

Ciclosfera

más bicis, mejores ciudades



Por los aires

35 años de E.T.

Moscú

Se mueve

Para todos

Vehículo de integración

E-SPRESSO

TU E-BIKE URBANA



MERIDA



E-SPRESSO 800

E-SPRESSO 600

SUMARIO

#21/ Verano 2017



60 UNO DE LOS NUESTROS



HÉROES

20

64
BICIUDAD



MOMENTOS

28



02

Quiénes somos

Qué pensamos

04

Timbrazos

10

Ciclotimia

11

Contrarreloj

12

Rincones

14

Maravillas

16

Clic-cistas

26

Retrovisor

44

Mundobici

52

Sin prisa

58

Rovira vs Márquez

70

Ilustrados

74

Bazar

78

Calendario

80

Ultimátum



LINO ESCURIÉS

Uno de nuestros fotógrafos preferidos, y un especialista en captar instantes ciclistas únicos. Lino es gallego, aunque residente en Madrid, y ha publicado su trabajo en revistas como *Líbero*, *Cambio 16*, *RAW Cycling* o la propia *Ciclosfera*.



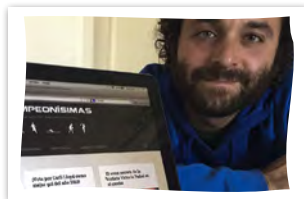
VLADIMIR KUMOV

El autor de nuestro Biciudad de este número es el fundador y responsable de *Let's bike it!* Es uno de los grandes impulsores del ciclismo urbano en Rusia, además de asesor del viceministro de transporte de su país.



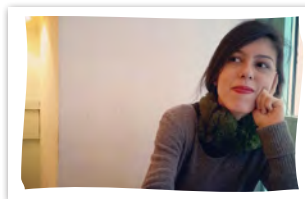
MANUEL GORDTS

Es el autor de la fotografía que hemos escogido para nuestro *Rincones* de este número. Pero ante todo, es uno de los arquitectos del reputado estudio belga GMF, ubicado en la ciudad de Amberes.



EUGENIO GARCÍA DELGADO

Un clásico de nuestras páginas. Y también, un periodista de raza. Eugenio -Uge para los amigos- es el fundador de la web *Campeonísimas*, dedicada al deporte femenino. En los últimos meses ha vivido en Caracas, desde donde colabora para este nuevo número de *Ciclosfera*.



MARTA M. BUENAVIDA

Se dedica a la educación en hábitos de vida saludable a través de la readaptación postural, el yoga y el método Yamuna Body Rolling. Además, es formadora en Hand Made Beauty, le encanta el movimiento, la cultura, la cosmética orgánica y la alimentación saludable. Podéis seguir sus aventuras en @martambuenavida.

Ciclosfera

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:** Eugenio García Delgado, Gonzalo Garzón, Manuel Gordts, Max Boraita, Vladimir Kumov. **Fotos:** Missy_S, Marta M. Buenavida, Manuel Gordts, KuiperCompanons, Stanko Abadzic, Universal Pictures, Hannah Trimble, Tontanti.cc, Brian Vernor, Nelson Garrido, Damián Fossi, Tiago Reis, Adam Leddin, WeeRide, Syhaid Ali, erroltookphoto, Szoki Adams, Marcelo Campi, Lino Escuriés, Let's bike it!, Iepe B.T. Rubingh. **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

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

Síguenos en





Foto: Missy_S

En el buen camino

En otros tiempos lo habitual era encontrar la noticia en los medios de comunicación. Pero ha cambiado todo: ahora la verdad, lo importante, es ignorado y ocultado por las grandes cabeceras. Dime de qué no se habla y te diré qué pasa en la calle. Lo que de verdad nos afecta será sepultado, casi siempre, por un batiburrillo de mensajes dictados por intereses ajenos, políticos y económicos.

Por eso leemos tanto sobre olas de calor o temperaturas máximas pero no se buscan culpables. Se pone la lupa en la anécdota y lo “viral” para apartar la mirada de los debates trascendentales. Todo es mostrado como fruto de la casualidad, producto de un destino trágico y ya escrito. No hay solución para nada. Y, si la hubiese, búsquese tras la publicidad y comprando algo en el camino.

Pero no es así. Hay formas de cambiar las cosas, empezando por nuestra propia existencia, y la bici sigue siendo una de ellas. Aunque se empeñen en difundirlo, la bicicleta no es sinónimo de peligro y muerte sino una celebración de la vida. Llenar las ciudades de bicis no implica rivalidades y luchas, sino humanización. Encontrad en la realidad un buen titular: hay, además de ti, cada vez más ciclistas. Y eso, aunque muchos lo combatan, significa que todo puede arreglarse y, en determinadas cosas, estamos en el buen camino.



La otra portada

Hace años, antes de nacer *Ciclosfera*, compartimos profesión y momentos inolvidables con gente como Cristina Teva. Periodista cinematográfica, Teva es, también, ciclista urbana, así que la reunimos con nuestro fotógrafo amigo Lino Ecurís. Una tarde relajada que nos dejó bonitas imágenes... ¡Habrà que repetir y, quizá, plasmarlo en una portada!





El vehículo más útil

👍 3.152

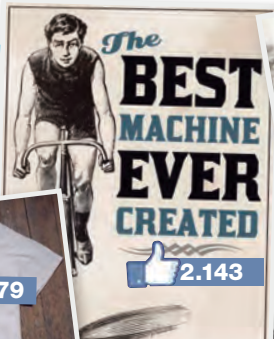


El vehículo más bello

Giclosfera

EL GUSTÓMETRO

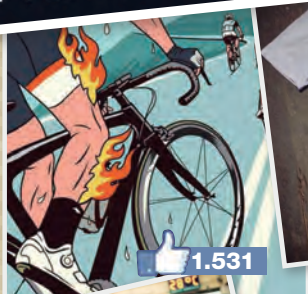
Dos homenajes al -para nosotros- mejor invento de la historia se hacen con lo más alto del podio de este trimestre. Tras ellas, un beso muy ciclista... y con mucha pasión.



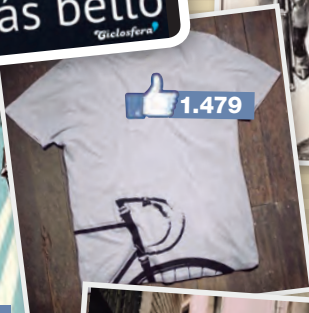
👍 2.143



👍 1.575



👍 1.531



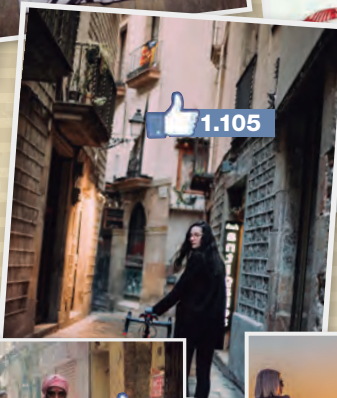
👍 1.479



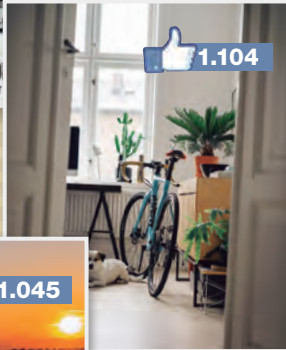
👍 1.418



👍 1.267



👍 1.105



👍 1.104



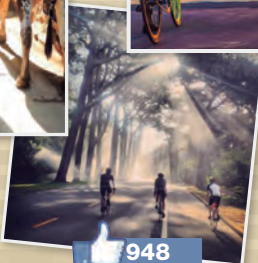
👍 1.101



👍 1.093



👍 1.045



👍 948



👍 929

ONE OBSESSION

#CantStop



CHAS CHRISTIANSEN / URBAN CYCLIST


OAKLEY



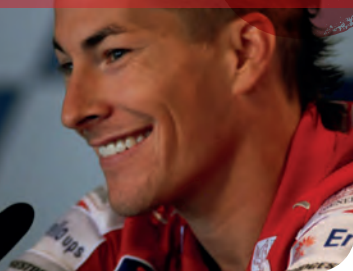
A debate

EN FAMILIA



- **Cinco niños y una bici. ¿Imprudencia o síntoma de normalidad?**
 - “En Cholula, Puebla, México, no es raro ver familias enteras en una bicicleta” (Charly Cholucleto)
 - “Holanda, paraíso del ciclista. Quién pudiera vivir ahí...” (Ale Fournier)
 - “En España te multan, aparte de que es una imprudencia temeraria llevar toda esa carga con el inconveniente de la mala maniobrabilidad y peligro para los niños” (Dan-ni Exrem)
 - “¡Y yo que no puedo con uno!” (La Jim Ru)
 - “Los niños tan felices y su padre, también... En un mundo saludable, la pura imagen de la normalidad y la eficiencia” (María Obregón)

ADIÓS, HAYDEN



- **Descanse en paz, Nicky Hayden: el piloto falleció en mayo tras un accidente sobre su bicicleta.**
 - “No son accidentes: son asesinatos causados por imprudencia o estupidez de creer que drogado o borracho puedes circular con un juguete mortal” (Sebas Tian)
 - “Hayden se saltó un stop y por eso lo atropellaron. Cometió una imprudencia dejando a su familia y al conductor del coche totalmente destrozados” (Antonio Redondo)
 - “D.E.P. ¡Gracias por tu vida!” (Xici Fimo)
 - “Las normas están para cumplirlas todos. Bastante caro le ha salido incumplir las normas” (Enrique Luque)
 - “Una gran pérdida por otra imprudencia” (Javi Jiménez)

INDIGNANTE



- **¿De verdad no me ves? El vídeo de una ciclista indignada también corrió como la pólvora en nuestras redes sociales.**
 - “Es una vergüenza. Yo también estoy cansada que me digan ‘no te vi’”. Pasas por al lado, tienen el espejo y te dicen que no te ven” (Florencia Villanueva)
 - “Toda la razón. Sin embargo, hoy el ciclista se siente superior al peatón y le hace lo mismo que el coche a él” (Jaime Cordero)
 - “Una vez me baje de la bici y le dije a un conductor: Hola, soy Natalia y casi me pasas por encima. No vengo a pelear ni quiero que te enojés, pero soy una persona como vos y también tengo una vida. Y la pusiste en peligro” (Natalia Petak!).
 - “Educación vial y penas más duras” (Charles Rami)



#delante **mola** más

WeeRide

www.weeridespain.com



ACCESORIOS INFANTILES PARA BICI



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



@weeridespain



TOP 5 NOTICIAS

Lo más visto en www.ciclosfera.com esta primavera.

- 1. Menos de una hora de bici a la semana retrasa el envejecimiento**
(38.996 páginas vistas)
- 2. La bicicleta es mejor que nadar o correr para la actividad sexual**
(24.607 páginas vistas)
- 3. ¡Harta de los coches!: el vídeo viral de una ciclista indignada**
(20.483 páginas vistas)
- 4. Ciclistas desnudos para pedir respeto al resto de vehículos**
(17.530 páginas vistas)
- 5. Siete “excusas” de los automovilistas para atropellar ciclistas**
(14.880 páginas vistas)

CONTADOR

El 20 de junio éramos...



#ROMANTICICLISMO

La bici es libertad, felicidad y, también, amor. Lo demostramos con una de nuestras etiquetas más exitosas en redes sociales.



BICKERTON

P O R T A B L E S



Vic Sports

www.vicsportsafers.es · info@vicsportsafers.es · Tel. 972.268.299

© Vic Sports distribuidor oficial para España, Portugal y Andorra.



CICLONUDISTA

Como cada mes de junio se celebró en medio mundo la Ciclonudista, la marcha crítica en la que los ciclistas pedalean en grupo y desnudos por la ciudad reclamando respeto. Para algunos, un evento tan divertido y alegre como necesario. Para otros, una frivolidad. ¿Qué opinas?

EN CONTRA

Lo hemos conseguido: un año más, los ciclistas salimos a la calle y llamamos la atención desnudándonos. Pero seamos serios: ¿realmente los que nos fotografían con sus móviles reflexionarán sobre lo que de verdad importa? En absoluto. Nuestra marcha nudista les resultará divertida o atractiva, o estafalaria e indignante, sólo porque no llevaremos ropa. Nuestra vulnerabilidad, la desnudez que sufrimos ante el tráfico motorizado, pasará a ser algo accesorio, caprichoso y, a la postre, oculto. Nadie verá un colectivo amenazado y agredido, sino una fiesta exhibicionista. Si queremos combatir y prevenir peligros, alcemos la voz en serio. A no ser que queramos, simplemente, exhibirnos, provocar y festejar.

A FAVOR

Nuestro motor son las piernas. La carrocería, nuestro cuerpo. No somos simples números. Por no ser, tampoco somos ciclistas, sino personas de carne y hueso. Por eso la Ciclonudista tiene aún más sentido que cualquier otra Masa Crítica: su visibilidad, su desafío, su humanidad, son extremos. La desnudez atrapa la atención: fíjate en nosotros y, por extensión, respéтанos. Desnudos no queremos provocar ni excitar sino evidenciar, simplemente, lo frágil, natural y bella que es una persona pedaleando. Cada foto, tuit y discusión generada será un recordatorio de que sobre cada bicicleta viaja una vida. Y, por supuesto, tampoco hay que ponerse dramático... ¿Qué tiene de malo rodar, un día, felices y desnudos?

Héctor Muñoz



Foto: Marta M. Buenavida

Madrialeño de 37 años, se aficionó a la bici a finales de los 90. Sus raíces en la cultura punk le llevaron a customizar choppers y lowriders y, desde entonces, personaliza toda montura que pase por sus manos bajo la firma Manual Art Work. Colaborador habitual del Festival con B de Bici y cofundador del colectivo Mad City Rides, es un biciactivista incansable e incondicional de la movilidad sostenible.

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



GUINDA MINIMALISTA

Este trimestre viajamos hasta Amberes, Bélgica, donde uno de los socios del estudio de arquitectura GMF, Manuel Gordts, nos explica la historia de esta imagen.

Esto es lo primero que uno encuentra al entrar en nuestro estudio. Inevitablemente la mirada se dirige a la fixie colgada en la pared y, creo, es la guinda perfecta de un pastel minimalista. Teníamos claro que no queríamos un cuadro, u otra foto, en la pared, y como en la oficina todos somos ciclistas no nos quedaba otra opción. Eso sí, teníamos un problema: todos pedaleamos a diario, y nadie estaba dispuesto a ceder su montura para usarla como elemento decorativo. La solución llegó a través de un amigo: le regaló una bici a mi esposa, y ella sólo la usa en primavera y verano. Así que el resto del año está aquí, en nuestra oficina, alegrándonos la vista y evocando al llegar a trabajar el placer de dar pedaladas.



