

# Ciclosfera

más bicis, mejores ciudades



## Ámsterdam

La bici manda

**Big Data**

Todos contamos

**Tiendas**

Al límite

# Flourish

SMART AND STYLISH.

*This is How We Liv.*



## LIV FLOURISH: LA MANERA INTELIGENTE Y CON ESTILO DE RECORRER LA CIUDAD

Con un diseño funcional y elegante, la Flourish es la bici perfecta para desplazarse por la ciudad. Versátil, ligera, cómoda y con un diseño que hará tus paseos en bici más divertidos.

**Liv**  
Liv Beyond.™



[www.liv-cycling.com/es](http://www.liv-cycling.com/es)



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



[@livcycling\\_es](https://www.instagram.com/@livcycling_es)



[LivCycling\\_ESP](https://twitter.com/LivCycling_ESP)

# SUMARIO

#29/ Verano 2019



MUNDOBICI

36



SIN PRISA

48

12  
HÉROES



MARAVILLAS

16



02

Quiénes somos

Qué pensamos

04

Timbrazos

10

Rincones

11

Contrarreloj

20

Retrovisor

24

Momentos

42

Escaparates

56

Tres de los nuestros

62

Biciudad

72

Ilustra2

76

Bazar

80

Ultimátum



**GUSTAVO ROMANILLOS**

Arquitecto urbanista y doctor en Geografía, es uno de los mayores expertos en España en la visualización, análisis y modelado de dinámicas ciclistas. Por si fuera poco, es amigo de la casa: más que suficientes motivos como para que sus opiniones fueran imprescindibles en el *Sin prisa* sobre Big Data de este número.



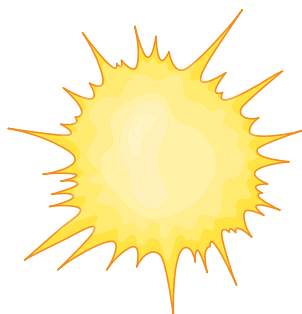
**ANA CASTÁN**

Llegó a Amsterdam hace cinco años... y se enamoró de la ciudad para siempre. Desde allí nos escribe un *Biciudad* sobre la capital holandesa que teníamos pendiente desde el primer número de *Ciclosfera*. La espera ha merecido la pena. ¡No te lo pierdas!



**YURI KOSIN**

Viajero incansable, pensador, filósofo y artista, el ucraniano Yuri Kosin es uno de los fotógrafos más creativos y revolucionarios de las últimas décadas. Contactamos con él para saber más sobre una de sus imágenes más impactantes, e inmediatamente nos contestó y facilitó toda la información que necesitábamos. Gran parte de su trabajo está disponible en la web [www.yurikosin.com](http://www.yurikosin.com).



**LUCÍA DE BENITO**

En *Ciclosfera* hay mucho, muchísimo trabajo por hacer... y pocas manos disponibles. Cuando conocimos a esta psicóloga madrileña, apasionada de la bicicleta y la comunicación, supimos que su energía y buen humor nos ayudarían a seguir creciendo. Gracias a su trabajo como directora de producción pronto estaremos a vuestro lado de muchas y muy distintas maneras.



**KARIN DU CROO**

Es uno de los rostros fundamentales del ciclismo urbano de Barcelona. La creadora de *Dibuja* y *Pedalea*, holandesa de nacimiento aunque residente en la capital catalana desde que tenía 14 años, protagoniza nuestro *Ilustrados* de este número. Una oda al placer de pedalear... y a la alegría de vivir.

# Ciclosfera

**Director:** Rafa Vidiella ([rafa@ciclosfera.com](mailto:rafa@ciclosfera.com)) **Redactor jefe:** Dani Cabezas ([dani@ciclosfera.com](mailto:dani@ciclosfera.com)) **Producción y eventos:** Lucía de Benito ([lucia@ciclosfera.com](mailto:lucia@ciclosfera.com)) **Director creativo:** Raúl Marco ([raul@ciclosfera.com](mailto:raul@ciclosfera.com)) **Director de arte:** Raúl Amigo. **Textos:** Ana Castán, Jan Alexander, Gustavo Romanillos, Max Boraita, Gonzalo Garzón. **Fotos:** Jan Alexander, BYCS, Roos Lomans, Yuri Kosin, Lisa Bartali, Vegan Strike Group, Ding Jie Ng, Mundoraintxe, Mikael Colville-Andersen, Miguel Barroso, Mark McNestry, Sayaka Matsuse, Sean Sakinofsky, Maya en Bici, Snapseed, Tim Shell, antoine\_k, Baptiste Pons, Nick Busse. **Publicidad:** 649 373 218 ([publicidad@ciclosfera.com](mailto:publicidad@ciclosfera.com)) **Contacto:** [contacto@ciclosfera.com](mailto:contacto@ciclosfera.com) ©Ciclosfera **Edita:** Ciclosfera **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





# Venid (y quedaos)

Corren buenos tiempos para el ciclismo: el verano es, con permiso de esos otoños y primaveras cada vez más efímeros, la estación del año en la que más personas se suben a una bicicleta. Pero a diferencia de aquellos, el estío suele venir acompañado de una palabra cuya mera pronunciación evoca disfrute y hace volar la imaginación: vacaciones. Más tiempo para uno mismo y los tuyos. Más tiempo para disfrutar. Más tiempo, por extensión, para pedalear.

Es cierto: disfrutamos viendo cómo el número de ciclistas en las calles se multiplica con la llegada de las altas temperaturas. Pero, pese a ello, no podemos evitar pensar que resulta insuficiente. Que la bicicleta es, sí, una forma de ocio como pocas, pero ante todo un medio de transporte clave en la necesaria transformación urbana que está por venir. Que ya ha empezado. Y que no puede esperar, por mucho que algunos miren hacia otro lado, den pasos en direcciones erróneas o, incluso, proclamen a los cuatro vientos que es necesario retroceder lo escasamente avanzado.

