras en España están a años luz: en 2015 se vendieron 0,5 bicicletas eléctricas por cada mil habitantes.
12. Para dar a conocer las ventajas de este tipo de vehículos, AMBE pondrá en marcha a partir de este año los E-Bike Days, eventos en el centro de Madrid, Barcelona, Valencia, Vitoria, Bilbao o Málaga donde, además de mostrarse distintos modelos, los ciudadanos podrán probarlos.

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

DeQueBikes

TALLER DE BICICLETAS

AVENIDA VICENTE BLASCO IBÁÑEZ 15
46920 MISLATA, VALENCIA
T. 960 05 31 66
DEQUEBIKES@HOTMAIL.COM
WWW.DEQUEBIKES.ES

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

transporte y logística internacional

Especialistas en import/export de bicicletas

www.laluna.coop • info@laluna.coop • 932201715

Anúnciate en

Ciclosfera

publicidad@ciclosfera.com

DOCTOR TRUETA, 202 - BARCELONA
WWW.BCNCLASSICRIDES.COM

HOME OF THE COOL

BCN *classic* RIDES
and the
BRAVE RIDERS

mobēo.es

SMART TRANSPORT

Vive 24 horas con la bici de tus sueños

Alquiler para pruebas relevantes
Las mejores bicis urbanas
Lo pagado se reembolsa con la compra

+34 911 138 019

Matadero. Loc. Bicis - Pº de la Chopera 14 - 28045, Madrid



Según estudios publicados por Ecoinvent, una e-bike genera unos 300 kg de CO2 durante todo su ciclo de vida

El impacto ambiental de la e-bike

Aunque se presente como sostenible, los reacios a las e-bikes critican su consumo de electricidad y la contaminación que genera su fabricación y eliminación de sus baterías. Desde la Escuela de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos de la Universidad Politécnica de Madrid se estudia el impacto ambiental que representan por medio del indicador de la Huella de Carbono, un marcador de sostenibilidad ambiental que cuantifica las emisiones de gases de efecto invernadero que se producen en el ciclo de vida de un producto.

Se estudia la fabricación, venta, uso, mantenimiento y fin de vida de la bicicleta eléctrica. Según estudios previos de Ecoinvent, una e-bike genera unos 300 kg de CO2 durante su ciclo de vida y una media de 20.000 kilómetros recorridos. La extracción de materiales y ensamblado de la bici representan el 60% del impacto ambiental. El 40% restante se divide en un 7% por su consumo eléctrico, un 29% de mantenimiento y repuesto de sus elementos y, finalmente, un 4% se achaca a la eliminación de los componentes al final de su uso.

Y sí, es un vehículo “limpio”. La Huella de Carbono de una eléctrica es 16 veces inferior a la de un coche convencional y 6 veces menor al de una moto de baja cilindrada. Respecto a una bici convencional, la eléctrica emite un 60% más de gases de efecto invernadero a la atmósfera.

Daniel Díez Sanz y Sergio Álvarez Gallego
(ETSI Caminos Canales y Puertos - UPM)

Bueno para todos

Pero la bicicleta de pedaleo asistido no es sólo maltratada por los políticos: la mayor parte de la ciudadanía, incluso muchos ciclistas habituales, sigue ignorándolas e incluso “despreciándolas”, al entender que no son “bicicletas de verdad”. Muchos todavía creen, erróneamente, que ni siquiera hace falta pedalear, considerándolas “motos camufladas” y sinónimo de vagancia. Yuriy Tomas, responsable de marketing de Specialized, sabe que hay un sector de “puristas” que no las consideran bicicletas, pero explica que “el mercado demanda cada vez más este tipo de vehículos. La asistencia, su fácil manejo y la diversión que proporcionan acercan la bicicleta a mucha gente que, por diferentes motivos, antes no se planteaba pedalear, y eso es bueno para todos. No se trata de elegir unas o otras, o discutir sobre si se hace más o menos ejercicio con ellas. No tenemos que entrar en esa lucha absurda: que cada uno haga con su bici lo que más le gusta, ya sea sufrir subiéndolo un puerto o hacer kilómetros por la montaña sobre una e-bike”. ♡

**BIKE®
GRÀCIA**



Terol 30 • 08012 Barcelona
 ☎ 932 130 255
 📠 932 100 659
 info@bikegracia.com
 www.bikegracia.com



espaibici
 movilidad humana

BROMPTON
 BROOKS
 SINCE 1966
 LEZYNE
 Engineers Design
 TUBO

C/Bruc, 83 > 08009 Barcelona
 Tel. 93 512 3143 > e-mail: botga@espaibici.com
 www.espaibici.com

**BICI
CON
ALAS**
 ALL FOR RIDE

**TALLER
ESPECIALIZADO**

Av. Pablo Iglesias 48
 91 189 53 77

www.biciconalas.com

BiciTV! 