Ossby



FOLDING BIKES
ossby.com

APETITO (CICLISTA)

El estudio holandés KuiperCompagnons es el autor de Bicycle Apple, una espectacular infraestructura en Alphen aan den Rijn.

por Gonzalo Garzón
fotos KuiperCompagnons

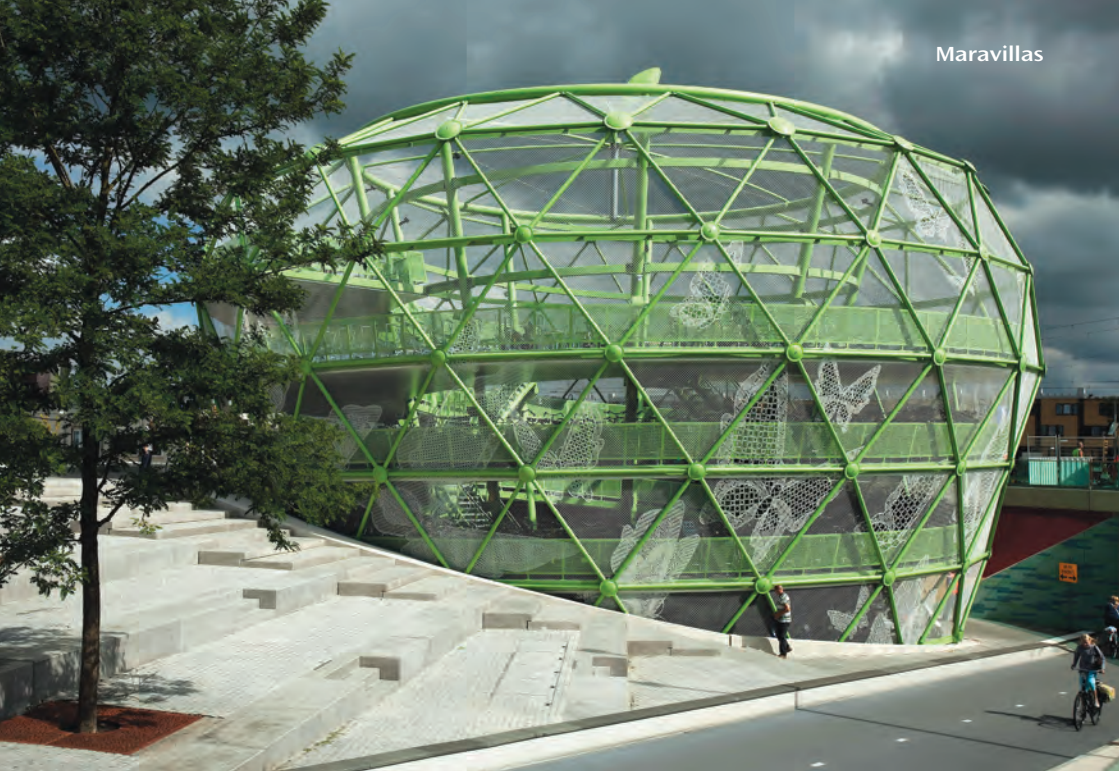
“El objetivo era organizar las bicis de manera ordenada y atractiva”, explican sus creadores

Sí: también hay problemas en el paraíso. Los Países Bajos tienen una seria carencia de aparcamientos para bicicletas y, por ello, los arquitectos se devanan los sesos en busca de soluciones imaginativas para que las ciudades no sean un caótico mar de bicis aparcadas en cualquier esquina.

“Nuestro objetivo era organizar las bicicletas de un modo no sólo ordenado, sino también atractivo”, explican a *Ciclosfera* Silvan van Tuyl y Wytze Patijn, del estudio de arquitectura holandés KuiperCompagnons. Fue Patijn, director del estudio, el que encontró la inspiración en la viñeta de un periódico para dar forma a la que ha sido bautizada como The Bicycle Apple, la manzana ciclista. Un aparcamiento en altura inaugurado en agosto de 2010, con capacidad para 970 bicicletas y ubicado en Alphen aan den Rijn, una ciudad de 70.000 habitantes al oeste del país.

Abierto y acogedor... pero insuficiente

“Tanto para el diseño como para los materiales del Bicycle Apple”, cuentan sus creadores, “buscamos algo atractivo y funcional a la vez”. Su presupuesto era modesto, lo que añade aún más mérito al resultado final, una estructura de 15,5 metros de alto con un diámetro de 27,5. “Las vigas de acero y la fachada de malla de alambre transparente, que cuenta con una decoración alegre, confieren al edificio



un carácter abierto y acogedor”, señalan sus autores. “A primera vista puede parecer simple, pero al mirarlo de cerca ningún detalle de esta estructura tridimensional parece ser el mismo”.

La mayoría de los habitantes de Alphen aan den Rijn acogieron la infraestructura con los brazos abiertos desde el primer día. “La gente está orgullosa de que la manzana ciclista tenga un lugar tan prominente en la ciudad. Es un hito”. Pero, como siempre, no todo el mundo vio el lado positivo. “Incluso antes de que se construyera, la rama local de la Unión de Ciclistas advirtió que la capacidad no sería suficiente. Sus propios recuentos muestran que, lamentablemente, estaban en lo cierto”, reconocen los arquitectos. “En septiembre de 2013 los voluntarios contaron 1.267 bicicletas aparcadas. Así que la instalación se llenó en un 130,6%”.



La manzana ciclista fue galardonada en 2012 con el prestigioso premio Staalprijs, que reconoce a los proyectos más innovadores de Holanda. Del mismo modo, estuvo presente como uno de los seleccionados en la primera Bienal de Arquitectura Ciclista, que se acaba de celebrar este mes de junio en Amsterdam. Dos grandes honores para sus autores que, en su opinión, demuestran que todo el proceso de su creación se llevó a cabo “con amor y la máxima dedicación”. Salta a la vista. ♡



Clic-Cistas

Stanko Abadzic

“Sí, las bicicletas marcaron mi vida. Viene de la infancia: tras la II Guerra Mundial la bicicleta era un símbolo de estatus, casi nadie tenía una. Pero mi padre, que era policía, iba pedaleando a trabajar...”

por Max Boraita
Fotos Stanko Abadzic

La vida de Stanko Abadzic es como una novela de Zweig o Marai, un agitado paseo por la reciente historia de Europa. Nacido en 1952 en Vukovar, Croacia, tuvo su primera cámara a los 15 años y supo a qué se dedicaría el resto de su vida. Visitó exposiciones, leyó libros, vio mucho cine italiano y entró a trabajar como reportero gráfico en *Vjesnik*, uno de los periódicos más importantes de su país.

Así transcurrió su existencia hasta que, poco antes de cumplir 40 años, explotó la Guerra de los Balcenes. “Huí con mi familia a Alemania pensando que las cosas mejorarían”, cuenta Abadzic, “pero fue duro. No teníamos nada, trabajé de camarero y, sobre todo, la Policía nos puso las cosas muy difíciles. Estaba aturdido, preocupado y presionado, y sentía que no era mi lugar. Así era imposible trabajar como fotógrafo”.

Los besos

Las cosas cambiaron cuando en verano de 1995 Abadzic y los suyos emigraron a Praga, la capital de la República Checa. “Era profesor de alemán y, en un examen, miré por la ventana y vi a un par de estudiantes besándose. Hacía calor, el sol lo pintaba todo de verde... Ese momento cambió mi vida. Sentí que podía volver a hacer buenas fotos y retomar mi



profesión. Así que fui a hablar con el director de la escuela y le dije que, aunque me gustaba el trabajo, tenía que irme y volver a ser fotógrafo”.

Precisamente ahora se publica *Selection*, un libro que reúne 130 de las miles de fotografías que Abadzic tomó desde ese día soleado en Praga hasta hoy. Imágenes, siempre, en blanco y negro (“es mi forma de comunicarme, lo que le da dramatismo a mis fotos. El color es como un maquillaje que convierte la realidad en algo kitsch”) y que recorren ciudades como París, Estambul, Budapest, Praga o Zagreb, donde vive desde 2002. “La casa de mi familia en Vukovar fue destruida en la guerra. He perdido muchas cosas a lo largo de mi vida, pero ahora que vivo en un piso nuevo sé que mi propiedad más valiosa soy yo. Tú eres tu única riqueza. Tú mismo. Nadie puede robarte lo que hay en tu interior”.

Sin límites

Hablamos con Abadzic de, por supuesto, la presencia de bicicletas en su obra, de las negras e imponentes máquinas que, en brutal contraste, relucen como équidos de acero al sol. “Son un símbolo de movimiento, de libertad. En la Yugoslavia de los años 50 no teníamos coches y la bici era la mejor forma de moverte. Tener una era un privilegio. Mi padre nunca nos dejaba la suya porque temía que nos la robaran así que, cuando heredé su máquina con diez años, sentí que me transformaba en otra persona. En alguien más adulto, más independiente, sin límites”.



UNA HISTORIA EN 130 FOTOS

Abadzic tiene nuevo libro, *Selection*, un impresionante volumen que reúne 130 imágenes en blanco y negro pertenecientes a las últimas dos décadas. Se trata de una edición limitada que incluye una foto de 18x24 cm, y aquellos que se animen a adquirirlo (cuesta 100€ y puede pedirse directamente al autor en abadzicphoto@gmail.com) verán su nombre impreso en la página de agradecimientos.

Desde entonces, Abadzic no ha parado de pedalear. “La bici es perfecta para un fotógrafo: puedes ir por las calles más estrechas, por donde no caben los coches y no pasa nadie. Siempre, en cada lugar, intento encontrar mi propia ciudad huyendo del turismo y los tópicos. ¡La torre Eiffel no necesita que le hagan más fotos! Busco lo que nadie mira, lo que desaparecerá, porque la globalización unifica las ciudades haciéndolas a todas iguales. Amo Estambul: allí, a veces, puedes sentirte como hace 200 años. Me gusta retratar la batalla entre lo nuevo y lo viejo, a la gente de la calle, el contacto humano. La tecnología no nos permite comunicarnos mejor: tiene ventajas, por supuesto, pero también nos aleja de la realidad humana, de las emociones profundas. Nos invita a comunicarnos con frases cortas e imágenes artificiales en lugar de mirándonos a los ojos”.

Para mirarnos a los ojos está su obra, que Abadzic define como artística. “Cuando lees las grandes revistas internacionales, o te enteras de quién gana el World Prize Photo, siempre encuentras catástrofes”, asegura. “Irak, Siria, Afganistán... Son lugares distintos pero, también, tragedias y fotos muy similares. Los medios masivos parecen estar obsesionados por mostrar siempre catástrofes, lo peor de cada lugar, y eso genera una presión entre los fotógrafos. Yo decidí tomar otro camino y, con mi trabajo, celebrar la belleza. A veces me critican por eso, pero no me importa: sólo pretendo ser consecuente con mi propia vida”.



Security Tech Germany

NO DEJES QUE ESTO TE PASE A TI

ABUS NutFix™ – Antirrobo para las ruedas y el sillín



MADE IN GERMANY



E.T. y los niños perdidos

Ser uno de los momentos más famosos del cine no impide que la escena ciclista de 'E.T. El Extraterrestre' esconda, todavía, una fascinante historia de belleza, injusticia y magia.

Rafa Vidiella



Con sus casi 2.000 butacas el Urgel fue, entre 1963 y 2013, el mayor cine de Barcelona. Un templo por el que desfilaron Indiana Jones y Superman, las fauces de Tiburón o Lawrence de Arabia. Una fábrica de momentos tan sublimes como el que vivió, en diciembre de 1982, Jordi Costa. “Lo recuerdo como todo un acontecimiento”, dice el ahora crítico de referencia sobre la primera vez que vio, de niño, *E.T. El Extraterrestre*. “Salí del colegio y fui con mis amigos un viernes por la tarde al Urgel. Era un momento de amor absoluto por el cine de Spielberg”, explica, “y también el momento exacto en el que empezaba a brotar en mí un interés cinéfilo por lo que veía”.

Lo que Costa y otros millones de personas veían, y siguen viendo 35 años después, era un simple cuento infantil. La película más íntima de Steven Spielberg. Pero, al mismo tiempo, un fenómeno atemporal y universal, una de las películas más taquilleras y célebres de la historia. Buena parte de esa fama se debe a la escena de las bicicletas, en la que al final de la película algunos de sus protagonistas (E.T., Elliott y el hermano de este junto a sus mejores amigos) huyen de la policía sobre unas bicis de BMX. “Claro que es un momento mítico”, corrobora Costa. “Encarna a la perfección la fantasía adolescente del vuelo, la autonomía y la liberación, y a la vez posee una evidente condición de universalidad. Esa escena y, en general, la película, siguen siendo casos extraños, momentos imposibles de emular dotados de un carisma único”.

La huida de los protagonistas sobre unas bicis de BMX encarna a la perfección la fantasía adolescente del vuelo y la liberación



No se pagó ni un centavo por las 25 bicis usadas en el rodaje, pero sí permitieron al distribuidor vender una réplica con el logo del filme

Tachados por la historia

Muchos años después, en 2013, el responsable de vídeo y producción multimedia de la prestigiosa web *Narratively*, Emon Hassan, recibió el encargo de hacer un artículo sobre ciclismo. Hassan había visto *E.T. El Extraterrestre* con 10 años y, como a casi todo el mundo, le había impactado el momento en el que Elliott y el pequeño alienígena pedalean frente a una gigantesca luna. “De pequeño montaba mucho en bicicleta”, cuenta a *Ciclosfera* Hassan, “y vi que todo encajaba. Contacté con Howie Cohen, el dueño de Everything Bicycles y distribuidor de las bicicletas que aparecen en la película, para saber qué había pasado en el rodaje”.

The BMX Boys of E.T., el artículo de Hassan, se convirtió en un fenómeno viral. “Cohen me contó toda la historia: cómo Spielberg decidió que una marca poco conocida, Kuwahara, tenía que ser la máquina que montaba Elliott. El momento en el que, desde Universal Pictures, llamaron a la firma en Japón para pedir 40 bicicletas para un rodaje, y cómo casi les colgaron el teléfono pensando que era una broma. Al final les pusieron en contacto con su importador en EE UU, Howie Cohen, y alcanzaron un acuerdo: no le pagarían ni un centavo por las 25 bicis que al final necesitaron, pero le cederían todos los derechos para vender una réplica de la bicicleta de Elliott como parte del merchandising”.

Aunque a regañadientes Howie aceptó, y las Kuwahara E.T. The Extraterrestrial fueron un éxito: las primeras 2.000 unidades fabricadas se vendieron en el acto. Everything Bicycles comercializó tres modelos diferentes (todas blancas y rojas, como la de Elliott, y con el sello de la película), y algunos aún se pueden encontrar en Ebay. Se desconoce, eso sí, cuántas máquinas llegaron a producirse, y es difícil conseguir dicha cifra. “Howie Cohen murió dos meses después de publicarse mi artículo”,



Recupera
tu **libertad**

Milian **Parts**

www.milianparts.com

En tu tienda Brompton habitual



*Tanto las armas
que apuntaban
a los niños como
el nombre de los
especialistas fueron
borrados por
Spielberg*

lamenta Hassan. “Durante esas semanas tuvimos un par de conversaciones telefónicas, y me arrepentiré toda mi vida de no haber guardado el mensaje de voz que dejé en mi móvil en cuanto leyó mi trabajo. Estaba eufórico, le había gustado muchísimo”.