Animemos a todo el mundo a subirse a una bicicleta en verano. Pero invitémosles también, una vez termine esta estación tan esperada, a seguir surcando sobre ella los días del resto del año. Hagamos hincapié en lo que la bicicleta es en realidad: una máquina para sentirse, durante toda la vida, tan felices como en el mejor y más inolvidable de los veranos. ♡

# EL GUSTÓMETRO

Máquinas de recolectar “me gusta”. Imágenes impactantes que reflejan el amor por la bici. Nuestras redes sociales arden, y estas fueron las fotos que, durante estos tres últimos meses, más sedujeron a nuestros casi 400.000 seguidores.



4.384



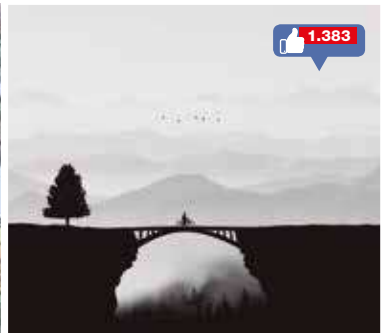
2.076



1.988



1.413



1.383



1.153



1.070



1.022



972



969

# Turbo Como

Cuando se trata de e-bikes, no solemos encontrar las palabras “elegante”, “cómoda” y “divertida” en sus descripciones. Pero eso ha cambiado con la llegada de la Turbo Como. Con una geometría cómoda, un estilo moderno y la potencia adicional

de su motor totalmente integrado con tecnología e-bike de Specialized, la Turbo Como La Turbo Como hace que tu trayecto sea más rápido y más eficiente, por lo que no importa a dónde te dirijas, siempre tendrás una amplia sonrisa en tu cara.



[specialized.com/turbo-como](https://specialized.com/turbo-como)

Nuestro motor Specialized Turbo 1.2 totalmente integrado y rediseñado, accionado por correa dentada en su interior, es suave, silencioso y libre de molestas vibraciones.

Cuadro de Aluminio E5 con batería y motor totalmente integrados. Geometría Ground Control para llegar fácilmente al suelo cuando paras y elimina esa lucha por subir y bajar de la bici. Posición relajada y erguida, muy cómoda, pero a la vez eficiente.

Nueva pantalla personalizada de 2,2 pulgadas, desarrollada junto a la compañía alemana BLOKS. Un ciclo-computador inteligente donde ver todos los números de tu ruta o paseo y, a través de Bluetooth®, tener el control total de la tecnología Turbo.

Batería personalizada Turbo UI-460 integrada perfectamente en el cuadro y fácilmente extraíble con llave. Con ella tendrás mucho jugo para tus rutas en bici, tus paseos hasta el supermercado o incluso para visitar esa nueva cafetería que han abierto en la otra punta de la ciudad.

La exclusiva función Rx Street Tune optimiza el rendimiento del motor para montar en un entorno urbano, al reaccionar según la fuerza que apliques a los pedales: cuanto más fuerte pedalees, más potencia aplicará el motor, lo que te permitirá aceleraciones rápidas y eficientes desde tus parada en los semáforos. Perfecto.



# A debate

## 70 AÑOS ADMIRABLES



### ● La odisea de Amador

Con 70 años recorrió más de 1.000 km en bici durmiendo al raso. Una aventura que despertó ovaciones entre nuestros lectores.

- *“Tengo 70 años también, pero yo me ayudo de una bici de pedaleo asistido. Amador, lo tuyo es de un fuera de serie”* (Francisco Barbera).
- *“Es genial. Una inspiración para muchos. De aquí a tres años me jubilo y voy a hacer un viaje, el viaje. Solo hay que elegir destino”* (Marela Bravo).
- *“Qué voluntad y fortaleza de este gran ciclista, en plena senectud haciendo proezas de juventud. Mis felicitaciones”* (Arnulfo Fernández).
- *“Teniendo un entrenamiento de base de muchos años eso está al alcance de mucha gente”* (Francisco Acedo).
- *“¡Un aplauso para usted, Amador!”* (Jaime Florez).

## EJEMPLO A SEGUIR



### ● Copenhague se supera

La capital danesa ya roza el 50% de trayectos en bicicleta. Una noticia que no pasó inadvertida.

- *“A ver si en Madrid tomamos ejemplo de Dinamarca”* (Fernando Arenas).
- *“Esto es una ciudad que mira por la ecología. Sus carriles bici son los más eficientes y los que deberían copiar todas las ciudades”* (David DS).
- *“Sin que la gente cambie coche por bicicleta, no sirve de nada. La bici es un medio, no un fin dentro del transporte urbano sostenible”* (Sebastián Reyes).
- *“Con el nuevo Ayuntamiento eso lo tenemos en Madrid el año que viene :D”* (Ángel Sanabria).
- *“Maravilloso”* (Lauz San).

## PRIMITIVISMO



### ● Ser mujer (y ciclista) en Irán

Un fiscal iraní prohibió a las mujeres montar en bicicleta. Así reaccionaron nuestros seguidores.

- *“Qué pena nacer mujer en un país bajo una dictadura patriarcal. Son las voces que no se escuchan, las del silencio, las del miedo”* (Nuria García).
- *“Un día de éstos les van a prohibir que coman”* (Normy López).
- *“Primitivismo puro”* (Leo Neburam).
- *“Seguro que él nunca pudo aprender, el envidioso”* (Eleonora Bolton).
- *“Sectarismo incomprensible”* (Mario Beisti).
- *“Ese juez tiene la mente sucia”* (Paqui Romero).