MAMMOTH
 "Mucho más que tu tienda de bicis y e-bikes"

www.mammoth.es

Financiación 0%
 Tiendas Biomecánica Talleres

Viajes Cursos Club Mammoth Tarjeta Cliente

Pedidos Online: 91 737 77 70

MADRID	MÓSTOLES
C/ Fuente del Berro 9 Tel: 91 309 32 59	C/ Fregua 2 Tel: 91 614 09 10
LAS ROZAS	ALCALÁ DE HENARES
C/ Dublin 35C Pol. Europolis Tel: 91 634 17 88	Ronda de Pitágoras 1 Pol. Ind. El Pilar Nave 102 Tel: 91 879 75 87

**TALLER
EL BON PEDAL**

Reparamos todo tipo de bicicletas

Corte de radios a medida

Segunda mano



Av. Roma nº115 . Barcelona
www.tallerebonpedal.com

Bikes & City



BIKES AND CITY
 ALICANTE
 SINCE 8 NOV 2014

www.bikesandcity.com

C/ San Vicente, 61 - ALICANTE
 966 37 65 96

Especialistas en Brompton
www.capproblema.com



CAPROBLEMA
 BROMPTON Barcelona

**¿VACACIONES EN CAMBOYA?
PIJO, VENTE A MURCIA.**




Si vienes o vas... tus maletas, compras y bicicleta con Ecomensajeros.

**eco
mensajeros**

Bici para lo local, las mejores soluciones para nacional e internacional.

☎ 968 351 381 📧 info@ecomensajeros.es

Tres de los nuestros



EL RÍO DE LA VIDA

Gracias a la bici se reconcilió con el mundo y, desde entonces, no ha parado de pedalear. Viajamos a Buenos Aires para descubrir con Andrea Rodríguez que el ciclismo es la mejor medicina.

¿De dónde eres?

De un barrio de Buenos Aires, Parque Patricios. Nací aquí en 1981, y por aquí sigo viviendo.

¿Desde cuándo pedaleas?

Siempre me gustó, pero desde que tuve un accidente de coche hace tres años la bici se convirtió en una extensión de mi cuerpo.

¿Por qué?

Me fracturé la pelvis en varios sitios y, tras muchos meses en cama, tuve que volver a caminar. Me recomendaron la bici para fortalecer los huesos y, además de en lo físico, me ayudó en lo emocional. Mi tía murió en el accidente, a mi lado, y estaba tan triste que perdí las ganas de vivir. Hasta que pedaleaba, escuchaba música y, así, recuperaba la alegría y el aire y el sol me hacían valorar que seguía viva.

¿Qué tipo de trayectos haces ahora?

La bici es mi única forma de transporte y, a menos que llueva mucho, la uso siempre. Para ir a trabajar, a la universidad, cuando salgo con mis amigas... Pedalearé unas dos horas al día.

¿Por dónde circulas?

Aunque no están en muy buen estado, uso mucho los carriles bici. Desde hace unos seis años hay cada vez más, y también muchos ci-

clistas. Las masas críticas son un éxito, cada vez abren más talleres y casi todos los bares ofrecen un aparcamiento de bicis.

¿Por qué esa explosión ciclista?

¡A los argentinos nos gusta copiar a Europa, y creo que mucho empezó por modal. El gobierno local también ayudó y, además, nos inspiramos unos a otros. Se ha producido un efecto contagioso muy positivo.

¿Cuáles son los principales inconvenientes de rodar allí?

Es muy fácil pinchar en los carriles bici y, sobre todo de noche y si eres mujer, no es seguro. Me preocupan más los robos que los atropellos: aunque a veces nos acosan, los automovilistas nos van respetando más.

¿Qué música escuchas sobre la bici?

Sobre todo rock argentino y cumbia. Muchas veces bailo mientras pedaleo y, según mi estado de ánimo, elijo una música u otra. Lo mismo me pasa con el clima: si llueve agradezco el agua, si hay sol pienso en la energía y la felicidad que hay en la vida y, a veces, intento no pensar en nada, relajarme y hacer algo parecido a meditar. La bici, además, te hace más observador, y si estás atento te puedes cruzar con gente maravillosa

¿A dónde nos llevarías de paseo?

Al sur de Argentina, a lugares como Villa La Angostura o Bariloche. Y si nos quedamos en Buenos Aires tomaríamos Avenida Libertador hasta Tigre, para tomar una cerveza bien fría mientras miramos el río. 🍷

Tres de los nuestros



LAS COSAS BUENAS

Pere Serrasolses es uno de los fundadores de Biciclot, la cooperativa ciclista más célebre de Barcelona, que este 2017 cumple 30 años.

¿Cuándo y cómo empezaste a montar en bici?

Era muy pequeño, debía tener 6 o 7 años... ¡Ahora los niños con 3 o 4 años ya están pedaleando! Aprendí solo: me recuerdo dando vueltas en un garaje. Mi familia es muy grande y supongo que no había nadie para echarme una mano. Más tarde, con unos 17 años, empecé a usar la bici de manera habitual.