Pero, sobre todo, lo que también desvelaba el artículo de Hassan era la historia de los chicos que acompañaron a E.T. en su huida. “Howie me contó, sin darle mucha importancia, que uno de sus empleados de entonces, Robert Cardoza, había participado como especialista en el rodaje. Pero ni él ni sus compañeros de escena, Greg Maes, David Lee o Bob Haro, aparecen en los títulos de crédito del filme: fueron eliminados conscientemente por Spielberg y la productora de la película, Kathleen Kennedy. Me pareció un detalle apasionante y desconocido, así que me arrojé sobre él”.

Armas borradas

La película, que se estrenó entre ovaciones en el Festival de Cannes, fue candidata a 9 Oscar (ganó 4) y ha recaudado sólo en salas casi 800 millones de euros, esconde otra historia algo truculenta sobre la escena de las bicicletas: mucho tiempo después, con motivo de su reestreno y lanzamiento en formato doméstico, fue alterada gravemente por Spielberg. Como explica Jordi Costa, “las armas con las que los policías apuntaban a los niños ciclistas desaparecieron, sustituidas digitalmente por walkie-talkies. Spielberg las consideró un detalle demasiado grosero pero, al borrarlas, también se perdió algo del dramatismo y carácter de cuento arquetípico que tenía la historia, entrando en el indeseable espíritu preservativo de la corrección política”.

35 años después, sin embargo, tanto la película como la escena ciclista conservan su capacidad hipnótica. Elliott no sólo necesitaba su bicicleta para ayudar a E.T. a volver a su casa: miembro de una familia rota, abandonado por su padre y escasamente popular en la escuela, la rabia de su pedaleo también aspira a dejar atrás frustraciones e impotencias inherentes a la infancia. Spielberg acertó de lleno: ¿había un modo más universal, atemporal y hermoso de explicarlo que sobre una bicicleta?. ♡



Cyklík,

la revolución desmontable

Un grupo de ingenieros y diseñadores aragoneses ha creado Cyklik, una sorprendente bicicleta urbana desmontable de fibra de carbono.

¿Te imaginas poder moverte por tu ciudad con una bici ligera, fiable, moderna y personalizada? ¿Y si además fuera desmontable y pudieras guardarla cómodamente en caso de que no la fueras a utilizar durante una temporada? Esa bici existe, y se llama Cyklik.

Sergio Serrano, uno de los responsables del proyecto, lleva 15 años trabajando con fibra de carbono. “He hecho de todo: piezas para trenes, autobuses, aviones... y bicicletas”, cuenta a Ciclosfera.

“El concepto es sencillo: mandamos por separado los tubos y las uniones, y el cliente monta el cuadro en dos minutos de reloj. Es un poco como el concepto Ikea, pero aplicado a la bicicleta”, apunta.

“El cliente monta el cuadro en dos minutos de reloj”

La salida al mercado de Cyklik está prevista para finales de verano. Será entonces cuando pongan en marcha un crowdfunding con el que conseguir los fondos necesarios para comprar los moldes de inyección necesarios para construir los cuadros. Siempre, con el concepto ‘made in Spain’ por bandera, algo que consideran una cuestión ética y un orgullo. Su precio, además, es más que asequible: rondará los 150 o 200 euros.



Para más información:
www.cyklík.com



ELLAS LLEGARON PRIMERO

Carlton Reid, editor de la revista inglesa 'Bike Biz', es el autor de 'Roads were not built for cars'. Un libro que rememora los tiempos en los que las carreteras, en vez de por coches, estaban atestadas de bicicletas.

Dani Cabezas



Carlton Reid es una figura clave si se habla de movilidad ciclista en el Reino Unido. Es el editor de la influyente revista *Bike Biz*, una eminente voz con más de 20.000 seguidores en Twitter y el autor de dos libros fundamentales para entender la evolución del ciclismo urbano, *Bike Boom: The Unexpected Resurgence of Cycling* y el reciente *Roads were not built for cars*.

Es esta última obra la que ha despertado el interés de buena parte de la comunidad ciclista internacional, que ha alabado su certero trabajo. *Roads were not built for cars* ha exigido cinco largos años de investigación, en los que Reid buceó en la historia de las infraestructuras de su país para llegar a la conclusión que da título a su obra: no, las carreteras no se construyeron pensando en los coches que hoy las saturan.

“Los orígenes de las carreteras son muchos y muy variados, incluyendo aquellas sendas recorridas por animales”, cuenta Reid a *Ciclosfera*. “En el siglo XIX, los ciclistas de élite de clase media del Reino Unido y más tarde EE UU presionaron para que se construyeran mejores caminos para pedalear. Hubo campañas similares en el resto del mundo, pero no tan exitosas como las británicas y americanas”.

Semillas de destrucción

Pero los coches no tardaron en llegar y, con ellos, los problemas actuales. Según Reid, el vehículo privado a motor ha invadido el espacio público en detrimento de la calidad de vida de los ciudadanos. “Uno o dos coches están bien, pero millones causan congestión y graves conflictos. El uso masivo del vehículo privado ha traído sus propias semillas de destrucción”. Como era de esperar, el libro de Reid no ha gustado a muchos, especialmente a los amantes del coche y de su preeminencia en las ciudades. Reid, sin embargo, prefiere centrarse en los que lo han aplaudido, incluso dentro del propio mundo del automóvil. “Hasta han aparecido artículos en revistas académicas de motor”, apunta con orgullo.

De cara al futuro, Reid tiene una visión: las bicis recuperarán su espacio. Lo harán “lentamente”, lamenta, pero estarán ahí “el día en que se prohíba la circulación de la mayoría de los coches en el centro de las ciudades”. Y es que, poco a poco, las ciudades se están convirtiendo en “espacios para las personas, y no sólo para personas que van en coche”. Un cambio de modelo en el que peatones y ciclistas jugarán un papel protagonista.

Recuperar viejas carreteras

Para conseguir que ese cambio llegue pronto, el propio Reid ha capitaneado un proyecto singular que pretende recuperar las viejas vías ciclistas que en los años 30 recorrían su país, 450 kilómetros de vías borradas de los mapas y ocultas por el paso del tiempo. “En aquella década”, asegura, “había 12 millones de ciclistas en el Reino Unido, más del doble que en los años 20”. Millones de personas sobre bicicletas Hercules, líder absoluto del mercado británico (especialmente entre la clase obrera), y que más tarde darían paso a las Raleigh (firma que compró a la propia Hercules). “El punto más álgido se produjo en 1949, cuando el 25% de los trayectos se hacían en bicicleta”, explica Reid. “Desde entonces, el declive: en 1973 sólo uno de cada cien viajes se hacían pedaleando”.

Para que aquellas vías vuelvan a lucir en todo su esplendor, Reid y el planificador urbanístico John Dales han puesto en marcha una campaña de micromecenazgo en *Kickstarter* con resultados sorprendentes. “Está yendo mucho mejor de lo que esperábamos”, reconoce Reid. “Ya ha recaudado más de 26.000 euros: con ese dinero seguiremos investigando con el objetivo de crear mejores condiciones para los ciclistas”. ♡



Las bicicletas estarán ahí “el día en que se prohíba circular a la mayoría de los coches en el centro de la ciudad”



foto Hannah Trimble

“EL RHC ES MÁS UN FESTIVAL QUE UNA CARRERA DE BICIS”

Hace diez años creó Red Hook Criterium, la carrera de piñón fijo más importante del mundo. David Trimble reflexiona sobre su criatura y prepara la prueba de Barcelona del 2 de septiembre.

Rafa Vidiella

Red Hook Criterium, la carrera que creaste para celebrar tu cumpleaños, cumple una década. ¿Cómo te sientes?

Orgullosa e incrédulo, porque nunca pensé que duraría tanto ni llegaría tan lejos. Eso sí: aunque se haya hecho más grande, el espíritu de la prueba original sigue siendo el mismo.

Como creador y máximo responsable de la carrera... ¿En qué crees que se parece a ti?

Básicamente.. ¡En todo! Me obsesiona por completo y absorbe todo mi tiempo. Es un reflejo exacto de cómo soy, de mi afán por el control y la calidad. Trabajé bastante tiempo en carreras de motor, y he inten-

tado captar todos los elementos con los que me he cruzado a lo largo de mi vida para plasmarlos en la prueba.

El calendario de RHC se cierra en octubre. ¿Qué haces hasta que empieza la siguiente temporada en abril?

Ahí empieza lo duro: hablar con los patrocinadores, recopilar experiencias, preparar el año siguiente... Ya después de cada carrera repasamos lo ocurrido para saber qué se ha hecho mal y, sobre todo, luchamos por optimizar el espíritu y emociones de este deporte. Si lo has hecho bien la gente volverá el año próximo, y dejarles satisfechos de nuevo es un reto.

¿Dónde encuentras, diez años después, la motivación?

En mejorar la dinámica de la prueba, en que las carreras sean cada vez más rápidas, participativas y divertidas pero, también, más seguras. Elevar el nivel de la competición es tan estresante como, te lo aseguro, divertido.

¿Cómo vives ahora cada carrera?

Todo empezó por diversión, sin ningún tipo de pretensiones, y ahora vivo del RHC y es a lo que me dedico. Sin embargo, no siento que haya conquistado nada. No hay nada seguro, cada vez hay que empezar desde cero. Quizá al principio todo era más salvaje y yo era más despreocupado, mientras que ahora tengo un equipo de trabajo cada vez más amplio y muchos sponsors a los que dejar contentos.

Y, supongo, muchas ofertas que rechazar.

Sí, y es duro. Cada día me escribe gente muy ilusionada con llevar la carrera a sus ciudades, pero nuestros recursos y posibilidades son limitados.

Pero RHC crecerá.

Eso espero, porque queremos un evento más global con 6 ó 7 carreras por el mundo. Sería magnífico hacer algo en Sudamérica o México, pero probablemente saltaremos antes a otro lugar de Europa o de Asia.

¿Qué otros planes de futuro tienes?

Mejorar la conectividad para que cada carrera pueda seguirse en directo por televisión o Internet. Hacer crecer este deporte en todo el mundo, que lo conozca y comprenda más gente. Y, desde luego, atraer a cada vez más personas que nunca se han interesado por una carrera de bicis.

El 2 de septiembre, y por quinta vez consecutiva, Red Hook Criterium llega a Barcelona. ¿Por qué deberíamos asistir?

Porque es una carrera muy excitante, un icono del RHC. El circuito cambia cada año, el espectáculo es increíble... Esto no es una simple carrera de bicis sino algo parecido a un festival de música, un día de diversión con una atmósfera única, diversión y buena comida. ♡



foto Tornanti.cc



foto Tornanti.cc

“NO ES FÁCIL HACER ALGO TAN DIVERTIDO Y A LA VEZ TAN SERIO Y EFICAZ”

Si un criterium es un organismo vivo, las palabras del speaker son la sangre que alimenta sus venas. Gabe Lloyd, voz del Red Hook Criterium, explica su intensa y metódica tarea.



foto Tornanti.cc

¿Cuándo te sumaste al RHC?

En 2014. Mi mujer, Kacey Manderfield, ganó la primera carrera y siguió trabajando en el evento, y en 2014 David Trimble me pidió que les echase una mano. Fue complicado por la lluvia, pero lo sacamos adelante.

¿Qué supone ser el speaker del RHC?

Participo en las cuatro carreras, pero en la de Barcelona y Milán colaboro con un speaker local. Me coordino con todo el equipo, pero debo sonar espontáneo aunque haya meses de trabajo detrás. He de conocer a todos los corredores para identificarles cuando pasan a toda velocidad y pronunciar bien su nombre mientras todo cuadra con la música o la luz.

¿Cómo es David Trimble?

Es el jefe. Quien mejor ve las necesidades de la carrera y cómo debe ser presentada y ejecutada. Es duro, está pendiente de todo y es muy perfeccionista y sincero, pero me gusta que me corrijan y metan presión si es para mejorar. A la vez, sabe motivar y felicitar si las cosas salen bien.

¿A qué se debe el éxito del RHC?

Trimble y Birns son unos artistas, saben captar la cultura y el sentimiento de la escena del piñón fijo y darle seriedad y profesionalidad. Entienden a los espectadores y conocen el mundo del espectáculo. No es fácil organizar algo divertido y espectacular y, al mismo tiempo, tan serio y eficaz.

¿Por qué empezaste a trabajar como speaker?

Estuve en un par de grupos de música, mi madre es actriz en Broadway y mi padre también está metido en el teatro, así que sé lo que es tratar con el público. Pero empecé por hacerle un favor a Trimble, y fue entonces cuando me di cuenta de que empatizaba y comprendía las necesidades de los espectadores.

¿Por qué ir a la carrera del 2 de septiembre en Barcelona?

La ciudad es alucinante. El paisaje es muy bonito, el ambiente relajado, la gente encantadora y el público muy entusiasta. Es un escenario ideal. ♡



foto Tornanti.cc

“EN BICI LA GENTE SE SIENTE
MÁS FELIZ, DIVERTIDA Y
PODEROSA. ES FASCINANTE”

Carteles, gorras, maillots... El estilo del Red Hook Criterium tiene mucho que ver con Jonah Birns, director creativo de la prueba y mano derecha de David Trimble.

Ahora que cumple diez años, ¿cómo ves el RHC?

Alucino con su tamaño. Hemos trabajado mucho para conseguirlo, pero cuando ves las reacciones que genera, la cantidad de público y su relevancia en redes sociales te das cuenta de lo importante que es.

Como director creativo, ¿cuál es el estilo de la carrera y su público?

No tiene nada que ver con lo que muchos entienden por una prueba ciclista. No es como ir a una exposición, pero muchos de los asistentes están muy interesados en el arte y la cultura. Es un espectáculo muy fácil de comprender, seguir y disfrutar, y apto para todos los públicos.

¿En qué te inspiras para diseñar los carteles o los maillots?

En, por ejemplo, fotógrafos como Man Ray. También, a nivel cartelería, en los procesos políticos de lugares como Sudamérica y cómo generaron un estilo artístico y revolucionario a la vez. Al mismo tiempo, cada año pensamos en un tema concreto, en algo que esté pasando en la actualidad y queramos explorar, aunque sin perder de vista nuestra propia historia.

¿Qué conexión hay entre la cultura pop y el ciclismo urbano?

Todos los ciclistas urbanos tenemos valores parecidos. No importa de dónde procedas: la bicicleta es un vínculo, un nexo de unión, y eso provoca que compartamos pasiones y preocupaciones.

¿Cómo definirías una carrera del RHC?

Como algo excitante y espectacular. También como una fiesta, donde la gente pasa un rato muy divertido, experimenta cosas nuevas y puede interactuar. Nunca hemos querido crear una carrera para un solo tipo de público, sino algo que pueda apasionar a todo el mundo.