**ORTLIEB** WATERPROOF

**MARCA ALEMANA ESPECIALIZADA EN TODO TIPO DE MOCHILAS  
URBAN OUTDOOR Y BIKE PACKING**



*Vic Sports*

DISTRIBUIDORES OFICIALES DE ORTLIEB

[WWW.VICSPORTS.ES](http://WWW.VICSPORTS.ES)



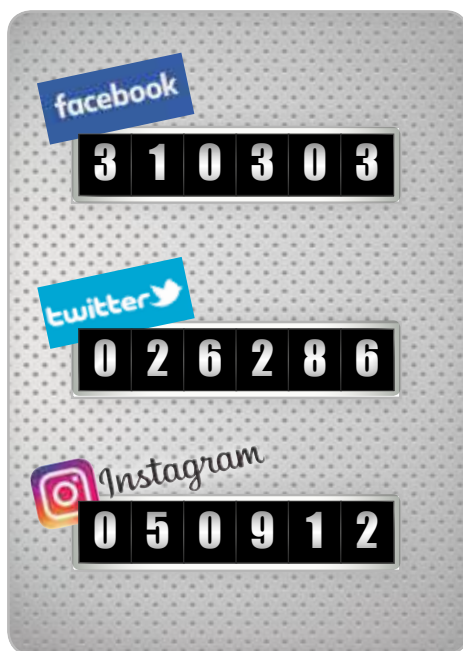
## TOP 5 NOTICIAS

Lo más visto en [www.ciclosfera.com](http://www.ciclosfera.com) esta primavera

1. Una de cada cinco bicicletas vendidas en Alemania ya es eléctrica.
2. ¿Qué quema más calorías: correr o montar en bici?
3. Moratalaz inaugura este jueves el nuevo eje cívico de la calle Vinateros.
4. Prueba de la mochila Ortlieb Atrack: reinventa tu vida.
5. La bicicleta es mejor que correr (y te contamos por qué)

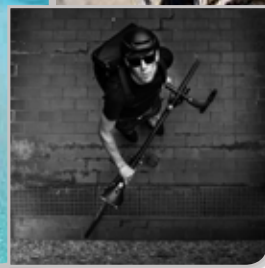
## CONTADOR

El 14 de junio éramos...



## #CYCINGLIFE

Es nuestra filosofía: la bicicleta es un estilo de vida. Por eso nos encantan las imágenes que transmiten esa pasión por el ciclismo: aquí van unos cuantos (y buenos) ejemplos.



I LOVE MY BABY  
**nutcase**



*Vic Sports*  
distribuidores oficiales  
[www.vicsports.es](http://www.vicsports.es)



## A PUNTO

*Una habitación y, en ella, una bicicleta venida de otro tiempo. Una sugerente imagen cuya historia nos explica su autor, Jan Alexander.*

En marzo de 2012 visité a una amiga en Londres, y me quedé a dormir una semana en su apartamento. Cuando me senté por primera vez en el salón, algo me llamó poderosamente la atención: esa increíble bicicleta negra. Era perfecta, como si jamás se hubiese utilizado. Algo gritaba que procedía de otra época. Intrigado, le pregunté a mi amiga sobre ella: para mi sorpresa, me dijo que era de su compañera de habitación, y que la usaba casi a diario. Me fascinó pensar que alguien pudiese querer tanto a su montura como para, pese a montar todos los días en ella, la tuviese tan cuidada. Que reservase ese espacio privilegiado de la casa para ella. Y que la bicicleta, elegante, poderosa, fiel, desempeñase con tanta naturalidad un rol de objeto de decoración e imprescindible herramienta cotidiana. En ese precioso instante tomé mi cámara y saqué la foto que veis. ♥

# Belén Calahorro



Licenciada en Derecho, Belén es uno de los rostros más reconocibles del activismo ciclista en Valencia. Actualmente ocupa el puesto de Coordinadora de la Agencia Municipal de la Bicicleta de Valencia. No podía faltar en nuestra *Contrarreloj*. ♡

<b>Escapada</b>	▶	Sprint
<b>Cuadro</b>	▶	Componentes
<b>Gorra</b>	▶	Casco
Giro	▶	<b>Tour</b>
Carril bici	▶	<b>Calzada</b>
Subida	▶	<b>Descenso</b>
Rodar sola	▶	<b>Acompañada</b>
Madrid	▶	<b>Barcelona</b>
Ruedines	▶	<b>Equilibrio</b>
Fixie	▶	<b>Plegable</b>
<b>Frío</b>	▶	Calor
<b>Café</b>	▶	Red Bull
Playa	▶	<b>Montaña</b>
<b>Izquierda</b>	▶	Derecha
iOS	▶	<b>Android</b>
<b>Día</b>	▶	Noche
<b>Papel</b>	▶	Web
Cine	▶	<b>Música</b>
Correr	▶	<b>Pasear</b>
Beatles	▶	<b>Dylan</b>
Vino	▶	<b>Cerveza</b>
<b>Alforja</b>	▶	Mochila
Viento	▶	<b>Lluvia</b>
Carnívora	▶	<b>Vegetariana</b>

# SPROCKET MAN



# Acabar con la anarquía

En los años 70, algunas universidades estadounidenses vivían una revolución ciclista con miles de jóvenes pedaleando sin control. Alguien debía mostrarles las reglas: ese héroe del civismo a pedales fue *Sprocket Man*.

Rafa Vidiella

Eran, sin duda, tiempos convulsos. Richard Nixon había dimitido en agosto de 1974 por el *Watergate*; la guerra de Vietnam, tras casi 20 años, daba sus últimos coletazos e innumerables desigualdades y escándalos sacudían a gran parte de la juventud estadounidense, que mostró su indignación en manifestaciones, huelgas y disturbios por las principales universidades del país.