¿Cómo puede una bici cambiar la vida?

Durante los 30 años de Biciclot hemos cambiado miles de vidas. A mí, personalmente, me la cambió, porque de una afición hice una profesión. Y a diario veo que a mis alumnos se las cambia, porque pasan de estar en paro a ser mecánicos. Te das cuenta de que les has transmitido algo muy importante.

Biciclot es una cooperativa. ¿Crees que la bici también es, por definición, horizontal y social?

Desde luego que sí. Siempre he considerado que la bici es sinónimo de paz, de amistad, de salud. De economía social. La bici es educación y respeto. Esta filosofía nos ha abierto infinidad de puertas que nadie había abierto hasta ahora.

¿Cómo ves el ciclismo urbano en Barcelona?

Creciendo de manera imparable, porque es una revolución que ya no se puede detener. Cada día se más gente usa la bici como medio de transporte, y eso está pacificando el entorno. Cuando sale un poco el sol, es una pasada: las bicis se multiplican y sobre ellas ves a la gente sonriente y feliz.

Dicen que la bici está de moda. ¿Es bueno o malo?

Para mí, malo. No me gusta cuando se mezcla moda y bicicleta, porque

las modas son pasajeras y la bici no lo es. Aunque en cierto modo también ayuda a que parte de la gente que se sube a la bici se quede para siempre.

¿Qué opinas del eterno debate sobre las infraestructuras?

Desde hace años reclamamos que no hay una única política, y que la infraestructura no lo es todo. Hay que hacer un trabajo de fondo de concienciación, difusión, educación... Mucho por hacer. Por eso, poner el foco sólo en hacer políticas para tener vías seguras es erróneo.

¿Qué profesiones de futuro guardan en el sector de la bici?

Creo que serán muy importantes los instructores, de cara a tener futuros ciclistas concienciados. El mundo de la mecánica también tiene un gran porvenir. Se abrirán muchas puertas en el sector turístico y en el de la reutilización de bicis antiguas. Las eléctricas también traerán trabajos: harán falta técnicos que corrijan los errores de bicis que, a menudo, llegan mal montadas. Y, por último, está el sector de la bici pública: ahora que se termina el contrato del Bicing, estamos convencidos de que debe ser una herramienta de cambio social y no estar en manos de una gran multinacional, como hasta ahora, pues eso se traduce en unos sueldos miserables y una manera de operar parecida a la de una empresa de trabajo temporal.

Recomiéndanos un paseo por Barcelona.

Hay barrios muy agradables, como los antiguos Gracia, Sants, Sant Andreu o el Clot. Si queréis unas vistas increíbles de la ciudad, nada como la Sierra de Coixerola. Y luego está, por supuesto, el fantástico litoral: kilómetros y kilómetros de pedaleo a pocos metros de la arena. ▶



Tres de los nuestros



Foto: xxxxx

LLORAR DE EMOCIÓN

Pablo Olías es Titiribici: durante dos años recorrió Latinoamérica llevando su espectáculo de títeres a los rincones más remotos.

¿Por qué lo dejaste todo para viajar?

Por hacer realidad un sueño: hace ya veintitantos años que viajó en bici y, los últimos 15, me acompañaron las marionetas.

¿Por qué tu medio de transporte es la bici?

Siempre me ha gustado viajar en ella. Te da una libertad absoluta, eres lo menos parecido a un turista, la gente valora que llegues a todos lados con tu propio esfuerzo y, por último, la forma de descubrir los paisajes es única. La belleza de los lugares se multiplica: yo he llegado a llorar de emoción.

¿Qué modelo usas?

Una Fétamà Tibidabo hecha a mano en España. Estoy muy contento: he viajado durante dos años con 100 kilos encima sin un problema.

¿Qué hay en esos 100 kilos?

Casi cuarenta, que llevo en el remolque, forman parte del espectáculo: escenario, mecanismos, patas, telón, herramientas, ampliificación, las propias marionetas... Y, aparte, todo lo que lleva un viajero: una tienda para tres porque las marionetas duermen conmigo, hamacas...

¿Cuánto cuesta, al mes, rodar por el mundo?

No llega a 300 euros... Y, en ese presupuesto, incluyo a una chica venezolana que viajaba conmigo, de la que me enamoré y a la que "patrociné" el viaje.

¿Echabas de menos Sevilla?

Eché de menos a la familia y a los buenos amigos, pero no el lugar. No me siento arraigado a ningún sitio, sino a su gente. Me gusta mi ciudad, pero no soy una persona de mucho arraigo, salvo el humano.

Eres arquitecto. ¿No te hubiera gustado dedicarte a tu profesión?