En tu caso, además, siempre has sido muy aficionado a la bici.

Mi padre me contagió su pasión, de adolescente fui bicimensajero y he pasado mucho tiempo entre bicis. El ciclismo urbano es un movimiento mundial que está influenciando a la cultura global. Sobre una bicicleta la gente se siente más feliz, divertida y poderosa. Es fascinante. 🚲

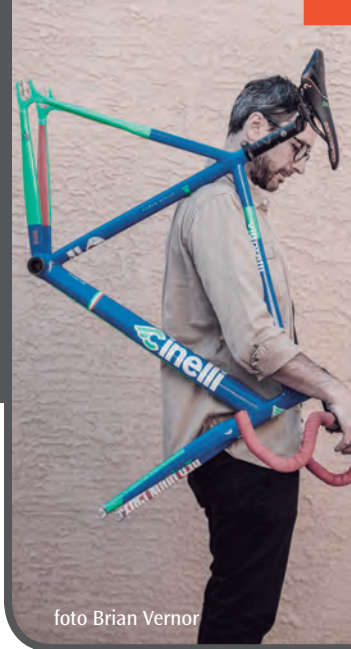


foto Brian Vernor

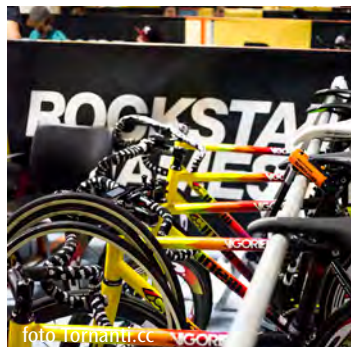


foto Tomanti.cc



SE BUSCAN ALCALDES CICLISTAS

Bicycle Mayor Program aboga por crear un alcalde ciclista que nos represente y dé voz en cada ciudad. Hablamos con los de Amsterdam y Ciudad de México... ¿Quieres ser el siguiente?

por Dani Cabezas

Quizá lo hayas soñado: cambiar el mundo o, al menos, tu ciudad a través de la bici. Un propósito tan loable como complejo. O no tanto, porque iniciativas como Bicycle Mayor Program tratan de hacer más visibles a los ciclistas, dándoles una voz común y representatividad.

Catalizadores de esfuerzos

Primero fue Amsterdam. Después Sidney, Ciudad de México y Baroda (India). Las próximas pueden ser Río de Janeiro o Buenos Aires. Y, dado el éxito del Bicycle Mayor Program, quizá la siguiente localidad que elija un alcalde ciclista sea el lugar en el que vives.

La iniciativa, puesta en marcha por el Cycle Space de Amsterdam, tiene un eslogan claro y contundente: “Las bicicletas transforman las ciudades. Las ciudades transforman el mundo”. Y, por supuesto, la



ANNA LUTEN (Alcaldesa ciclista de Amsterdam)

¿Por qué es importante tener un alcalde ciclista en cada ciudad?

Porque nos hemos marcado un objetivo ambicioso: que en 2030 el 50% de los desplazamientos en todo el mundo se hagan en bicicleta. Para lograrlo hay que impulsar decididamente el ciclismo a nivel local. En Amsterdam ya contamos con una figura que ha funcionado muy bien, el Night Mayor (alcalde nocturno), y estamos convencidos de que este programa también será muy útil.

Amsterdam es una gran capital ciclista. ¿Qué le falta mejorar?

¡Muchas cosas! Por ejemplo, dónde aparcar las bicicletas, dado que la ciudad está cada vez más y más ocupada. Tenemos que innovar más que en cualquier otro lugar, porque hay pocas ciudades donde haya tantas bicicletas como aquí. Además, es realmente importante que los habitantes de Amsterdam nos demos cuenta de que muchas de las cosas buenas de la ciudad son gracias al ciclismo.

¿Cuál sería una de ellas?

Por ejemplo, el poder sentarte casi en cualquier rincón de la ciudad sin escuchar el ruido de un montón de tráfico. Eso es fantástico.

bici juega un papel fundamental en esa transformación. “Queremos acelerar el proceso de convertir nuestras ciudades en lugares más ciclistas”, cuenta Inge Janssen, responsable de Cycle Space, “y aunque no se den las mismas circunstancias en Amsterdam y en las otras ciudades del programa el cometido del alcalde o alcaldesa ciclista es el mismo: representar el progreso de la bicicleta”.

El alcalde ciclista, pues, debe hacer oír la voz de los usuarios de la bici. Suya será la tarea de trasladar a las autoridades locales y a las empresas privadas las demandas de los colectivos ciclistas. La organización del Bicycle Mayor Program hace hincapié en que no deben ser activistas, sino catalizadores. Y, según explica Janssen, el proceso de elección es distinto en cada lugar. “En varias ciudades hemos optado por ponernos en contacto con algunos de los más importantes pioneros locales en el uso de la bicicleta”, explica. “Pero nuestro objetivo a medio plazo es que sea un cargo electo que se renueve cada dos años”, asegura Janssen.

Compartir experiencias

Este mes de junio algunos de los alcaldes ciclistas ya electos se reunieron en Amsterdam para compartir experiencias e iniciativas. Fue el punto de partida para un objetivo común: que más y más bicicletas circulen por el mundo. Como en todo, la unión hace la fuerza, y el cambio es más que necesario. “La humanidad se enfrenta con algunos de sus mayores desafíos”, dicen desde Cycle Space, “y hay una conciencia creciente de que la tecnología, por sí sola, no proporcionará todas las respuestas. Sin embargo, un cambio acelerado hacia el ciclismo como la forma primaria de transporte sí que marcará el comienzo de una era de ciudades y ciudadanos más felices”. ♡



ARELI CARREÓN
(Ciudad de México)

¿Cómo llegaste a ser la alcaldesa ciclista de Ciudad de México?

Cycle Space de Holanda pidió al Comité organizador del Foro Mundial de la Bicicleta 2017 lanzar una convocatoria abierta para elegir un alcalde. Presenté mi candidatura y, con el apoyo de más de 10 organizaciones ciudadanas involucradas en el tema de la movilidad y la seguridad vial, fui la más votada.

¿Cuáles son las principales necesidades ciclistas de tu ciudad?

Los estudios demuestran que los principales obstáculos para que la gente se mueva en bici son la falta de infraestructura ciclista y de seguridad vial. Ambos problemas requieren una inversión pública y que una organización social la demande y evalúe, para que rinda frutos. Estos son los ejes de trabajo en los que nos concentraremos.

¿Qué relación existe con el alcalde, Miguel Ángel Mancera?

No he buscado un acercamiento directo con él, pero confío en lograr su apoyo en los próximos meses para que las iniciativas que impulsaremos hagan de la ciudad un lugar más amable para la bici.

frenos de disco



display central



motor A10
XPSL



quipplan

BICICLETAS ELÉCTRICAS Y PLEGABLES

NUEVAS
Q2F

temporada 2017

10%
descuento



seguimos avanzando por ti



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



ELEFANTE BLANCO

Una oda al cochecentrismo. Un monstruo a medio terminar. Visitamos el Helicóide de Caracas, un edificio colosal símbolo de una utopía fallida.

Eugenio G. Delgado



Caracas no es amiga de peatones y ciclistas. El bajísimo precio de la gasolina (llenar un depósito de 50 litros cuesta menos de 1 céntimo de euro), las distancias y un urbanismo descontrolado han convertido a la capital de Venezuela en una urbe sin ley, donde las personas siempre llevan las de perder frente a los automóviles.

Pero dichos problemas no sólo existen en las carreteras. También se dan en su arquitectura, donde como mejor (o peor) ejemplo se yergue el Helicoide, un gigantesco e inconcluso megacentro comercial cuyas tiendas, una por una, debían recorrerse en coche a través de un serpenteante y empinado camino.

Sueño americano

“Empezó a construirse en 1956, durante la dictadura de Marcos Pérez Jiménez, y se paralizó en 1961”, explica Celeste Olalquiaga, historiadora cultural y fundadora de Proyecto Heicoide, que pretende rescatar del olvido un edificio tan extraordinario como ignorado y fallido. “La idea era edificar el centro comercial más grande y más moderno de las Américas”, añade Olalquiaga, “con 360 tiendas, 1.000 plazas de estacionamiento, áreas de exposición, un hotel de cinco estrellas, un helipuerto, multicines, un parque infantil y un sistema interno de radio y televisión”.

El autodenominado Centro Comercial y Exposición de Industrias fue una iniciativa privada del arquitecto Jorge Romero Gutiérrez, e incluye

Con sus 360 tiendas, mil plazas de aparcamiento y un helipuerto quería ser el centro comercial más grande y moderno de América



El edificio destaca como una arruinada nave espacial aparcada sobre las 'favelas' locales

cuatro kilómetros de rampas que se extienden en forma de espiral hacia el cielo, en seis niveles, con un séptimo piso al aire libre concebido para espectáculos. El presupuesto inicial ascendía a 10 millones de dólares, pero cuando la construcción se detuvo ya superaba los 25.

Cárcel política

Alzado sobre el cerro Roca Tarpeya, cuyo nombre recuerda el lugar desde el que en la Antigua Roma se lanzaba a asesinos y traidores, el edificio destaca como una arruinada nave espacial aparcada sobre los barrios de San Agustín del Sur y San Pedro, la copia local de las favelas brasileñas. Para el activista urbano caraqueño Cheo Carvajal, el Helicoides es “un elefante blanco”. En su opinión, se trata de “una de esas construcciones que se quedan a medio camino, mostrándonos de manera desafiante lo grandilocuentes e indiferentes al fracaso que podemos ser”.

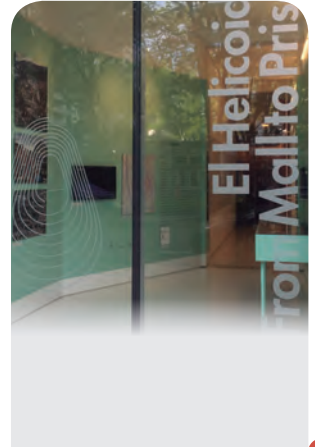
Una vez paralizado, ese sueño de grandeza pasó al abandono total y se convirtió en refugio y escondite de indigentes, delincuentes y, ahora, en la base operativa de la policía política. Su ya mala fama ha empeorado con el tiempo, hasta estar ahora presente en las peo-

res pesadillas de los opositores al régimen de Nicolás Maduro. Desde 1985, explica Olalquiaga, “sus ruinas están ocupadas por los servicios de inteligencia y contrainteligencia policiales. Sus dos niveles inferiores son utilizados como cárcel para unos 80 prisioneros políticos, y en el nivel superior se alojan directivos policiales”. Entre ambos, en las plantas intermedias, escombros, suciedad y ruina.

Posible recuperación

Sin embargo, hay quien confía en recuperar ahora el Helicoide. “Podría convertirse en un espacio polifuncional”, propone Carvajal, “donde se fomentara la cultura y, de paso, se conectaran peatonalmente las vías que cruzan Caracas de oeste a sur”. Para Olalquiaga, “el edificio debe servir a la comunidad que le rodea. Gente que vive en la pobreza extrema y que carece de unos mínimos servicios deportivos y culturales”.

Isidro Sanz, arquitecto y profesor del Taller de Diseño en la Universidad Central de Venezuela (UCV), se expresa en la misma línea. “Dada su excelente estructura de hormigón armado”, asegura, “podría emplearse para cualquier tipo de equipamiento. A pesar de los años sigue siendo una construcción innovadora, porque tallaron la colina en forma de pirámide o zigurat y construyeron alrededor de ella”. Un coloso original, imponente y absurdo, como un elefante blanco. ♡



CASI UN SUICIDIO

El Proyecto Helicoide publica este año un libro, organiza actividades pedagógicas y ofrece una excelente web. Pero su propuesta estrella es *El Helicoide: From Mall to Prison* (*El Helicoide: de centro comercial a prisión*), una exposición que reúne fotografías, dibujos y folletos comerciales en el Center Of Architecture de Nueva York, y que podrá visitarse hasta mediados de julio.

“Con Proyecto Helicoide”, explica su creadora, Celeste Olalquiaga, “queremos hacer visibles las contradicciones arquitectónicas y sociales que la modernidad generó. No hay contraste mayor que el de el Helicoide y los barrios extremadamente pobres que lo rodean. Es un ejemplo desgraciado, pero emblemático, de la rápida ascensión y caída de la modernidad en Venezuela, similar a la de otros muchos países del llamado sur global”.

El Helicoide representa también el caos circulatorio y el desmesurado culto al coche presentes, todavía hoy, en la ciudad. “En Caracas se impone la ley del más fuerte”, lamenta Cheo Carvajal, “así que camiones, coches y motos son los que mandan. Es un abuso en todos los sentidos pero, sobre todo, es un robo del espacio y la prioridad peatonal, donde la bicicleta es aún un actor incipiente”. Olalquiaga es todavía más explícita: “Ser peatón o ciclista es, hoy en día, casi un suicidio en Caracas”.



TAMAYAZO

Hablar con Jordi Tamayo es un deporte de riesgo, enfrentarse a una avalancha de entusiasmo, humor y amor por la bicicleta. Creador de Santacena.com y el colectivo Enciclika, trabajó para Rabasa y, desde 2013, lidera junto a Rodrigo Chaparro Cyclo, el festival ciclista que cada tres meses se celebra en Barcelona.

por Rafa Vidiella

Cyclo cumple cinco años. ¿Cómo está la criatura?

En un momento de madurez y cambios. Pronto evolucionará... Otro formato, otra frecuencia, otros horarios y escenarios. Para no morir las cosas deben mejorarse. Reinventarse. Cambiar su punto de vista.

¿Qué te ha dado Cyclo?

Descubrir muchas facetas y vertientes que desconocía del ciclismo. Cyclo nunca fue concebido como un negocio para ganar dinero, pero ha sido un escaparate de todo lo que podemos hacer y nos ha traído buenos contactos. En lo personal ha sido muy bestia, permitiéndome conocer a un montón de gente que hace cosas interesantes con la bici como excusa.

¿Cómo está el ciclismo urbano en España?

Maduro. Ya no hace falta hablar de lucha y militancia ni reivindicar la bici, porque la bicicleta ya se reivindica sola. No estamos en Holanda, pero ha trascendido que montar en bicicleta no es un deporte, sino un estilo de vida, y me gusta que muchos ya no busquen su primera bicicleta sino que anden escogiendo la segunda.

¿No crees que esa madurez se da más en Barcelona que en el resto de España?

Puede que Barcelona vaya por delante, pero en Madrid, Valencia y otros lugares ocurre algo parecido. También, y eso es universal, el colectivo ciclista está creciendo transversalmente en edades, sexo, aficiones. Hace cinco años, los que venían a Cyclo eran jóvenes, modernos que se movían en bicis de piñón fijo. Ahora reunimos a cicloturistas, a chavales y a señores de 70 años, a gente del BMX. El paisaje se ha ensanchado, es más amplio y orgánico, y eso es maravilloso.