Con un lema como 'Die Luft der Freiheit weht' ('Sopla el viento de la libertad') y a apenas 50 kilómetros de San Francisco, la universidad privada de Stanford no podía quedarse al margen. Stanford ya era uno de los más prestigiosos centros del país, y sus estudiantes se distinguían por un enorme activismo en todo lo que tuviera que ver con feminismo, injusticias raciales o marginación de los homosexuales. También, como reflejo de distintas políticas locales y la crisis del petróleo de 1973, el campus de Stanford era uno de los más ciclistas de Estados Unidos, buen ejemplo del 'Great American Bike Boom' de aquel entonces. Un movimiento ciclista masivo que generó un hondo debate sobre la necesidad (o no) de construir infraestructura ciclista, y trajo la publicación de documentos históricos como *Bikeway Planning* (1972), del Estado de California y la Universidad de Los Angeles, o *Bikeways: State of the Art* (1974), del Departamento Nacional de Transporte.

## Con dos piñones

Ninguno, sin duda, tan fresco, descarado y original como una revista de tapas multicolores, interior en blanco y negro y 28 páginas llamada *Sprocket Man*. Sí, el 'Hombre Piñón', un superhéroe cuyo nombre estaba inspirado en una canción de Elton John (*Rocket Man*, célebrimo tema del LP *Honky Château* de 1972), con aspecto similar



*Ese primer (y último) tebeo de Sprocket Man era una fascinante e imprescindible guía de ciclismo urbano de total vigencia*

al del Capitán América (antifaz y un escudo formado por dos grandes piñones metálicos) y una misión: enseñar a circular a los melencidos ciclistas de Stanford. “El gran número de bicicletas circulando en Stanford evidencia que los días en los que las bicis eran solo JUGUETES infantiles han terminado”, decía el héroe desde la primera página. “La ANARQUÍA imperante no puede ser obviada más tiempo: aquí van unos cuantos consejos y pautas de supervivencia”.

Consejos de circulación, de mecánica, sobre cómo evitar robos o qué accesorios eran imprescindibles para rodar seguros... Ese primer (y, por desgracia, último) tebeo de *Sprocket Man* era una fascinante e imprescindible guía de ciclismo urbano, de total vigencia incluso hoy en día. Financiada por el Departamento de Seguridad Pública de Stanford y una organización llamada *Urban Bikeway Design Collaborative*, el cómic fue publicado en 1975, con dibujos de Louis H. Saekow y la coordinación de Julia Molander. El primero era un estudiante de medicina que no terminó la carrera, y cuya afición al dibujo le convertiría en el responsable de las portadas de videojuegos tan legendarios como *The Battle of Bulge*, *Silent Hunter* u *Operation Apocalypse*. La segunda, Molander, sí acabó sus estudios de derecho en Stanford, y actualmente trabaja en Cozen O'Connor, uno de los bufetes más respetados del país. Ambos fueron dirigidos por Vince Darago, un profesor de Economía de la Universidad muy sensible a la movilidad sostenible, tanto como para organizar clases de iniciación a la bici entre sus alumnos y hasta coordinar, hace más de 40 años, talleres de creación de coches urbanos y eléctricos.

¿Y *Sprocket Man*? Tras asesorar las pedaladas de unos cuantos universitarios (no demasiados: la tirada fue muy limitada), el apolíneo y misterioso héroe sucumbió al mercantilismo. Tres años después de nacer, ya en 1978, los derechos del personaje fueron adquiridos por la *Consumer Product Safety Commission*, una agencia estatal de protección del consumidor que reimprimió el primer tebeo con varios cambios: ahora llevaba casco y, en un par de viñetas, desaparecían unas referencias jocosas a la marihuana y a la revista *Playboy* presentes en la obra original. Pese a lanzarse unas 250.000 copias, esta nueva edición de *Sprocket Man* tampoco cuajó y la criatura volvió a cambiar de manos para ser propiedad de la marca Raleigh, que redistribuyó el tebeo sin más cambios que estampar su logo en la bici del protagonista. En los ochenta tuvo un brevísimo momento de gloria en televisión, encarnado por un musculado actor en un anuncio del Ayuntamiento de Seattle, pero poco más: convertido ya en un personaje maldito y de culto, *Sprocket Man* se limitó a desfilar por camisetas, posters y demás memorabilia para ciclistas nostálgicos. ♡