No. En su momento monté un estudio, iba bastante bien... pero el ritmo de trabajo era agotador y me cansé de ello. No era vida. Me gusta mucho la arquitectura, pero no me arrepiento de haber tomado esa decisión... y de algo me ha servido, porque me estoy construyendo mi propia casa!

Así que te has estabilizado...

Y tanto. Me he casado y voy a ser padre, así que paso a una vida convencional. A veces echo de menos algunas de esas aventuras que he vivido, pero puedo decir que estoy completamente feliz.

¿Qué historias cuentan tus títeres?

Más que contar historias, trato de buscar un lenguaje universal, porque llevo el espectáculo a culturas e idiomas muy distintos. Los personajes son músicos, y la historia gira en torno a un libro que cobra vida y va buscando a su dueño: es el diario de un viajero y los personajes son aquellos que ha conocido en su camino.

¿Cómo reciben los niños tus espectáculos?

Cada cultura de forma distinta, pero siempre con buen humor. En España y países como Suiza tengo mucho éxito, porque las marionetas están muy consideradas. Pero en parte de Latinoamérica no hay ese gusto estético por las marionetas: a los niños les da igual que utilices un guante que una marioneta en la que has trabajado durante meses. Eso ha hecho que me haya tenido que comer mi ego y que me diera cuenta de que lo importante era entretener a los niños.

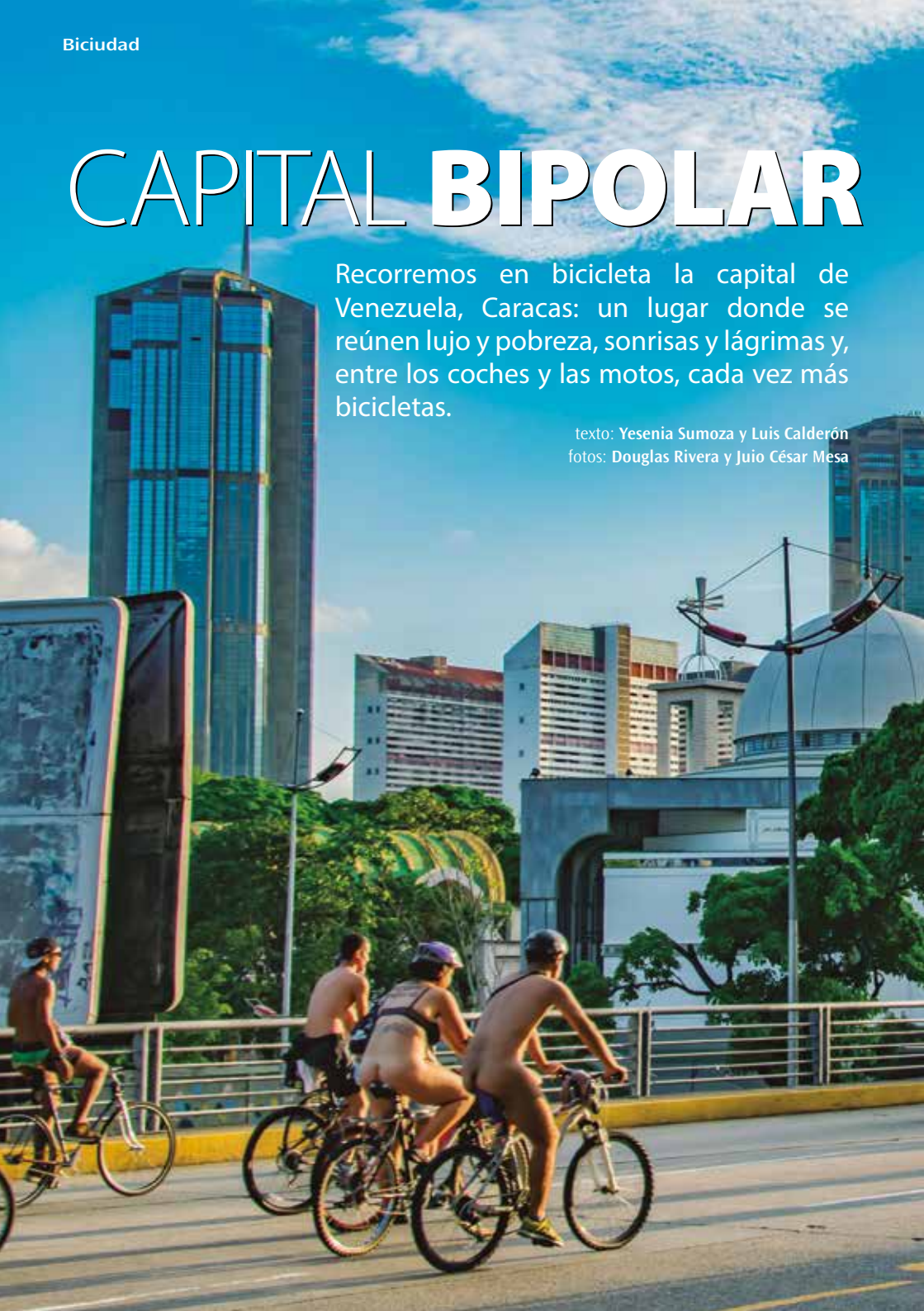
¿Con qué te quedas de tus pedaladas por el mundo?