Si Cyclo fuese un restaurante, ¿qué sabor le quedaría en el paladar a vuestros comensales?

Una mezcla de muchas cosas. Habrían visto que el ciclismo no se reduce a un tipo de bicicleta o terreno, sino que es una manifestación muy amplia de conductas humanas. Nos gusta el mestizaje y siempre hemos querido cruzar tipologías y personalidades. Después de asistir a un Cyclo la gente se lleva la sensación de que el ciclismo, la bicicleta, es algo más grande de lo que creían, que forman parte de algo mayor.

¿Habría funcionado Cyclo en otra ciudad que no fuese Barcelona?

Queremos cambiar cosas, así que... ¿Por qué no probar? Queremos crecer en cuanto a ambición, a miras, pero no a tamaño. No creo que algo sea mejor por ser más grande. No quiero que Cyclo se convierta en un gran festival anual, sino en algo más cercano a la realidad, a la actualidad, donde se generen y creen cada vez más cosas.

¿Te ha dado Cyclo muchos disgustos?

Por supuesto. No conozco a nadie que haya sacado adelante un proyecto personal y diga que ha sido fácil. Muchos días, con Rodrigo, nos hemos dicho a nosotros mismos que era el último, que no podíamos más, que estábamos agotados. Pero, por suerte, hace tiempo que personalmente no me pasa. Mirando el futuro y planteando nuevos retos me he ilusionado y relajado.

¿Estará el futuro lleno de bicicletas?

El futuro no... ¡El presente! El ciclismo ya está aquí: es un estándar, una moda, una realidad, una necesidad. Irá a más. No hace falta ni recomendarle a tus amigos que se muevan en bici: es obvio, en cuanto lo prueben lo harán. También los ayuntamientos lo van entendiendo. Y hay algo muy importante y bonito: la bicicleta está consiguiendo que los políticos se sienten a hablar, que intenten ponerse de acuerdo para conectar tramos, para sintonizar medidas. La bicicleta es un factor de cambio brutal. Tendrá que competir con nuevos inventos, con coches eléctricos, con vehículos autónomos, pero pedalea siempre será una buena alternativa. ♡



foto Tiago Reis

“Después de venir a un Cyclo la gente siente que forma parte de algo grande, de que el ciclismo es más de lo que creían”



foto Adam Leddin

OCHO DÍAS A LA SEMANA

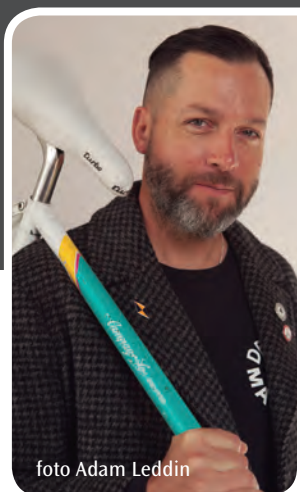


foto Adam Leddin

Con más de 70.000 seguidores en redes sociales y miles de visitantes diarios, Cycle EXIF es una web imprescindible para conocer las bicis más bellas del mundo. Hablamos con su responsable, Adam Leddin, sobre su pasión por el ciclismo y la comunicación.

por Max Boraita

Los modelos únicos de marcas legendarias. La exquisitez de un ignoto constructor de cuadros. Casi a diario, el australiano Adam Leddin actualiza *Cycle EXIF*, la web que él mismo define como “una galería online con las bicicletas más bellas del mundo”.

Desde agosto de 2010 Leddin ha llenado Internet de bicicletas sorprendentes y eficaces. “Trabajo como diseñador gráfico en una agencia de publicidad”, explica desde Sidney, “y hago *Cycle EXIF*, sobre todo, por placer. Antes no sabía mucho de constructores de cuadros o artesanía ciclista, pero tenía claro que no me centraría en las grandes marcas. Siete años después, he descubierto todo un mundo”.

Lo que realmente importa

En efecto, por *Cycle EXIF* desfilan todo tipo de máquinas. Todas son bellas pero también, y eso es lo importante, buenas. “Cuando empiezas a moverte en bici”, explica Leddin, “te vas preguntando por las partes de una bici y cómo se podría mejorar. Poco a poco te haces más exigente. Como a todo el mundo, al principio sólo valoraba la estética, la pintura, pero ahora trato de enseñar a la gente en qué debe fijarse: el material del cuadro, los componentes, la geometría o, por supuesto, si el conjunto tiene sentido”. Por eso, *Cycle EXIF* va más allá: además de bonitas fotos, su editor muestra al creador de cada máquina, transmite su filosofía y desvela sus detalles combinando objetividad y pasión. “No suelo hablar sobre bicis hechas por robots en China”, reconoce, “sino que prefiero entrevistar a artesanos. Me centro en los negocios locales, en personas que realizan un trabajo muy exigente y a las que me gusta prestar atención”.

Aunque sea algo manido, es obligatorio preguntarle a Leddin qué bicicletas tiene en su garaje. Son nueve (dentro de poco llegarán dos más), y cada una es especial. “No hay ninguna que me aburra o no me apetezca montar”, asegura. Cannondale, De Rosa, Specialized, una cargo Ortre... No se atreve a nombrar una favorita, pero recuerda cómo con una On-ONE il Pompino se atrevió a pedalear, con una sola marcha, hasta Melbourne (1200 kilómetros). Y es que Leddin, además de amar el ciclismo urbano (“cada vez más gente vive en las ciudades”, explica, “y se dan cuenta de que la bici es el mejor medio de transporte”), cree que el próximo boom será el cicloturismo. “Necesitamos explorar, salir, escapar, y nada es comparable a dormir por ahí en una tienda de campaña junto a tu bicicleta. Cuanto más montas, más lejos quieres llegar... ¡Y cinco días pedaleando a la semana son muy pocos!”, asegura entre risas.

Regularidad y calidad

Amante de las biografías y de los libros sobre artesanía o diseño, fanático de las viejas películas de James Bond y *Star Wars* y fiel oyente de Nirvana, Beastie Boys o Red Hot Chili Peppers, Leddin anima a todo el mundo a trabajar en el mundo del ciclismo. “Es un mercado muy exigente porque, además del producto en sí, el marketing y la comunicación juegan un papel fundamental. Pero hay algo maravilloso: puedes convertir lo que amas en un trabajo”. Su consejo, al menos para los que quieran tener un buen blog, es este: “Publica buenas fotografías, que capturen la esencia de lo que estás contando. Publica novedades con regularidad, porque siempre es mejor sacar algo corto a no sacar nada. Y, sobre todo, sé exigente: a la gente le gusta subir y bajar por la pantalla de su móvil para encontrar cosas, pero sólo vuelven a los sitios donde de verdad hay buenas noticias”. 📍

“El próximo boom será el cicloturismo. Necesitamos escapar, y dormir por ahí en una tienda de campaña con tu bicicleta es incomparable”



Capaces de todo

Tener un hijo con alguna discapacidad no es impedimento para que pueda montar en bicicleta. Te contamos cómo, y por qué, la bici es tan saludable como universal.

por Dani Cabezas

Toda historia tiene un comienzo: la de este artículo se escribe cuando, hace semanas, recibimos el correo electrónico de un padre que buscaba una solución para que su hija, una chica de siete años que no puede andar sin ayuda, pudiera disfrutar de la bici. Lo vimos claro: había que abordar el tema. Había que compartir, y demostrar, que la bici es un vehículo inclusivo y universal. Un placer, una terapia y una forma de vida de la que nadie debe quedar excluido.

“Cuando era pequeña le encantaba ir en una sillita trasera”, nos contaba el padre de esta niña, “pero ahora, a su edad, ya no es factible”, lamenta. El camino ha sido largo: “De pequeña tuvo una bici con ruedines, que terminé quitando y empujando yo. Después le compré otra

más grande, que le gusta muchísimo pero que apenas puede usar. Al no tener fuerza suficiente para pedalear mete las rodillas para dentro, algo que le afecta a la cadera y provoca una mala postura”. “Queremos pedalear en familia”, concluye, “disfrutar con ella con una total integración y que pueda sentirse libre”.

Un problema, varias soluciones

“Una de mis mejores amigas tiene un hijo con hipogenesia del cuerpo calloso, una lesión cerebral severa”, explica Leyre Corretgé, responsable en España de las sillas infantiles WeeRide. “Va a cumplir 6 años y todavía no logra sentarse solo, caminar o gatear. Va ganando en desarrollo cognitivo, pero su motricidad es la de un bebé de 2 meses. De pequeño lo llevaban en una silla delantera, porque a su madre le daba más seguridad, y bastaba con reforzarlo con una especie de faja para que tuviera más estabilidad ya que, por sí solo, no guardaba el equilibrio”. Al preguntarle por accesorios para niños mayores con una discapacidad no tan severa, Leyre apunta que “los semi-tandems Co-Pilot van muy bien. Son seguros, baratos y perfectos para críos con problemas motrices, poliomeilitis y enfermedades que les impiden andar bien. En un Co-Pilot (o en algún modelo equivalente, como los de Weehoo) van enganchados a la bici del adulto y pedalean sólo cuando quieren. Son niños que mantienen el equilibrio pero que les cuesta pedalear, o se cansan al hacerlo. También hemos vendido Co-Pilot para niños ciegos... ¡Y puedes imaginarte lo que sienten cuando pueden montar en bici!”

Cuando los niños son demasiado grandes o sufren una discapacidad muy severa, también son interesantes remolques como el Buggy Go (también de WeeRide) o las alternativas de Croozer y Thule. En ellos es el adulto el que pedalea, pero los niños (permiten viajar hasta a dos ellos) comparten el aire en la cara, las irregularidades del terreno o la sensación de velocidad y movimiento, además de convertirse en la envidia de sus amigos. Porque los beneficios de estas prácticas son evidentes: “Obviamente”, explica Corretgé, “están las mejorías motoras: músculos fortalecidos, equilibrio y agilidad reforzados. Pero, también, están los beneficios psíquicos: la autoestima de un niño con discapacidad que monta en bici aumenta muchísimo, algo fundamental en el crecimiento y desarrollo. Y por supuesto, está el comprobar cómo gracias al ciclismo desaparecen las barreras y se equiparán a los demás niños, una sensación maravillosa tanto para ellos como para sus padres”.

Iuren Aldecoa es dueña de Kids On Wheels, una tienda barcelonesa especializada en ciclismo infantil. Experta en vehículos para niños, Aldecoa destaca la apuesta de marcas como Stride o Kokua por las bicicletas de equilibrio especiales. “Tienen ruedas de 16 y 20 pulgadas”, explica, “y en EE UU o Alemania organizan actividades enfocadas a niños con

“Queremos pedalear en familia”, dice el padre de una niña con problemas motrices, “disfrutar con ella y que pueda sentirse libre”

Cuando los niños crecen o sufren enfermedades muy graves son interesantes remolques en los que sentir la velocidad y el aire



Síndrome de Down o movilidad reducida. Cuando abrimos la tienda quisimos conseguirlas, pero no existe en la actualidad un distribuidor interesado en traerlas en España”.

¿Cuál es el problema? ¿La escasez de demanda? “Mucha gente viene a la tienda preguntando por soluciones”, reconoce Aldecoa, “y les explicamos las posibilidades. Triciclos, bicicletas ligeras para facilitarle las cosas a niños que, por ejemplo, tienen las articulaciones laxas y poca fuerza... Además, claro, existen todo tipo de accesorios que permiten anclar una bicicleta infantil a la de un adulto, para que todos puedan disfrutar de un paseo o una excursión en familia”.

La importancia del esfuerzo

María Paz Segura, profesora de discapacidad motriz de la Escuela Universitaria Cardenal Cisneros de Alcalá de Henares (Madrid), explica que el objetivo, hoy en día, es que “esos chavales hagan todo lo posible considerando su edad y capacidades”. Porque, más allá de trabas, el potencial existe: “Al estar en pleno crecimiento”, explica Segura, “nunca se sabe con exactitud hasta dónde pueden llegar. El cerebro y el cuerpo son muy plásticos; cuanto más les estimules mejor, aunque siempre sin exigir más de lo que pueden dar. Pero sí es conveniente que el niño co-



FOLDING TRIKE



¡VUELVE A PEDALEAR!



CITY TRIKE



ADVENTURE TRIKE



PERSONAL MOBILITY CICLES

www.etnic.com



foto WeeRide

La autoestima de un niño que puede montar en bici aumenta muchísimo, algo fundamental en su crecimiento y desarrollo

noza el esfuerzo, que descubra que, además de provocar algo de dolor, o contracturas, el ejercicio es algo reconfortante”.

La clave está, según Segura, en normalizar la discapacidad. “Los niños deben vivir la ciudad con normalidad, ir en metro o autobús. Jugar en los parques con otros niños. Que hagan cosas y, entre ellas, montar en bicicleta es muy positivo. ¿Que no pueden ir en la suya y tienen que usar una silla o un tándem adaptados? Fenomenal, porque muchos de los críos que tienen alguna discapacidad motora exhiben una capacidad intelectual intacta. Tienen que ser personas lo más adaptadas posible”.

¿Ejemplos? Abundan. Federico Meziat tiene 21 años y una hemiparesia izquierda que le paraliza medio cuerpo. Además, ve en dos dimensiones. “Tuve una malformación y un quiste a los dos días de nacer y la operación salió mal”, cuenta con franqueza y sin autocompasión. “Nunca lo he visto como un problema”, asegura, “sino como una cuestión de superación personal. Me es difícil hacer algunas cosas, pero las puedo hacer. Quitando el hecho de que voy a fisioterapia mi vida es absolutamente normal: esquío, hago surf y monto en bici. “Tengo un triciclo desde hace dos veranos con el que monto a diario: me gustó desde el primero momento y, aunque tengo problemas de equilibrio, puedo montar perfectamente”, explica.

Jason Harris, de la tienda 3ike, se ha especializado en este tipo de bicicletas de tres ruedas y en modelos reclinados. “Es un mercado estrecho, muy de nicho”, cuenta, “pero con mucho potencial. Mucha gente busca bicicletas para discapacitados sin saber que existen los trikes y las recl-



**LECCIÓN #1 EN LA VIDA:
QUE NADIE TE DIGA QUE NO PUEDES**



www.3ike.es

HP Velotechnik

foto Syhaid Ali



nadas. Por eso, cuando las conocen, se les abre una puerta enorme". La puerta debe abrirse, sobre todo, con los más pequeños: "Más del 50% de nuestros clientes tiene algún problema de movilidad", asegura, "y cada vez hay más niños. Cuando las prueban, lo disfrutan, y cuando le cogen confianza van encantados". Néstor Zabaloa, de la marca española de triciclos Etnnic, recuerda que el uso de estos vehículos aporta al niño "equilibrio y un mejor desarrollo muscular y de reflejos", además de considerar que, en su opinión, "es mejor que el pequeño se mueva en un trike por sus propios medios o con ayuda a que vaya montado en una silla de ruedas sin poder ejercitar sus piernas y tronco inferior".