TEAM | INEOS

OFFICIAL PARTNER



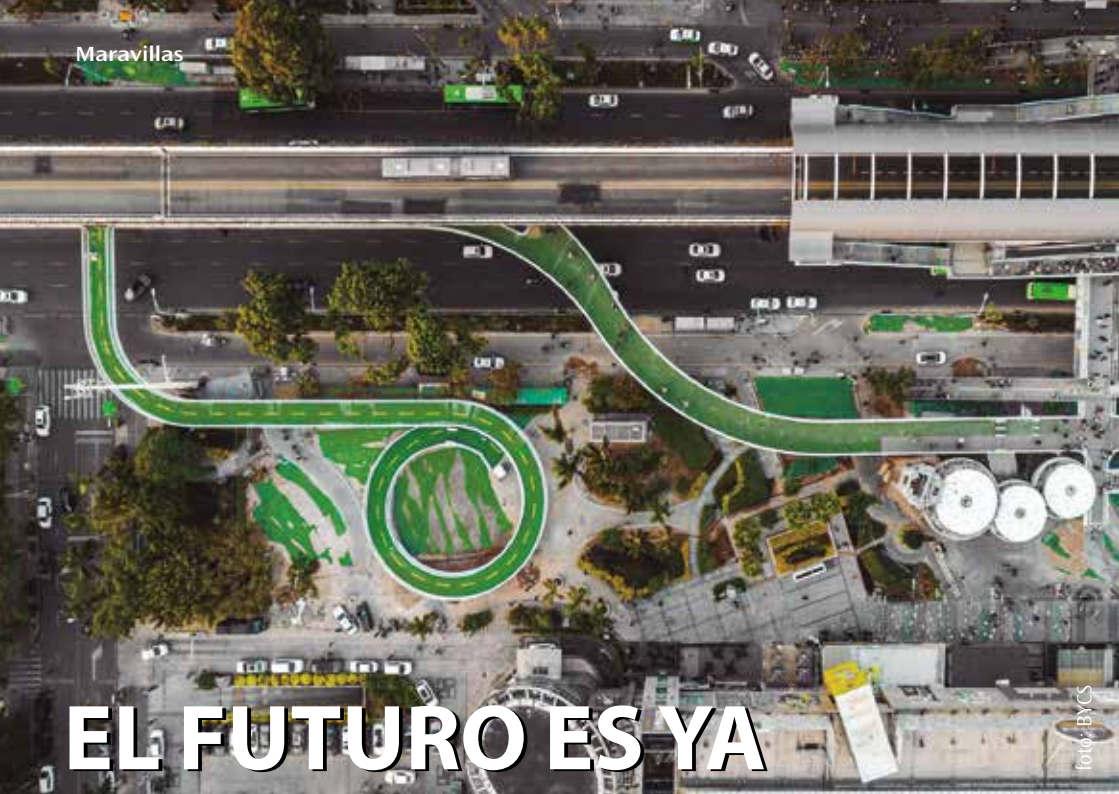
# LA VELOCIDAD REQUIERE DEDICACIÓN

EL CULOTTE FREE AERO RACE HA EXPERIMENTADO 10 AÑOS DE DESARROLLO Y PERFECCIONAMIENTO EN EL EQUIPO PRO-TOUR. AHORA ESTÁ LISTO PARA LA NUEVA GENERACIÓN: FREE AERO RACE 4.



CASTELLI

CASTELLI-CYCLING.COM



# EL FUTURO ES YA

La Bicycle Architecture Biennale aglutina los mejores proyectos de infraestructura ciclista. Hablamos con sus organizadores y otros expertos sobre el papel de los arquitectos en las ciudades del mañana.

Dani Cabezas

‘Bicicletas que transforman ciudades. Ciudades que transforman el mundo.’ Ese es el lema de la Bicycle Architecture Biennale (BAB), la más importante cita de arquitectura ciclista, que en este mes de junio celebró su segunda edición. BYCS, antes conocida como Cycle Spaces, es la organizadora. “Concebimos la BAB como parte de la Misión 50by30, que pretende que la mitad de los trayectos se realicen en bici para 2030”, nos explica Rafi Friedman, responsable de comunicación. “Creemos que el auge del ciclismo en las ciudades va de la mano con la salud, la felicidad y la prosperidad de sus habitantes”. En su opinión, “la exposición muestra el efecto transformador de la bici en su entorno: cuando se coloca en el corazón del diseño urbano desbloquea enormes beneficios sociales, económicos y ambientales”.

Para Friedman, el objetivo está claro: inspirar a la gente. “Queremos mostrar cómo serán las ciudades del futuro una vez incorporado el ciclismo en su diseño, conectando de manera profunda a las personas con sus



foto: Roos Lomans

alrededores. Cada vez más arquitectos, diseñadores, urbanistas y otros creativos están de acuerdo: es hora de cambiar la forma en que diseñamos nuestras ciudades. ¡Es hora de poner la bicicleta primero!”

### La utopía ciclista

Jordi Galí, arquitecto especializado en movilidad activa y ciclista, cofundador de Vanapedal y miembro de *Copenhagenize Barcelona*, es una de las personas que siguen más de cerca el proyecto. “La idea es muy pertinente: hace falta visualizar las ciudades del futuro como lugares donde la bici es protagonista, hacer urbes ideadas y creadas para la bicicleta”, reflexiona. “Luego descubriremos que nunca se conseguirá, porque es una utopía por definición: la velotopía. Pero cabe recordar que algo parecido se hizo con la cultura del coche, y consiguieron realizar esa utopía al 100%. Ahora vemos todos los perjuicios que ha conllevado: dispersión urbana, desarrollo insostenible, contaminación, accidentes, desdemocratización del espacio público... Debemos deconstruir esa cultura del coche. Sustituir una utopía por otra. Tenemos mucho trabajo, y poco tiempo”.

Además de tiempo y trabajo, hace falta un cambio de mentalidad muy profundo. “Solo con un enorme ejercicio mental de visualización futura podemos imaginar los edificios del mañana sin los lastres mentales que tenemos actualmente, porque estamos muy contaminados, nunca mejor dicho, por la cultura del coche y la moto”, apunta Galí. “¿Por qué, si no, vemos como algo normal destinar varias plantas soterradas para aparcar enormes vehículos motorizados, con el dinero y esfuerzo que eso cuesta, y somos incapaces de diseñar edificios con espacios interiores para aparcar bicis?”, se pregunta. “Cuando te desprendes de esos lastres

***Reinventar las ciudades para las bicicletas suena a utopía... pero algo parecido se logró, hace décadas, con los automóviles***



## La infraestructura perfecta

Trasladamos a los responsables de la Bienal de Arquitectura Ciclista una pregunta: ¿Qué debe tener una buena infraestructura ciclista? Rafi Friedman establece sus prioridades:

- “Debe conectarte a tu entorno de forma natural. Hacer que te sientas libre y seguro, conectarte con otros ciclistas y posibilitar que trasladarse por la ciudad sea divertido y social. Los carriles bici deben ser amplios, de manera que varias personas puedan pedalear una junto a la otra. Además, deben contar con protección frente a vehículos motorizados contaminantes.
- También han de hacer que sea posible acceder a un edificio y estacionar la bicicleta con facilidad. Por último, aunque no menos importante, al diseñar la infraestructura ciclista es importante tener en cuenta las diferentes velocidades a las que viajan los vehículos. Por ejemplo, una bicicleta eléctrica circula a una velocidad significativamente más alta que una normal.
- Diferentes velocidades deben significar diferentes caminos específicos. Y una última cosa: toda infraestructura ciclista debe ser inspiradora, para que gente de todo el mundo se sume a crear las ciudades del futuro”.

puedes imaginar y diseñar viviendas en las que llegar subido en tu bici de carga, con la compra, y llegar hasta la nevera de tu cocina. Pero todo cambiará: cada vez más familias se mueven habitualmente en bici, y empiezan a reclamar este tipo de soluciones”.