Lo importantes que son las relaciones humanas. En estos viajes conozco a mucha gente, pero a casi todo el mundo le dices hasta luego... o hasta nunca. Está muy bien embarcarte en aventuras así, pero no más de dos o tres años: creo que hay que cuidar la relación con amigos y familiares. 🐼

CAPITAL BIPOLAR

Recorremos en bicicleta la capital de Venezuela, Caracas: un lugar donde se reúnen lujo y pobreza, sonrisas y lágrimas y, entre los coches y las motos, cada vez más bicicletas.

texto: Yesenia Sumoza y Luis Calderón
fotos: Douglas Rivera y Juio César Mesa







*El despertar
ciclista se refleja
en los muchos y
diversos colectivos
emergentes*

Frenética y multicultural. Rápida y lenta. Ruidosa e insegura, sobre todo en determinadas zonas al caer la noche. Pero, también, asequible por tamaño (20 kilómetros de largo por cuatro de ancho) y dueña de un clima idóneo y eternamente primaveral, con temperaturas de entre 15 y 30 grados todo el año. Bienvenidos a Caracas, oficialmente Santiago de León de Caracas y popularmente conocida como La ciudad de los techos rojos, como fue bautizada por el escritor Enrique Bernardo Núñez en referencia a sus casas coloniales de tejas rojizas.

Barra libre de combustible

Lo primero que llama la atención al pisar Caracas es, como ocurre en tantas otras capitales latinoamericanas, la densidad de su tráfico. Sus 3,5 millones de habitantes apenas ocupan el 1% de territorio nacional, pero acumulan el 30% de los coches del país.

En Caracas el vehículo privado ha secuestrado el espacio público. Se debe, en parte, a que gracias a sus reservas de petróleo Venezuela ha contado por tradición con una de las gasolinas más “baratas” del mundo. Algo que, durante años, junto a planes de incentivo masivo y facilidades crediticias para la compra de nuevos coches particulares y motos, ha impedido que muchos se plantearan usar



Foto: Julio César Mesa

la bici como medio de transporte. Pero en una coyuntura como la actual, con la economía contraída, el parque automovilístico sin renovar y lo mucho que cuesta mantener un coche, la mentalidad comienza a cambiar. Muchos se han pasado a la motocicleta, pero la alta siniestralidad y la creciente conciencia ecológica convierten a la bicicleta en una nueva, y emergente, opción.

El despertar

Y es que, pese a sus dificultades, Caracas es muy pedaleable. Como en tantos otros sitios la bici es el vehículo más rápido en distancias cortas, su uso diario puede reconciliarte con el entorno urbano y es el mejor vehículo para conocer a sus habitantes, felices como adolescentes perpetuos. Como ellos mismos se definen, los caraqueños son ‘echaos palante’, gente siempre dispuesta a ayudar y enfrentarse, sin dramas, a cualquier reto.

Algo parecido ocurre al pedalear. Aunque los barrios residenciales del extrarradio tengan importantes pendientes la visión, casi constante, del parque nacional Waraira Repano o Ávila, al norte de la ciudad, refresca la vista e inspira cada pedalada. Así lo certifican los cada vez más ciclistas que se desplazan por allí de forma habitual,

La ciudad cuenta con una ciclo vía permanente y 14 kilómetros de senda compartida



Foto: Julio César Mesa

muchos a lomos de bicicletas de montaña pero, cada vez más, también sobre hermosas y clásicas monturas de los años 70 y 80.

Un despertar ciclista reflejado en los muchos y diversos colectivos que luchan por darle fuerza al ciclismo urbano. En 2011 se reactivaron las Masas Críticas en Caracas, gracias al impulso del grupo Cicloguerrilla Urbana, creadores de la BiciEscuela Urbana. Después surgió Bicimamis Caracas, que ofrecen paseos los domingos buscando sumar más mujeres al ciclismo. A partir de 2012 se conforman asociaciones como la Asamblea de Ciclismo Urbano, Bici-Aventuras Caracas, Bici-Activo, BiciOeste, Tribu-Pedal Caracas, el Centro de Estudios de la Movilidad en Bicicleta - CEMBI, el Movimiento Revolucionario de Ciclismo Urbano (MRCU) y más recientemente, la BiciEscuela Anauco, que reivindica el derecho a moverse a pedales por la ciudad. Las infraestructuras, claro, son las que son: una escasa red de ciclovías, un sistema de préstamo público y