Las palabras de todos lo confirman: de una manera u otra, montar en bicicleta es posible para casi todos. Desde su trike, y a toda velocidad, Federico Meziat lo confirma: "No tengáis miedo", asegura, "porque todo es posible. Con más o menos esfuerzo todo se consigue. Si yo he podido, tú también. Da igual qué discapacidad tengas: todo se supera poniendo de tu parte y, entonces, verás que la vida es maravillosa". ♡

UN EJEMPLO DE INTEGRACIÓN

Muchos colegios se esfuerzan en integrar a niños con capacidades diferentes. Entre ellos está el Ágora, en Madrid, donde la profesora de Secundaria Marina Guerrero es la encargada de todo lo que tiene que ver con la movilidad ciclista en el centro. "Desde hace muchos años participamos en iniciativas como Madrid a Pie, En Bici al Cole o el Proyecto Stars", explica, "donde trabajamos con todos los niños, independientemente de las capacidades que tengan". Formación y salidas ciclistas, bicibuses... Además, son habituales las visitas en bicicleta a museos, teatros o salas de cine. Como atestigua Guerrero, la reacción de los pequeños no puede ser más positiva: "Les divierte y estimula mucho porque les saca de la rutina escolar y, en el caso de los niños con algún tipo de discapacidad, les permite ir con sus iguales y disfrutar del pedaleo. El uso de la bicicleta se contagia, y anima a otros niños a usarla como medio de transporte habitual".

recicleta

Pasión y experiencia

BROMPTON BROOKS
ORBEA DAHON
Gudereit SURLY
KLICKfix ORTLIEB
vsf 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
- Biclásica
- 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

Instagram Facebook Twitter

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

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

Vive 24 horas con la bici de tus sueños

BROMPTON fubi MILITANA CHIMOV

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

LA MURALLA INVISIBLE

El miedo es una de las presuntas razones por las que muchos siguen sin usar la bicicleta como medio de transporte a diario. Analizamos las causas y consecuencias de un fenómeno, quizá, poco justificado.

Dani Cabezas

En una de sus citas más célebres, la científica (y también ciclista) Marie Curie aseguró que “hay que entender más para temer menos”. En otras palabras: tenemos miedo a lo que no conocemos. Nos asusta lo desconocido, lo nuevo. Y, sobre todo, tememos lo que nunca hemos vencido. Pero también es cierto que el miedo es algo irracional y poderoso, paralizante y que nos impide disfrutar y ser libres.

Los motivos

Los que nos movemos en bici por ciudad y, especialmente, los que lo hacemos en urbes atestadas de vehículos a motor, hemos escuchado en infinidad de ocasiones a amigos o familiares decir eso de “me encantaría ir a trabajar en bici, pero me da miedo”. Cabría pensar, pues, que ese miedo es la principal causa por la que nuestras calles no están plagadas de bicicletas.

Sin embargo, no es así. El último Barómetro de la Bicicleta arroja un dato significativo: sólo un 4,5% de los encuestados señala el miedo como motivo principal para no pedalear, muy por debajo de otros argumentos como no tener una bicicleta en casa (17,7%), preferir caminar (11,1%) o decantarse por el coche (10,3%). Y, sin embargo, la idea de que circular en bici por la ciudad es una heroicidad sólo al alcance de valientes o inconscientes parece enquistada en la sociedad.



foto erroltookaphoto

Un riesgo sobreestimado

“El miedo disuade del uso de la bici, sin duda”, opina Manuel Martín, secretario técnico de la coordinadora ConBici. “Mucha gente no circula por ciclocarriles a 30 km/h o por calles tranquilas de un solo sentido por el miedo a compartir espacio con un vehículo de varias toneladas, al igual que otros temen que les roben la bicicleta y por eso no la aparcan en la calle ni con el mejor candado. Los miedos son subjetivos, pero las estadísticas demuestran que son una percepción sobreestimada del riesgo. Es como cuando cae un avión: la posibilidad de que un accidente así se repita es muy baja, pero da pánico pensarlo pese a ser uno de los medios de transporte más seguros”.

Puede que buena parte de la culpa la tenga el tratamiento que los medios de comunicación hacen del ciclismo urbano. Cuando hace unos años la entonces directora de la Dirección General de Tráfico (DGT), María Seguí, puso sobre la mesa el obligar a los ciclistas urbanos a usar casco, televisiones y periódicos se llenaron de imágenes de ciclistas imprudentes realizando maniobras imposibles al borde de la catástrofe. Aun hoy, cuando el número de ciclistas ha crecido en pocos años más que en varias décadas, es frecuente escuchar a algunos conductores mascullar contra nosotros. La frase que se repite, casi como un mantra, es “qué peligro, las bicicletas”. Pero en realidad debería ser “qué peligro, los coches”.

“El miedo disuade a usar la bici”, explican desde ConBici, “pero las estadísticas demuestran que es una percepción sobreestimada del riesgo”



foto Szoki Adams

Apóstoles del miedo

Los datos no acompañan a los apóstoles del miedo. En 2015, y pese a ese incremento imparable del ciclismo urbano, se alcanzó el mínimo histórico de muertos en ciudad sobre una bicicleta: fueron nueve. Y, aunque en 2016 y según la DGT las víctimas ascendieron a 20, no parece un número que justifique el temor. Sobre todo si se comparan con otros datos, como los 10.000 atropellos a peatones que tienen lugar al año sólo en vías urbanas. Una cifra que se traduce en 27 atropellos al día y que, sin embargo, no lleva a plantearnos el dejar de caminar.

“Partimos de la base de que nos preocupa el que haya una sola persona accidentada, especialmente en colectivos tan vulnerables como el de los ciclistas o peatones, porque significa que algo está fallando”. Quien habla así es Javier Villalba, jefe de la Unidad de Normativa de la DGT y uno de los coordinadores del Plan Estratégico de la Bicicleta. “Además”, explica, “hay un aspecto importante: se habla de accidentes,

EL FRENO PSICOLÓGICO

¿Por qué tenemos miedo? Y, sobre todo... ¿cómo afrontarlo y vencerlo para, así, poder disfrutar de cosas que nos harían más felices? Según el psicólogo Ignacio González-Garzón, “todo lo que supone perder el contacto con el suelo nos crea inseguridad”, explica. “Es algo que llevamos muy dentro, en la estructura del laberinto del oído: volar en avión, saltar en paracaídas o montar en bicicleta, cualquier cosa que implique no controlar por completo el equilibrio, nos transmite sensación de peligro”. Para González-Garzón, “son reacciones completamente normales, pues parten de un sistema de seguridad ancestral probablemente relacionado con el origen arborícola del ser humano y su capacidad de reaccionar ante la posibilidad de caerse de un árbol”. Hoy por hoy, eso sí, se trata de miedos que en la mayor parte de las ocasiones “cuentan con un componente absolutamente irracional que, a menudo, se traduce en comportamientos absurdos”.

Anúnciate en

Ciclosfera

publicidad@ciclosfera.com



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



BIKE ART & RENTAL



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

Voltadora
BICICLETES



Tienda Taller Alquiler

Delta del Ebro
43540 La Rápita
Plaza Carlos III, 52
977 746 852

www.voltadora.com

Bicicletas, accesorios, talleres, viajes...



mundoraintxe

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

motorverde

Venta y alquiler
de bicicletas eléctricas



Entrega gratuita a domicilio

www.motorverde.es

Bike-Life AVDA. MERÉNDEZ PELAYO 43
www.bikelifeonline.es TEL: 904 99 50 33
SEVILLA



Para el ciclista urbano
y cicloturista



BICICLETAS
Y MOVILIDAD URBANA
PARA NIÑAS Y NIÑOS

PATINETES, CASCOS Y MÁS ACCESORIOS

Plaça de la Vila de Gràcia, 18
Barcelona

www.kidsonwheels.es



foto Marcelo Campi

La solución para luchar contra el miedo pasa por más ciclistas en calles y carreteras

pero es una acepción engañosa. En la mayor parte de los casos lo que hay es una imprudencia”. En su opinión, el miedo a ir en bici es “completamente infundado. Pese a que los medios contribuyan a generarlo, sobre todo cuando se producen varios casos seguidos como hemos visto recientemente en accidentes protagonizados por ciclistas en carretera, no hay motivo de alarma”. La situación, eso sí, genera “cierta zozobra”. “La sociedad exige medidas urgentes”, explica Villalba, “cuando las más efectivas son, precisamente, las que son a medio y largo plazo. Vivimos en una sociedad en la que parece surgir un enorme problema... que luego cae en el olvido. Pasan los días, y nadie se acuerda de los ciclistas”.

El antídoto

La solución para luchar contra el miedo, más allá de incidir en los datos, pasa por una mayor presencia de ciclistas en calles y carreteras. “Cuando un conductor sabe que va a cruzar con muchos ciclistas y peatones tiene más cuidado”, explica Villalba. “Los accidentes aumentan cuando algo es excepcional y no sabemos cómo reaccionar. Eso y, por supuesto, cambiar los comportamientos de los automovilistas. Hacerles ver que la calzada no les pertenece, sino que es de todos”.

A pie de calle, Álvaro Gómez se mueve a diario en bicicleta. No es un ciudadano cualquiera: es policía nacional. Y también, en su caso, el miedo está ahí. “Lo sientes cuando algún coche o moto te adelanta a gran velocidad”, reconoce, “pero nunca ha sido un motivo para no coger la bicicleta. En una balanza, la bici me da muchas más alegrías que penas”.

Pese a pregonar sus virtudes, no son pocos los compañeros, amigos o familiares que tildan a Álvaro de valiente. “Les digo que todo es ponerse. Entiendo que al principio una carretera llena de coches ruidosos impone, pero hay que concienciarse de que los ciclistas tenemos derecho a ocupar nuestro espacio. Y, siéndote sincero, a veces encuentro placer en moverme con agilidad entre ese mar de hierro”. ♡

BIKE[®] GRACIA

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

ACCREDITED WORKSHOP

espaibici

PASIÓN
movilidad humana

BROMPTON
BROOKS SINCE 1866
LEZYNE Engineered Design
KNOB

C/Bruc, 63 > 08009 Barcelona
 Tel. 93 532 3 14 3 > e-mail: botiga@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
 www.mammoth.es

"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/ Fragua 2 Tel: 91 614 09 10
LAS ROZAS	ALCALÁ DE HENARES
C/ Dublín 35C Pol. Europolis Tel: 91 634 17 88	Rolonda 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.tallerelbonpedal.com

Bikes & City

BIKES AND CITY

ALICANTE
 BENT & BUIS ST. 2014

www.bikesandcity.com

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

Especialistas en Brompton
www.caproblema.com

CAPROBLEMA
 BROMPTON Barcelona

**¿VACACIONES EN CAMBOYA?
 PIJO, VENITE 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



DANI ROVIRA Y MARC MÁRQUEZ: DOS GENIOS SOBRE LA BICI

Dos figuras de la interpretación y el deporte y dos enamorados de la bicicleta. Dani Rovira y Marc Márquez se lo pasaron en grande y lo dieron todo en el reto #CantStop de Oakley.

Dani Cabezas

Dos amigos y un reto que empezó como una broma en las redes sociales. ¿Quién ganaría en un hipotético 'pique' entre corredores y ciclistas? El actor Dani Rovira desafió al piloto de MotoGP Marc Márquez en un post de Instagram y empezó el desafío frente a su inmensa comunidad de seguidores en las redes sociales.

Oakley aceptó el envite, bautizándolo como el #CantStop Challenge, y el reto se hizo realidad: tres vueltas en bicicleta y otra corriendo a los casi cinco kilómetros del circuito catalán de Montmeló.

Por deporte y compromiso

Tanto Márquez como Rovira son dos declarados amantes de la bicicleta. El primero, capitán del equipo ciclista, reconoció abiertamente

durante el evento que lejos de los circuitos la bici es su forma favorita de mantenerse en forma, y suele compartir imágenes de sus duras sesiones de entrenamiento a golpe de pedal. Rovira, al frente de los runners, ha participado en distintas actividades relacionadas con las dos ruedas: recientemente pedaleó desde Barcelona a Roma para recaudar fondos en la lucha contra el Síndrome de Rett, y ha hecho públicos varios llamamientos en redes sociales para que los conductores respeten la distancia de seguridad con los ciclistas.

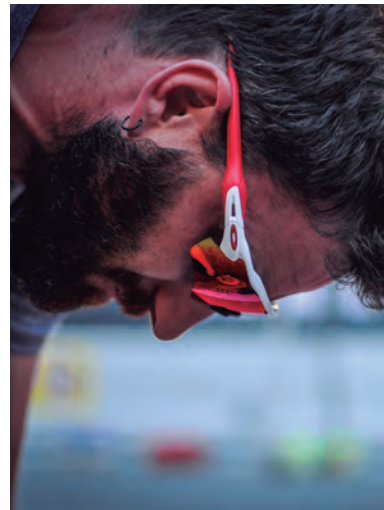
Ambas figuras contaban en sus equipos con dos entrenadores de primer nivel, referentes absolutos en el mundo de la bici y el running. En el de Márquez, el campeón de de BTT Carlos Coloma. En el de Dani Rovira, el triatleta Mario Mola. “Lo que empezó como un pique sano se ha convertido en algo grande y divertido”, explicó Rovira poco antes de empezar al desafío. “Es una bonita oportunidad de mezclar disciplinas deportivas y a gente profesional con amateurs”, añadió. “Vamos a pasarlo muy bien y no lo olvidaremos”.

Bikers contra runners

El calor de Montmeló era uno de los grandes enemigos de todos los participantes. “Se podrían freír unos huevos en el asfalto”, bromeaba Rovira antes de la prueba. “Ayer estaba yo aquí con un mono y un casco, así que en ese sentido estás perdido”, le retaba Márquez. Pero las altas temperaturas no amilanaron al casi medio centenar de participantes en un reto en el que, pese a reinar un ambiente festivo, se palpaban las ganas de competir.

Las tablas de Márquez sobre la bici sorprendieron a todos los presentes. “Hay que ver cómo corre este chaval”, exclamaba uno de los miembros de su equipo. Durante las tres vueltas en bicicleta, parecía no haber dudas sobre qué equipo se impondría: los ciclistas arrasaban. Sin embargo, al cambiar los pedales por las zapatillas, todo dio un giro: los runners tomaron ventaja clara y acabaron imponiéndose. “Aquí hay gente que monta mucho en bici pero no ha corrido en su vida, y eso se nota”, contaba otro de los bikers. Cuando los miembros del equipo blanco, los corredores, tomaron la última curva del circuito, la locura se desató: las piernas habían ganado a los pedales.