Steven Fleming fue, durante mucho tiempo, parte de *Cycle Spaces*. También uno de los fundadores de la Bienal y una de las personas que más ha profundizado en la idea de ciudades pensadas con la bicicleta como eje vertebrador. Fleming recuerda así los primeros pasos de la Bienal: “Mi socio en aquel momento, Lee Feldman, tuvo la idea de una bienal de arquitectura ciclista. Yo había observado y analizado las diferentes tendencias en materia de arquitectura ciclista desde que inicié mi blog, en 2010, así que ya sabía qué edificios eran clave. Era cuestión de contactar con los diseñadores”. Pese a que se muestra “encantado” de que la organización de la bienal de este año recaiga en Next Architects (responsables de infraestructuras como la que protagonizó nuestro anterior *Maravillas*, el puente Dafne Schippers en Utrecht), reconoce que tiene ciertas reservas.

### Funcionalidad contra estética

“Tras echar un vistazo a la convocatoria de propuestas veo cosas que me preocupan”, explica este radical defensor de la movilidad ciclista. “En el modernismo de principios del siglo XX hubo un período en el que los arquitectos que participaban en la construcción de infraestructura, como puentes y estaciones de tren, preponderaban el embellecerla. Parecían más preocupados de la estética que de la eficiencia. Y no me gustaría que la *Bicycle Architecture Biennale* sea algo parecido: una celebración de cómo los arquitectos maquillan y adornan infraestructuras que, sin tanta atención a la estética, funcionarían igual de bien”.

Fleming pone un ejemplo: “Arquitectos como Le Corbusier”, asegura, “se dieron cuenta de que los edificios eran terminales para los nuevos sistemas de transporte, por lo que su diseño fue completamente reconfigurado para facilitar el acceso de los automóviles. Con la primera edición de BAB me centré principalmente en edificios que hacían lo mismo pero pensando en las bicicletas. El verdadero espacio de oportunidad para los arquitectos no es la creación de infraestructura o aparcamientos de bicis mal concebidos, sino reconocer que las bicicletas pueden llevarnos a nuestras oficinas, guarderías o centros comerciales. Deberían poder acceder a los edificios y eliminar las molestias que causan en la calle. La bicicleta podría ser la clave para hacer que la vida en el centro de las ciudades sea más cómoda, agradable y funcional que la de los suburbios, pero para eso los arquitectos necesitan despertar. Esta segunda edición de BAB sería muy decepcionante si sólo trata de bonitos puentes y aparcamientos para bicicletas: cruzo los dedos para que ocurra algo muy distinto y ser gratamente sorprendido”. ♡



# TRAS LA ESTELA DE LOS FLAMENCOS

Fotos: @David Samyn for Flanders Bike Holidays

**Bike Spain Tours** propone una ruta por varias ciudades belgas para conocer de cerca el legado de los **Maestros Flamencos**.

Cultura y pasión por la bicicleta se dan la mano en una de las rutas más espectaculares de las que ofrece **Bike Spain Tours**, agencia de referencia española en materia de cicloturismo. Y en este caso, con el arte por bandera.

Bautizada como **Bélgica-Flandes: Maestros Flamencos en las Ciudades Imprescindibles**, esta ruta de Bike Spain Tours invita a los afortunados participantes a conocer el legado histórico y cultural de la región de Flandes, un lugar único en el mundo y rebosante de cultura. Lo hace de una manera muy especial: a través de sus museos y sus artistas.

**Bruselas, Brujas, Gante, Malinas, Amberes...** Las ciudades y rincones más espectaculares del país forman parte de una ruta que conmemora en 2019 el 450 aniversario de la muerte de **Pieter Bruegel**, en el marco del proyecto **Maestros Flamencos** que empezó en 2018 con **Rubens** y que en 2020 tendrá como protagonista a **Van Eyck**.

Las obras de los **Maestros Flamencos** se pueden ver en museos de todo el mundo pero es en Flandes, el lugar en el que fueron creadas, donde vivieron los artistas, donde la experiencia es más enriquecedora. Por ejemplo, en los **Museos Reales de Bellas Artes de Bruselas** se pueden admirar algunas de las obras más destacadas de **Bruegel**. También en la capital tendrán lugar las exposiciones **Back to Bruegel** (en la Puerta de Halle) y **Bruegel en Blanco y Negro**, en la Biblioteca Real. Por su parte, en Amberes tiene lugar en el mes de octubre la muestra "**Madonna se encuentra con la Loca Meg**". Y en esta misma ciudad, también en octubre, se podrá ver la exposición **Jan Brueghel el viejo** en el museo **Snijders & Rockoxhuis**.

**Pedalear y disfrutar del arte es una combinación que en Flandes siempre funciona.**

Más información sobre Flandes en [www.flandes.net](http://www.flandes.net)

Sobre cicloturismo en Flandes:  
[www.cyclinginlanders.cc](http://www.cyclinginlanders.cc)

**7 días/6 noches**

**Incluye;**

alojamiento con desayuno, traslado de equipaje, asistencia telefónica (inglés), mapas y documentación (español e inglés) y tasas de turismo (excepto en Brujas)

**Precio por persona en habitación doble:**

» Temporada 1

(resto del año): **520 €**

» Temporada 2

(del 16 de junio al 26 de agosto): **570 €**

**Bike Spain**  
TOURS  
**915 590 653**  
[info@bikespain.com](mailto:info@bikespain.com)





# UN MILLÓN DE PALABRAS

Durante más de 70 años Ucrania fue parte de la Unión Soviética, y miles de figuras de Lenin se alzaron por todo el país. Una época y su caída simbolizadas en la foto de una estatua, una mujer y su bicicleta: hablamos con su autor.