UNA CIUDAD APETITOSA

Sentir apetito en Caracas es... inevitable. Toda la ciudad, pero sobre todo su centro histórico, está llena de las célebres y deliciosas especialidades locales y mucha comida internacional. La arepa, un simple pan de maíz, es la reina, y podemos encontrarlas rellenas de casi cualquier cosa. También son habituales los 'perrocalenteros' (vendedores ambulantes de perritos calientes), los que ofrecen cachapas (tortillas semidulces), pabellón criollo (el plato más típico del país), hervido y mondongo (dos sopas muy consumidas) o hallacas, un plato típico navideño con todos los tipos de carne imaginables que se puede degustar sólo en diciembre. El amante de los zumos se verá abrumado por la variedad y la calidad de las frutas, y no debe olvidar probar el papelón (azúcar de caña) con limón. Y si se es amante de la cerveza... ¡nada como una Polar bien fría, una Zulia o cualquiera de las muchas variedades de cerveza artesanal!



Foto: Douglas Rivera

gratuito de bicicletas y la iniciativa de abrir desde hace cuatro años una ciclo vía recreativa las mañanas de los domingos. La intermodalidad es casi nula: el transporte público es obsoleto y, para colmo, las bicicletas sólo pueden acceder al metro los domingos por la mañana.

Dosis de realidad

Los problemas a los que se enfrentan los ciclistas son numerosos: faltan estacionamientos seguros, una normativa clara y una mejor señalización en la vía, que además necesita más y mejor mantenimiento. La ciudad de Caracas cuenta con una ciclo vía permanente de 19 km en el Municipio Libertador y 14 kilómetros de senda compartida con coches en el Municipio Chacao. Esta última está parcialmente abandonada por las autoridades y la propia población, mientras que la ciclo vía permanente carece de una debida promoción.

Desde fuera, Caracas se percibe como una ciudad peligrosa. Así lo certifican los datos: la tasa de homicidios es de 122 por cada 100.000 habitantes. Venezuela es, además, el quinto país del mundo con mayor número de secuestros, de los cuales un 33% se producen en la capital, donde circulan miles de armas de fuego ilegales. Una situación que provoca que, a partir de las siete de la tarde, las calles se queden casi desiertas. Sin embargo, y siempre que monten una máquina sencilla y vistan con discreción, los ciclistas no son el objetivo principal de los delincuentes. De hecho, hay cierta simpatía por quiénes nos movemos en bicicleta, al menos por parte de los curiosos que se asombran (convencidos que la calles es para los coches y no para la gente) de que haya gente pedaleando en Caracas.

No es en balde: nuestro medio de transporte favorito puede ser la mejor solución para escapar de las “colas” o “trancones” del tráfico y caos que reina en más de una calle y, desde luego, de alguna sorpresa desagradable con delincuentes locales. ¿Quién se atreve? 🚲

MUSEO A CIELO ABIERTO

Si vienes a Caracas con ganas de pedalear hay muchas y variadas rutas. Es imprescindible conocer el centro histórico de la ciudad, principalmente el Parque Ezequiel Zamora o el Calvario, así como el Capitolio Nacional o el eje cultural donde encuentras los principales museos del país: Bellas Artes, Ciencias, de los niños, de arte contemporáneo, de la Estampa y el Diseño Carlos Cruz Diez, finalizando con el magnífico Complejo Cultural Teatro Teresa Carreño. Estos espacios se pueden visitar, de lunes a viernes, usando el Sistema de Préstamos y a lo largo de la ciclo vía, y el museo de ciencias tiene estacionamiento de bicicletas. Todo Caracas es, en sí misma, un museo: por todas partes encontrarás arte y, si está lejos a pie, llegarás en bicicleta (como a la Esfera Caracas del Artista Jesús Soto, ubicada en una autopista principal). También abundan los lugares donde detenerse a admirar las vistas, como los espectaculares miradores de Cota Mil, Valle Arriba y 23 de enero, y rincones emblemáticos (como el paseo de los próceres de Venezuela, hacia la parte sur de la ciudad) para pasear en bici. ¿Tiendas? Las hay, y muchas. En su mayoría, establecimientos pequeños y familiares, lo que no impide que estén surgiendo nuevos modelos de negocio con la bicicleta como protagonista. Empresas como Bici-Entrega, Tetas Heladas, Eco-Delivery, Bici-Gourmet, Fixie Veggies, y BiciUrbana también se han abierto un hueco a golpe de pedal, comida, mensajería, accesorios... ¡Y esto no ha hecho más que empezar!