Como si de un Gran Premio se tratase no faltaron el podio, el champán y la fiesta posterior, con los miembros de ambos equipos festejando juntos una gesta que, a buen seguro, no será la última. “A Marc sólo podría ganarle comiendo buñuelos”, aseguró bromeando Rovira. Sin embargo, él y su equipo se impusieron en un escenario que Márquez conoce al dedillo... ¡Ojalá Oakley nos dé la oportunidad de ser testigos de un nuevo enfrentamiento! 🍷





“LA REVOLUCIÓN COMIENZA SIENDO TOLERANTE Y EMPÁTICO CON EL DE AL LADO”

De un cine a otro para ver películas. De ciudad en ciudad para entrevistar a estrellas. Y entre medias grabar y preparar el programa ‘Pool Fiction’, que presenta en Movistar+. ¿Qué sería de Cristina Teva si no fuese por su bicicleta?

por Rafa Vidiella /fotos de Lino Escurís

¿Cómo te llevas con tu bici?

¡Es la relación más larga y estable que he tenido! Monto casi desde que nací y soy una firme defensora del ciclismo urbano, porque es el medio de transporte al que toda ciudad debería aspirar.

¿Cuál es tu primer recuerdo ciclista?

En mi barrio, San José de Valderas, en Alcorcón. Recuerdo a mi padre empujándome y yo aprendiendo a montar, con ruedines, en una BH verde. Después me pasaba el día en los parques de arena, con amigos, jugando a construir carreteras y garajes. Son algunos de los recuerdos más felices de mi vida.

¿Por qué sigues montando a diario?

Subirme a la bici me regala una sensación de libertad única. Uso mi cuerpo pero, también, mi cerebro. Puedo ir por sitios por los que no accederías en coche y andando, y encima voy relajada. Muchos creen que ir en bici supone ir siempre rápido, pero a mí me relaja. Está entre las cosas más placenteras que hay, como comer chocolate o hacer deporte.

¿Qué bici tienes?

Una Órbita. Es la segunda que tengo, porque la primera me la robaron. No me he comprado un coche nunca, y lo primero que tuve al irme a vivir a Madrid fue una bici. No lo hice por el medio ambiente sino porque era la opción más sana, cómoda y práctica de moverme.

¿Qué tipo de ciclista eres?

Muy tranquila. Intento evitar los coches, porque su velocidad y su humo me apestan. También me gusta “perderme”: en bici te dejas llevar como si recorrieras un lugar que no conoces.

¿Cómo trata Madrid a los ciclistas?

Mal, tanto los conductores como los peatones. Creo que ser mujer tiene algo que ver, pero muchas veces me han gritado e insultado. Los auto-



movilistas nos ven como una molestia y los peatones, como un peligro. No importa que seas respetuosa: para muchas personas, sobre todo ancianos, una bici es un peligro. Supongo que se deben sentir muy frágiles, pero también hay muchos que, simplemente, son machistas, racistas y opuestos a cualquier cambio.

UNA CHICA DE PELÍCULA

Durante más de una década Cristina Teva ha sido el “rostro” del cine en Canal+. Sigue presentando cada edición de los Oscar y, ahora, conduce y modera *Pool Fiction*, un programa sobre películas y series en Movistar+. “Viendo la cantidad de periodistas que hay en el paro sé que soy una privilegiada”, reconoce. “Es un milagro que, durante doce años, tu trabajo sea vivir de tus grandes pasiones. ¿El futuro? Ni idea. Que dure lo que tenga que durar, porque nadie tiene nada garantizado.

¿No crees que las cosas están mejorando?

Al menos en Madrid, no. Tendrá que ver con la falta de civismo de algunos, pero es increíble: mira cómo van los coches y las motos, pero a los ciclistas nos ven como a terroristas. En Madrid seguimos en pañales con todo lo que respecta a la bici.

¿Y Madrid? ¿Como está, en general?

No muy bien. El equipo de Carmena es demasiado permisivo con algunos, sobre todo si hay intereses económicos de por medio, y no piensa mucho en que los vecinos, a la postre, sólo queremos descansar y que estén las calles limpias. El centro sigue sucio, los locales cierran a la hora que les da la gana y no hay noche en que la gente no esté gritando u orinando en la calle. Eso sí, que conste: tampoco estoy a favor, en absoluto, con lo que hacía antes el PP.

¿Cómo ves el mundo?

Con escepticismo. Intento no echarme la culpa de todo, como me enseñaron en el colegio de monjas, y convencerme de que ni puedo salvar sola a los refugiados de Siria ni voy a impedir las barbaridades de Trump. Eso sí, puedo ser amable y humana con las personas que me rodean. Creo que la verdadera revolución comienza siendo tolerante y empático con el que tienes al lado. ♡



Schwalbe es una de las grandes marcas de neumáticos en el mundo de la bicicleta, pero sin duda, lo que nadie puede discutir, es que Schwalbe es la marca referente en el mundo del urban. Destacan los modelos Kojak, Big Ben, Marathon y Marathon Plus con todas las medidas de rueda urban, desde 16" hasta 28".

Nutcase es la marca de cascos y timbres con más visibilidad del mercado gracias a sus diseños y coloridos que utiliza en los distintos modelos. Tiene varios modelos como el "Street Sport" para las bicicletas urbanas en general o el "Metoride" pensado para las bicicletas urbanas eléctricas. También tiene otros modelos para los peques, como el "Little Nutty" y el "Baby Nutty" para los más pequeños, a partir de un año de edad. Sin duda una gama completa para toda la familia con diseños muy divertidos y originales.



Roeckl es una marca alemana que se dedica a la fabricación de guantes de ciclismo. Tienen una experiencia de más de 100 años. Actualmente goza de una de las mejores colecciones de guante urban como los modelos Ovaro, Orlando, Orleans, Rovere y el guante urban estrella, el Brandis, confortable y elegante con los puños agujereados.

La marca Italiana Selle San Marco decidió abrirse mercado en el mundo urbano con la nueva colección Bioaktive, que se puede clasificar por Sportive, City y Trekking. Todos los modelos están pensados para dar un toque elegante a la bicicleta urbana, con mucho confort y sobretodo han conseguido una calidad precio inmejorable. Tienen muchísima variedad de sillines urban, con más de 30 referencias



sanmarco
selle sanmarco



Trelock Security System es la marca perfecta para proteger tu bici de los ladrones de bicis. Trelock tiene una amplia gama de candados con distintos sistemas que se clasifican con 6 niveles. Del nivel 1 al 3 serían para estancias cortas como dejar la bici para el periodo de tiempo que puedas emplear para comprar, estudiar en el colegio/universidad o ir al gimnasio. Y del nivel 4 al 6 sería para un periodo de tiempo largo en zonas urbanas o de noche. El candado debería costar alrededor del 10% del valor de tu bicicleta.



Y SIN EMBARGO, SE MUEVE

La frase atribuida a Galileo Galieei define el ciclismo urbano en Moscú: pese a su conocido tráfico, enorme tamaño y bajas temperaturas, las calles de la capital rusa tienen cada vez más ciclistas.

texto Vladimir Kumov
fotos Let's bike it!

Nadie esperaba reunir el 20 de mayo de 2012 a más de 2.000 personas en el primer Bicycle Parade de Moscú, pero fueron 8.000 los ciclistas presentes. La cifra se multiplicó hasta alcanzar los 42.000 asistentes en 2016, que se transformaron en 60.000 en el Bicycle Parade de hace algo más de un mes. Sí, 60.000 moscovitas desfilando con sus monturas por el centro de la ciudad. Una fiesta del ciclismo. Una declaración de intenciones. Una prueba de que la bicicleta reclama su espacio en Moscú.

Por otra ciudad

Mi vida cambió en 2010, cuando aterricé en Buenos Aires para vivir tres meses allí. Me gustaron muchas cosas pero, sobre todo, me impresionó ver cómo una ciudad puede transformarse haciéndose más ciclista. Cuando regresé a Moscú tardé cuatro horas en ir en coche desde el aeropuerto a mi casa. Fue una señal, la prueba definitiva. Era periodista y trabajaba en publicidad, y decidí que tenía que hacer algo para cambiar mi ciudad. Así que cogí una de mis bicicletas y, con un amigo, pedaleamos desde San Petersburgo a Lisboa. Rodamos una película sobre nuestra experiencia, la proyectamos en Moscú y otras 100 ciudades rusas y, bajo el lema *Let's bike it!*, intentamos que nuestros compatriotas introdujeran la bici en su vida.

Siete años después, seguimos peleando por hacer de Moscú y Rusia un lugar más ciclista. Organizamos concursos artísticos en torno a la bicicleta. Hacemos cuatro paseos al año en Moscú, los Bicycle Parade, y colaboramos para se repitan en otros lugares del país. Celebramos el día de *Al trabajo en bici*, al que se han sumado





más de 100 empresas en Moscú y de otras 70 ciudades de toda Rusia. Y, en primavera, reunimos a decenas de expertos internacionales en el Congreso Internacional de Ciclismo de Moscú.

Pero, sobre todo, somos testigos y actores de un fenómeno: mientras pedaleamos por Moscú nos cruzamos, a diario, con cada vez más ciclistas. Como todo el mundo sabe, no es un lugar sencillo: con más de 12 millones de habitantes es, con permiso de Estambul, la ciudad más poblada de Europa. Tiene tres aeropuertos internacionales, nueve estaciones de tren, casi 200 paradas de metro. Y, sobre todo, la recorren mastodónticas autopistas en las que millones de coches quedan atrapados en interminables atascos o, en el otro extremo de la balanza, circulan a toda velocidad.

No hay término medio en Moscú, pero nuestro propósito es humanizarla. El nombramiento de Serguéi Sobianin como alcalde en 2010 ha ayudado: una parte del centro fue peatonalizada y, en mayo de 2013, nació Velobike, un sistema de bicicleta compartida con más de 3.500 máquinas repartidas por 380 estaciones. El primer año hicieron 300.000 trayectos pero, en 2016, la cifra ascendió a casi 2 millones de viajes. Permanece, eso sí, la escasa infraestructura (aunque el gobierno local habla de 200 kilómetros de carril bici, casi todos están en parques), los peligrosos túneles, los pasos elevados por los que hay que cruzar con la bicicleta al hombro, los coches sin multar a 80 kilómetros por hora y los prejuicios, que siguen haciendo que para muchos la bicicleta sea un vehículo para pobres y hippies, una herramienta exclusivamente deportiva o, cómo no, un medio de transporte incompatible con el frío invernal.

Una tendencia mundial

Pero no es así. Moscovitas de todo tipo se están subiendo a la bici: gente, sobre todo, en torno a los 30 años, profesionales hartos de perder el tiempo en atascos o de amontonarse en un transporte público muchas veces saturado. Personas que casi siempre trabajan o estudian en el centro pero que viven en las afueras, y que cada vez ven más viable recorrer unos 10 kilómetros pedaleando para llegar de mejor humor. Personas que exploran la intermodalidad con el tren, que llenan los escasos aparcabicis con sus máquinas y comprueban que, también con frío, la bicicleta es saludable, divertida y práctica. La última edición invernal del Bicycle Parade fue portada en muchos medios: miles de personas demostraron que, incluso con 28 grados bajo cero, se puede pedalear. La bicicleta es una tendencia mundial, y los moscovitas no queremos quedarnos fuera.

En la calle se ven bicicletas nuevas y restauradas, fixies, caros modelos extranjeros y baratas máquinas rusas. Se ven, sobre todo, muchas bicis de montaña. En el poder hay políticos como Nikolay Asaul, vice-ministro de transporte ruso, que apuestan por la bicicleta. En revistas

El propósito es humanizar Moscú y demostrar que, pese a la escasa infraestructura, los prejuicios o el frío, es mejor moverse en bicicleta



Moscú es maravillosa, y lugares como el Parque Gorki o el Krymskaya Embankment son todavía mejores pedaleando

y canales de televisión salen famosos, como el modelo y actor Vlad Lisovets, declarándose biciactivistas. Una corriente de simpatía general lleva a que cada vez más cafeterías y cines, restaurantes, tiendas o peluquerías hagan descuentos a los ciclistas. Hay otras ciudades, como la célebre San Petersburgo o la desconocida Almétievsk (donde el alcalde decidió que sus casi 200.000 habitantes deberían moverse en bicicleta, para lo que ha construido una notable infraestructura ciclista con la colaboración de Mikael Colville-Andersen), que ejemplifican que las cosas pueden cambiarse.

Aquí nos tienes, pedaleando. Esperándote en los rincones de una maravillosa ciudad que, sobre una bicicleta, es aún mucho mejor. Aprovecha el buen tiempo y descubre, con nosotros, el camino que une el parque Gorki con el Parque de Arte Muzeon o el espectacular Krymskaya Embankment, donde un enorme y gris aparcamiento para coches dio paso a un aclamado paseo junto al río Moscova, donde ahora abundan árboles, tumbonas y, por supuesto, ciclistas. ♡



BKOOOL SUMMER CUP: EL DESAFÍO DEL VERANO

Llega la época estival y, con ella, la mayor competición virtual de ciclismo. ¿Te apuntas a la Bkool Summer Cup?

Miles de ciclistas compitiendo sin necesidad de salir de casa, a la hora que quieras y sin tener que sufrir el calor y el sol. La Bkool Summer Cup, la más vibrante y multitudinaria competición online, vuelve con otra edición organizada por la marca española de rodillos inteligentes Bkool.

“La competición se va a componer de 13 etapas, entre ellas algunas del Tour, la Vuelta o el Giro, así como otras pruebas de primer nivel”, explica Diego Pantoja, responsable de comunicación de Bkool. Todo está cuidado al detalle: los desniveles, las carreteras y hasta los paisajes por los que transitan los ciclistas. Por eso la Bkool Summer Cup se ha convertido en la mayor y más completa competición de ciclismo virtual.

En directo en tu Facebook

Las marcas juegan un papel esencial en la Bkool Summer Cup. “Vamos a juntar a un buen elenco de firmas para ofrecer los mejores regalos a los participantes”, cuenta Diego. “Cada patrocinador tendrá una semana centrada exclusivamente en su marca con una serie de retos multi-player que retransmitiremos en directo en Facebook”.

En 2016, la Bkool Summer Cup superó los 1.900 participantes. “Este año esperamos tener más de 2.000 participantes de 30 países”, apunta Pantoja. “El verano es la temporada baja del ciclismo indoor porque mucha gente aprovecha el buen tiempo para salir a rodar. En la Winter Cup de invierno rondamos las 3.000 personas; eso sí, dado el calor extremo puede que muchos prefieran no exponerse a las altas temperaturas”.



www.bkool.com



EXPLOSIÓN

Fascinante e indignante. Artístico y subversivo. Bello y provocador. El holandés lepe B.T. Rubingh nos cuenta cómo, con doce bicicletas, reinventó la realidad en Berlín.

por Rafa Vidiella
fotos lepe B.T. Rubingh



25 de abril de 2010. Otro soleado domingo en Berlín hasta que, de pronto, una explosión silenciosa se produjo en Rosenthaler Platz. No fue un estallido sino doce y, en lugar de ruido y destrucción, volaron los colores y la algarabía. Doce bicicletas, tres en cada carril de la intersección, arrojaron en cuestión de segundos 480 litros de pintura amarilla, púrpura, roja y azul. ¿El resultado? Las huellas de miles de vehículos cuyas ruedas, como pinceles, transformaron la ciudad. ¿Arte o vandalismo?