Rafa Vidiella

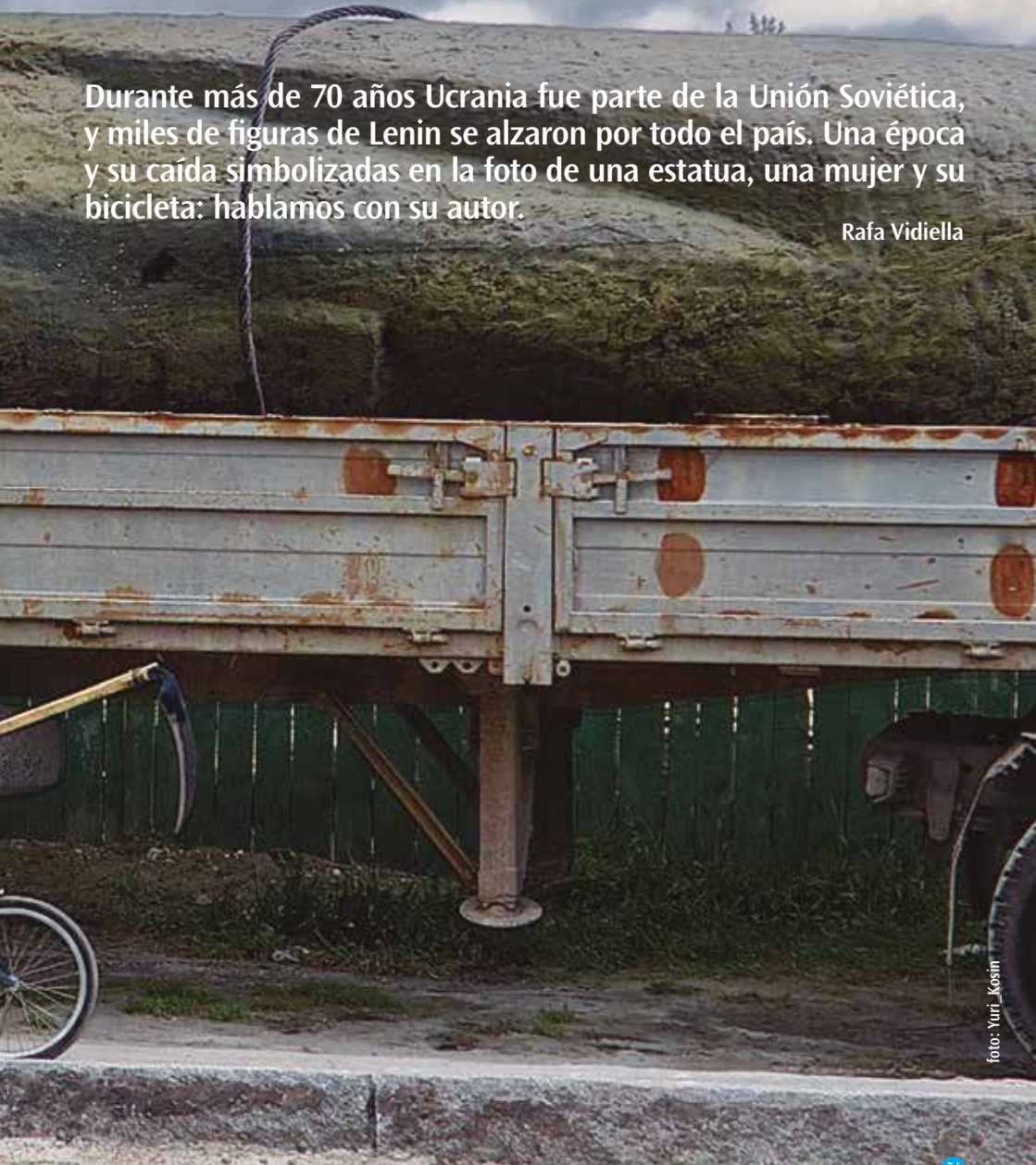


foto: Yuri\_Kosin

*Gigantesca,  
avejentada y  
verdosa, la derribada  
estatua de Lenin era  
transportada hacia  
un incierto futuro*

Se calcula, aunque el número exacto es casi imposible de precisar, que unas 5.500 estatuas de Vladímir Ilich Uliánov, Lenin, se erigieron a lo largo y ancho de Ucrania, la antigua república socialista soviética con más bustos del que fuera líder de la revolución bolchevique. Sin embargo, cada vez menos quedan en pie: desde la disolución de la URSS y, por extensión, la independencia de Ucrania en 1991, miles de estas estatuas fueron eliminadas, consideradas símbolo de la dominación rusa y reflejo de un pasado que muchos querían olvidar.

Derruidos, decapitados, arrojados al mar o, simplemente, robados, unos 4.000 de estos monumentos han sido eliminados. Uno de ellos se erigía en Irpín, una pequeña ciudad a apenas 20 kilómetros de Kiev, hasta que en 2004 sus habitantes decidieron acabar con él. Gigantesca y cubierta por un tono verde, producto del musgo acumulado, la estatua de Lenin fue transportada desde su pedestal hasta un incierto futuro a bordo de un enorme y oxidado camión.

### **La señal**

Con su larga melena blanca y una insaciable curiosidad por todo lo que le rodeaba, Yuri Kosin estaba ahí. Nacido en Kompaniivka en 1948, pero residente en Irpín desde hacía lustros, Kosin ya era un prestigioso artista, filósofo y fotógrafo, autor de, por ejemplo, una impactante y casi mágica serie de imágenes tomadas en Chernobyl poco después de la catástrofe nuclear. “Fotografié esa estatua el 13 de mayo de 2004”, recuerda Kosin para *Ciclosfera*, “y para mí es toda una señal. ¿Conoces la historia de San Jorge derrotando al dragón? ¿Y el diálogo de la novela de Borges sobre la muerte del minotauro?”