Henrietta
10/11/14

MEDITACIÓN

India: el lugar donde más y mejor se mezclan espiritualidad y crudeza, misticismo y tumulto. Las acuarelas de Ankur Zalawadia nos trasladan a un lugar mágico mostrándonos, a través de bicicletas, su cara más apacible.

por: Rafa Vidiella

Con ocho años, mucho antes de graduarse en medicina en su ciudad natal, Bhavnagar, Ankur Zalawadia empezó a dibujar. Un pasatiempo más hasta que, en 2011, este hombre de 38 años descubrió *Urban Sketchers*, una comunidad en la Red que reúne a dibujantes de todo el mundo. Sus trabajos, su elegante forma de reflejar la vida a su alrededor, encontraron ahí una forma de internacionalizarse. “Dibujar es como meditar”, nos explica Zalawadia, que vende sus dibujos (sobre todo, asegura, los de bicicletas) por hasta 200 dólares, “algo que me proporciona un placer inmenso”.

Entre las muchas maravillas de India son pocos los que conocen Bhavnagar, una ciudad en el centro del país que conserva tesoros arquitectónicos como los edificios de Palitana o el estilizado templo de Takhteshwar. Sin embargo, Ankur Zalawadia suele fijarse en rincones más escondidos, en los que suele desembocar, casi por casualidad, dejándose perder sobre su montura. “Pedaleo unos diez kilómetros diarios”, explica. “Con mi bici cruzo la ciudad: exploro calles y barrios y me voy fijando en cosas que me gustaría dibujar. Después, cuando tengo tiempo libre, regreso a esos lugares y los pinto con más calma”.

Energía oceánica

Es así como azules, verdes, rojos o amarillos se reúnen, casi con dulzura, en sus cuadros. En ellos son frecuentes las bicicletas: “Cuando era pequeño salía con mi padre y mi hermano pequeño a montar por la naturaleza. Es uno de mis primeros recuerdos, y desde entonces son para mí un símbolo de energía, algo parecido a lo que me provoca el océano”. Claramente influenciado por los indios Milind Mulick, Bijay Biswaal o, desde luego, Ramesh Jhavar (otro apasionado de las bicis), en su pintura también resuenan ecos del croata Joseph Zbuckvic o el uruguayo Álvaro Castagnet.



Zalamadia

2014

“Pedalear en Bhavnagar es arriesgado porque hay mucho tráfico y apenas existe infraestructura ciclista”, reconoce Zalawadia, “pero no me importa: la bicicleta me permite hacer ejercicio y conocer mejor mi ciudad”. Algo parecido ocurre en casi todo el país: la primera impresión cuando uno aterriza en Bombay, Delhi o Agra es la de encontrarse en mitad del mayor caos de contaminación, ruido y vehículos motorizados imaginable, pero el artista explica que el ciclismo urbano también está creciendo en India. “Las grandes ciudades se están llenando de muchas y muy buenas tiendas de bicicletas”, asegura antes de recomendarnos rodar en Pune, no demasiado lejos de Bombay. “Es muy grande, la séptima ciudad de India, pero las principales avenidas y muchas de sus calles tienen carril bici, y el clima más suave que en el resto del país”.

¿La mejor ciudad india para pedalear? Pune, cerca de Bombay. “Hay mucho carril bici y un clima más suave que en el resto del país”



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


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

Bicicletas, accesorios, talleres, viajes...



mundoraintxe

Calle Nueva 321 - 31001 Pamplona - 948 23033
www.mundoraintxe.com

motorverde

Venta y alquiler de bicicletas eléctricas



Entrega gratuita a domicilio

www.motorverde.es

Bike-Life AVDA. BENEDEZ PELLAYO 40 TEL. 934 99 00 00

www.bikelife.es



Para el ciclista urbano y cicloturista

ROHMANN HALENN

KIDS ON WHEELS

BICICLETAS Y MOVILIDAD URBANA PARA NIÑAS Y NIÑOS

PATINETES, CASCO Y MÁS ACCESORIOS

Plaça de la Vila de Gràcia, 18
Barcelona

www.kidsonwheels.es



1. Bandana Castelli

Para pedalear con estilo. Esta singular bandana creada por la firma italiana Castelli tiene un corte recto para proporcionar una mayor libertad de movimiento, y se ajusta a casi cualquier tamaño de cabeza gracias a su tallaje único.

www.bikester.es

18,99€

2. Camiseta Moosehorn

Hace tiempo os hablábamos de unos manillares de madera y artesanales concebidos en Valencia: pues bien, desde la misma marca también venden camisetas con la misma filosofía. Sostenibilidad (están hechas con algodón 100% ecológico), originalidad (cada camiseta está numerada y pertenece a una serie numerada) y, desde luego, muchísimo amor por el ciclismo.

www.moosehorn.es

25€



3. Pajaritas recicladas

Los ingleses de Recycle & Bicycle ofrecen todo tipo de productos basados en el reciclado de partes de la bici: llaveros, relojes o, sobre todo, complementos de moda. Quizá lo más curioso sean estas pajaritas hechas con gomas usadas, disponibles en distintos diseños y, según aseguran, embellecidas con métodos sostenibles.

www.recycleandbicycle.co.uk

16,15€

4. Chaqueta Segrasegra

Una chaqueta en la que hasta el más mínimo detalle ha sido pensado para el ciclista. Fabricadas en la República Checa con el material exclusivo Ventile, resistente al viento y la lluvia, esta chaqueta cuenta con infinidad de bolsillos e incluso con remates obtenidos de componentes de bicicleta reciclados.

www.segrasegra.com

290€



5. Barrita energética vegana Abus Nutrixxion

Una fuente natural de energía para las actividades deportivas o como tentempié entre comidas. 100% vegetarianas, sin gluten, libres de cafeína y con azúcares naturales, las barritas veganas de Abus están disponibles en dos sabores: almendras-cacao y arándanos y nueces.

www.abus.es

2,20€.