El escenario ideal

Siete años después, Iepe B.T. Rubingh recuerda *Painting Reality*. “Se me ocurrió en España... Hablaba con mi productor sobre cómo reinventar la realidad saliendo de las galerías y conectar con la gente. Un artista no es un político, pero debe tocar la mente de las personas. Y así fue como surgió”.

Berlín era el escenario ideal. Acostumbrada a citas como el Love Parade y emblema de la libertad desde la caída del Muro en 1989, la ciudad acogería con naturalidad el evento. “Reuní a casi 60 personas, decidí que sería en ese cruce y, por supuesto, consulté a un buen abogado, que me aseguró que la policía local tendría cosas más importantes que perseguirnos. Pese a todo, tomamos precauciones: teníamos a gente en la calle con walkie talkies, para avisar si aparecía la policía, alquilamos bicicletas del Deutsche Bank con distintas tarjetas de crédito y, nada más terminar, unas furgonetas recogieron las bicis para que no nos siguieran. Parece sencillo, pero no lo fue”.

Desde el cuarto piso de un edificio, acompañado por su productor y en contacto telefónico con su madre, todavía más asustada y nerviosa que él, Iepe vio cómo cada uno de los 12 ciclistas volcaba

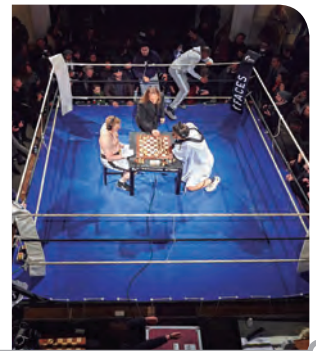
sus 40 litros de pintura y, en un instante, la gris Rosenthaler Platz se transformaba en un lienzo. “La gente se quedó boquiabierta”, asegura. “Fue fabuloso: los clientes del bar de la esquina cerraron sus ordenadores y empezaron a grabarlo y compartirlo en Internet, y los niños se volvieron locos. Era una fiesta. Y los conductores... No queríamos que nadie resultara herido así que, por precaución, los coches que iban inmediatamente detrás de los ciclistas formaban parte de nuestro equipo. La pintura era lavable y ecológica, se eliminaba con agua, y el resultado fue espectacular”.

Ideas en el mundo

Nadie denunció lo ocurrido y, a la mañana siguiente, una tormenta de primavera eliminó la pintura del suelo. Las bicicletas fueron de vuelta a sus aparcamientos y, efímero, subversivo y alegre, *Painting Reality* desapareció. “Esa obra resume mi vida y mi arte”, dice su creador, “porque a nivel filosófico representa mi objetivo de construir nuevas estructuras, redefinir las intersecciones y repintar la realidad”. Años después, la iniciativa fue repetida. “Contactaron conmigo desde Brasil para hacer algo parecido en Sao Paulo”, explica Iepe, “así que les aconsejé. Insistí en que fuesen responsables y cuidadosos, y quedé satisfecho porque me gusta poner ideas en el mundo y que otros las reutilicen. Que la gente invente sus propios pinceles y, ellos también, repinten la realidad”.

¿Y las bicicletas? “¡Soy holandés, tío!”, dice Iepe con una risotada, “así que llueva, nieve o haga sol, pedaleo. La bici es una parte más de mi vida. Es mi medio de transporte porque me da libertad y velocidad, paro donde quiero y, aunque esté prohibido, escucho música sobre ella”. Eso sí, no las usó en *Painting Reality* como símbolo de nada sino por practicidad: “Eran la manera más sencilla y barata de llevar la pintura a Rosenthaler Platz y huir”.

Cada uno de los 12 ciclistas volcó sus 40 litros de pintura y, en segundos, Rosenthaler Platz se transformó en un lienzo multicolor



CHESSBOXING: ALFILES Y PUÑETAZOS

Inquieto y revolucionario, Iepe B.T. Rubingh se siente particularmente orgulloso de haber creado un deporte: el chessboxing. Con más de 2.000 practicantes en todo el mundo (acaban de reunirse decenas de competidores en un campeonato en Calcuta), el chessboxing combina ajedrez y boxeo a partes iguales: hablamos de once asaltos (seis de ajedrez, cinco de boxeo) de tres minutos que pueden resolverse por jaque mate, K.O. o a los puntos. “Me interesaba derribar muros y mezclar conceptos, enfrentar y reunir a nerds y machos”, explica Iepe. “Empezó como una performance artística pero terminó siendo algo violento y real. Para el espectador es fascinante y novedoso ver, durante 45 minutos, cómo combaten y se alían el cerebro y la testosterona. En el fondo es todo lo mismo, porque pelear es algo mental: no combates con el físico, sino con el alma”.



1. Calcetines reflectantes

La marca Heisel cuenta con una amplia gama de prendas reflectantes ideales para el ciclista urbano. Entre ellas estos calcetines, perfectos para hacerte ver cuando cae el sol y, con elegancia, mejorar tu seguridad.



www.heisel.co

16€

2. Kit para pedales automáticos

¿Te gusta rodar con pedales automáticos pero no quieres renunciar a la comodidad de tus zapatillas preferidas? Este kit 'hazlo tú mismo' de Retrofitz es la solución perfecta para convertir tu calzado en el accesorio ciclista perfecto.

www.retrofitz.com

31€



3. Portacafé

"Por favor, póngame un café para llevar... en la bici". Una frase que podrás decir con este singular accesorio de la firma sueca Bookman. Disponible en blanco, negro, rojo y verde, y recomendable para los muy cafeteros.

www.bookman.se

29€



4. Soporte para paraguas

Que una tormenta veraniega no se convierta en un problema. La firma Bike Belle comercializa artículos ciclistas rebosantes de ingenio, como este original soporte para paraguas.

www.bikebelle.com

18€



5. Retrovisor

Es importante ver lo que sucede detrás de ti sin necesidad de girar la cabeza. Por eso siempre es recomendable hacerte con un retrovisor: si buscas uno que además de barato sea especialmente estiloso, este es una gran opción.

www.biciclasica.com.

3,90€



6. Camiseta 'Combustible infinito'

No hay nada mejor que desplazarse con el poder de tus propias piernas. Cuéntaselo al mundo con una camiseta tan simpática como reivindicativa, disponible en infinidad de colores.

www.latostadora.com

15,90€

7. Oakley Valentino Rossi

La conocida marca de gafas Oakley cuenta con este modelo limitado, inspirado en el legendario corredor italiano de Moto GP. Elegantes, atemporales y ligeras, y por supuesto con la garantía de calidad y la tecnología puntera marca de la casa.

www.es.oakley.com.

149€



8. Bolsa para el cuadro

Una solución idónea para llevar el teléfono móvil al alcance de tu vista y en la parte superior de tu bicicleta. Al mismo tiempo, un espacio de máxima utilidad para guardar tu kit de herramientas... o lo que necesites.

www.gearbest.com

7,78€

9. Calzoncillos

Que se note que eres un amante de la bici... incluso en tu lado más íntimo. La conocida firma australiana Cycology lanza una vistosa línea de ropa interior entre la que destaca este modelo de calzoncillos.

www.cycologygear.com
20,37€



10. Colgante

Al cuello: Martone Cycling Co. vende este elegante collar chapado en oro inspirado en las formas del plato de una bicicleta, junto al logo de la marca.

www.mortnecycling.es
95€

11. Seguro para ruedas

La marca alemana Abus, toda una referencia en lo concerniente a la seguridad, fabrica este robusto antirrobo pensado tanto para las ruedas como para el sillín de nuestra compañera de dos ruedas. Casi invisible pero estilosa, una auténtica pesadilla de los ladrones.

www.abus.com/es
29,95€



12. Chichonera vintage

La tienda alicantina Bikes and City vende esta clásica chichonera con la que, además de rodar por la ciudad, uno parece viajar en el tiempo para emular a los ciclistas de antaño. Disponible tanto en marrón como en negro.

www.bikesandcity.com
39,50€

13. Flor para el manillar

Desde Holanda, Basil nos propone un toque de color y distinción para el manillar de la bicicleta. Para que el espíritu de la primavera nos acompañe durante todo el año con el color que elijamos. ¡Un regalo para los sentidos!

www.basil.com
3,59€



14. Portaplátanos

No hay nada mejor que un plátano para recargar fuerzas. Desde la firma de San Francisco Biken se dieron cuenta de ello y crearon este original soporte de cuero para llevar nuestra fruta preferida, ya sea en el manillar, en el cuadro o en el cinturón. Eso sí: el plátano no está incluido.

www.biken.us
49€

15. Casco disco

¿Eres el alma de la fiesta? Este casco inspirado en las clásicas bolas de discoteca está hecho para ti. Un divertido diseño de la artista y diseñadora estadounidense Natalie Walsh, que no lo pone a la venta sino que explica, quizá todavía mejor, cómo hacerlo tú mismo en su web.

www.nataliewalsh.com



16. Cortina de ducha

Que se note tu pasión por la bici... hasta debajo del agua. Esta cortina de ducha de Bed Bath and Beyond añade una peculiar nota de color a tu cuarto de baño. Limpio, fresco, y muy ciclista desde primera hora de la mañana.

www.bedbathandbeyond.ca
20,5€

CALENDARIO

La bicicleta no para en estos meses: te presentamos 20 de las más importantes citas del panorama ciclista mundial. Todas se celebrarán durante las próximas semanas... ¡No te las pierdas y comparte tu experiencia!

JUNIO

- 28 de junio
CYCLO Barcelona
(ed. verano)
- 30 de junio - 2 de julio
Campeonato Ibérico de Mensajeros en Bicicleta
(La Coruña)

JULIO

- 1-23 de julio
Tour de Francia
www.letour.fr/es/
- 2 de julio
 criterium de Donostia
(San Sebastián)
- 8-10 de julio
Beijing International Bicycle Exhibition
www.bjcycle.com.cn/en/
- 13-16 de julio
Summer X Games
(Minneapolis)
www.xgames.espn.com/xgames/
- 15 de julio
Kantoikrit - Criterium de Oñati

- 16-23 de julio
GAES Pilgrim Race
www.pilgrimrace.es
- 18 julio - 10 agosto
Trans-Siberian Extreme
(Moscú)
- 22 de julio
Red Hook Criterium London
www.redhookcrit.com/
- 29 de julio
Criterium de Gijón
www.criteriumgijon.com

AGOSTO

- 19 de agosto -10 septiembre
Vuelta a España
www.lavuelta.com
- 19 de agosto
Rad Race Battle (Hamburgo)
www.rad-race.com
- 19 de agosto
Ciclopaseo Cachaco (Bogotá)
- 30 de agosto - 2 de septiembre
Eurobike
(Friedrichshafen, Alemania)
www.eurobike-show.com

SEPTIEMBRE

- 2 de septiembre
Red Hook Criterium
Barcelona
www.redhookcrit.com/
- 2 y 3 de septiembre
Rad Race Crit (Ostende)
www.rad-race.com
- 16-24 de septiembre
Mundial de Ciclismo en Ruta
(Bergen, Noruega)
www.bergen2017.no/en/
- 20-22 de septiembre
Interbike (Las Vegas, EE UU)
www.interbike.com
- 21-24 de septiembre
Unibike (Madrid)
www.unibike.ifema.es/



CONSIGUE GRATIS

Giclosfera



EN ESTOS DISTRIBUIDORES...

A CORUÑA

Eco-Íloga
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
935 323 143
www.espaibici.com

I'm Bikes
Calle Maspons, 12. Bajó
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-Ílogica
C/ La Tecnología 126.
Polígono La Peñona
985 343 170

MADRID

Bicicicaje
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 Río
C/ de Aniceto Marinas, 26
911 394 652

Mobeo
Paseo de la Chopera, 14
911 13 80 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.retricycle.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/ Carquizaun Kalea, 9
943 243 667

SEVILLA

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

TARRAGONA

Voltdora
Plaça de Carles III, 52
Sant Carles de la Ràpita
977 746 852

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

¡Giclosferizate!

Encuentra tu distribuidor más cercano en:

www.ciclosfera.com

¿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



'The Bicycle Race' (Lyonel Feininger, 1912)

Feininger es sinónimo de velocidad. Nacido en Nueva York e hijo de dos prestigiosos músicos, fue enviado con 16 años a Alemania para pulirse como violinista. Llegó a componer varias fugas, pero venció la pintura: ilustrador y pionero del cómic, Feininger se incorporó en 1919 a la Bauhaus, para después huir de los nazis al ser considerada “arte degenerado” su obra. El torbellino de pedaladas, colores y aristas que representa este cuadro representa el amor a la velocidad y las máquinas propios de la época pero, también, anticipa una existencia arrebatada y moderna, atrevida, arriesgada y muy adelantada a su tiempo.

por Rafa Vidiella

Turbo Vado

La tuya es una vida demasiado ocupada: te mereces la bicicleta más rápida. La nueva familia Vado es la próxima generación de la tecnología Specialized Turbo y está diseñada para ciclismo urbano, desplazamientos diarios, turismo y fitness. La Turbo Vado lleva tu experiencia ciclista al siguiente nivel, con una nueva batería integrada, pantalla y controles que permiten una experiencia de conducción más sencilla y un mayor rango de acción.

Las Turbo Vado además están equipadas con puntos de contacto Body Geometry tales como sillines y puños, ergonómicamente diseñados y científicamente probados para garantizar una comodidad y funcionalidad óptimas, o para decirlo de otra manera, para aumentar tu confort cuando montes. Por primera vez, también ofrecemos modelos de barra baja específicos para mujer. Basada en años de investigación propia y desarrollo exclusivo, nuestra tecnología de asistencia al pedaleo continúa destacando y gracias a ella podemos ofrecer un producto premium que satisface a ciclistas preocupados por el rendimiento y los productos de calidad.



specialized.com/busy-lives-call-for-faster-bikes



Los cuadros Vado están fabricados con nuestro exclusivo, resistente y ligero aluminio E5 Premium. Además los modelos de mujer disponen de barra baja

Su conectividad Bluetooth* y ANT+ permite ajustar la entrega de potencia del motor a tu gusto, así como personalizar sus tres modos de funcionamiento: Eco, Sport y Turbo.

El motor utiliza bobinas herméticamente cerradas que rodean imanes de neodimio de primera calidad, y recibe instrucciones de nuestro software personalizado antes de amplificar la potencia de tu pedalada.

Al optar por correa en lugar de cadena, somos capaces de mantener el motor silencioso y libre de molestas vibraciones.

Batería de hasta 40 celdas y hasta 604 vatios-hora de capacidad, fácilmente extraíble para poder cargarla donde desees.

CELEBRATING 10 YEARS OF THE RED HOOK CRITERIUM



**RED HOOK CRITERIUM
BARCELONA No.5**

SEPTEMBER 2

**PARC DEL FÒRUM FREE FOR SPECTATORS
QUALIFICATIONS 12H RACES 20H**



PRESENTED BY