6. Funda de sillín de crochet

Convierte tu sillín... en un simpático búho. Esta funda de sillín está hecha a mano en Cracovia, Polonia, y es el complemento perfecto para mantener tu trasero caliente en los días más fríos, además de otorgarle un punto de distinción y originalidad a tu compañera de dos ruedas.

www.bikebelle.com

16,90€

7. Pasta ciclista

Cocina una deliciosa pasta a tu gusto... sin dejar de lado tu pasión por la bici. Un regalo original y nutritivo para ciclistas y gourmets.

www.pastashoppe.com

5,10€



8. Gorra MPG

Presume de la gasolina que gastas cuando pedaleas: cero. Eso es lo que significan las siglas MPG (Miles per gallon) que ilustran esta gorra de camionero... ciclista. Disponible en una amplia gama de colores.

www.zazzle.es

17,55€

9. Imán para la nevera

Una nota importante, la lista de la compra o el folleto de tu pizzería preferida: sujeta lo que quieras en tu nevera con este sencillo y vistoso imán de espíritu ciclista.

www.zazzle.es
4,15€



.....10. Serigrafía 'Amor de bici'

Ese es el título de esta preciosa serigrafía de Strawberry Luna, empresa tras la que se encuentran Allison y Craig, un matrimonio de diseñadores e ilustradores. Como solemos decir en nuestras redes.. ¡Puro romanticismo!

www.etsy.com/es/shop/strawberryluna
24,18€

11. Puzzle Amsterdam

La ciudad de las bicicletas por excelencia... en un puzzle de 1.000 piezas de la clásica firma de juguetes Educa. Recomendado a partir de 10 años.

www.casadelpuzzle.com
10,75€



.....12. Kit de herramientas LifeLine

Todo lo necesario para poner a punto una bicicleta, en una sola maleta. Este kit de LifeLine incluye 39 herramientas de precisión y mangos ergonómicos.

www.wiggle.es
165,10€

13. Bolso Life Love Travel

Vida, amor y viajes. Tres de los ingredientes básicos para la felicidad se dan la mano en este práctico bolso fabricado a base de componentes reciclados de bicicletas.

www.bicyclegifthub.com

63,95€



.....14. Colgador de llaves

Siempre a mano. Así debes tener las llaves a la entrada de casa. Y si además lo haces con un colgador tan singular como este, hecho con una cadena de bicicleta, mejor que mejor.

www.cyclegeezer.com

17,50€



Porque otra forma de moverse es necesaria, conoce los motivos para apoyar el PEEB: Plan Estratégico Estatal de la Bicicleta



ConBici
COORDINADORA EN DEFENSA DE LA BICI

www.conbici.org



Mesa Española de la Bicicleta



¡Únete a ConBici!!



'Au cycliste' (Jean Hélion, 1939)

Hélion no pintaba, narraba, porque sus obras se leen. Bajo esos colores fríos nada llama la atención, pero nos atrapa. Helion explicaba así *Au cycliste*, que cuelga en el Centro Pompidou de París: “Es austera y concentrada. La pinté con ímpetu... Dibujé a un hombre sobre una bicicleta y él salió a ver paisajes y flores, cosas y mujeres”. El ciclista imprime velocidad y profundidad al relato, el hombre trajeado seriedad y obligaciones. Desde la ventana una mujer nos mira y, casi imperceptible, una frágil hoja acaba de aterrizar en el suelo. ¿Cuál de los cuatro eres tú?

por Rafa Vidiella

HAZTE VER

La capacidad de ver y ser visto fácilmente cuando vas en bici brinda tranquilidad a cualquier ciclista. Por eso hemos desarrollado una luz para cada ciclista. Hay opciones de luces delanteras y traseras con gran luminosidad para dominar la oscuridad, además de luces fácilmente desmontables para el transporte urbano. Sean cuales sean tus necesidades de iluminación, nosotros las cubrimos con las luces Flux y Stix.

specialized.com





BICKERTON IS BACK

desde 1971

BICKERTON
P O R T A B L E S



 **Bickerton Portables Iberica**

Tel. 972 268 299 · info@vicsportsafers.es · www.vicsportsafers.es

VIC SPORTS · Distribuidor oficial para España, Portugal y Andorra.