La muerte del dragón, del minotauro o, en otras palabras, del comunismo, Lenin y una noche de 70 años. “Al contemplar y fotografiar cómo desmontaban el monumento”, explica Kosin, “tuve la sensación de estar viviendo algo familiar. Por un lado, era algo ideológico, una voz anónima que me gritaba que habíamos logrado derrotar al comunismo. Pero, al mismo tiempo, nada a mi alrededor convertía el acontecimiento en algo demasiado especial. Se trataba de un acto mecánico, cotidiano, anónimo. En realidad, no era el principio ni el final de nada, hasta que de pronto... ¡apareció esa mujer en bicicleta y con una guadaña! ¡Deus ex machina!”

En efecto, gracias a esa aparición la escena se llenó de poder, de lógica, de sentido. El inmenso titán derribado, tumbado boca arriba y con los ojos cerrados, yaciendo como en un ataúd. Y a su lado, mucho más



pequeña y ocupada en sus quehaceres cotidianos, una mujer sobre una bicicleta transportando una guadaña. Una herramienta agrícola usada para segar hierba o forraje, pero también mucho más. Un mito, un símbolo desde que los celtas imaginaron una en las manos de Ankou, el personaje legendario que, para ellos, servía a la muerte recogiendo en su viejo carro las almas de los difuntos recientes.

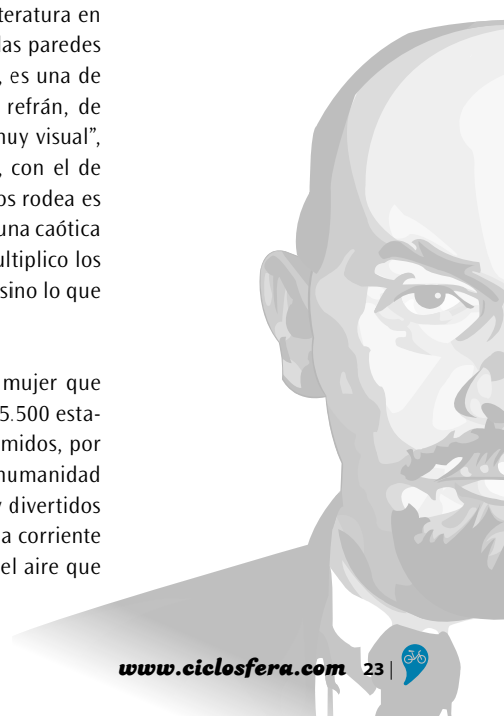
“No recuerdo que, en ese momento, la imagen generara una reacción especial entre la prensa, aunque también es cierto que intento mantenerme siempre al margen de todos esos temas”, explica Kosin. “Pero es cierto que, pasados unos años, empecé a descubrir en Internet que un notable grupo de gente desconocida comentaba y discutía mi fotografía, su simbolismo, y cómo todo esto sucedía sin mi participación. A veces se me mencionaba como autor, aunque la mayor parte de las ocasiones no. Pensé que todo estaba sucediendo por un solo motivo: la imagen encerraba una era, una época que, justo en ese momento, había llegado a su fin”.

### Hacia la catarata

En efecto, con el paso de los años la repercusión de la imagen creció. Fue portada de algunas ediciones internacionales de *Secondhand Time: The Last of the Soviets*, novela publicada en 2013 por la escritora bielorrusa Svetlana Aleksiéovich, Premio Nobel de Literatura en 2015. Como parte de la serie *Risa, ironía*, ha colgado de las paredes de innumerables exposiciones y museos. Y, en resumen, es una de esas poquísimas imágenes capaces, como bien dice el refrán, de decir mucho más que mil palabras. “Soy una persona muy visual”, asegura el fotógrafo, “compararía mi trabajo, mi estilo, con el de un caracol que trepa por el Monte Fuji. El mundo que nos rodea es inconmensurable, así que intento entenderlo a través de una caótica serie de pensamientos y fotos (más de medio millón). Multiplico los fragmentos de un espejo roto, y no fotografío lo que veo sino lo que me mira a mí”.

El propósito, al final, es descifrar al ser humano. A la mujer que pedalea. Al hombre cuyo rostro se reprodujo en más de 5.500 estatuas y a los millones de seres humanos, opresores y oprimidos, por hacer realidad una idea. ¿Cómo retrataría Yuri Kosin a la humanidad actual? “Nos veo en un río, subidos a una barca felices y divertidos arrojándonos al agua a nadar, sin darnos cuenta de que la corriente nos dirige hacia una catarata. Nada nos parece real, ni el aire que respiramos ni el suelo en el que posamos los pies”. 📍

**“El momento no era demasiado especial... ¡hasta que apareció la ciclista con su guadaña”, explica el fotógrafo**





## LA HERENCIA DEL HÉROE

El año próximo se cumplen veinte años de la muerte de Gino Bartali. Recuperamos con su nieta Lisa la historia del campeón italiano que salvó la vida de centenares de judíos durante la II Guerra Mundial.

Dani Cabezas

Dueña de una belleza casi mágica, Florencia puede presumir de ser una de las ciudades más hermosas del mundo. También, por supuesto, es una de las más visitadas: cada año pasean por sus calles más de 12 millones de turistas, que admiran el arte y la historia que supura cada uno de sus rincones y monumentos: el Duomo de Santa Maria del Fiore, la galería de los Uffizi, el Ponte Vecchio, la Piazza della Repubblica...

En uno de los distritos bañados por las aguas del Arno, el omnipresente río de la capital de la Toscana, vive una joven diseñadora de moda llamada Lisa Bartali. Y sí: si su apellido nos resulta familiar es porque,

desde su nacimiento, su vida está estrechamente ligada a la historia del ciclismo. Lisa Bartali es nieta del inolvidable Gino Bartali (1914-2000), una de las figuras clave del deporte de las dos ruedas y ganador de dos Tours de Francia (1938 y 1948), tres Giros de Italia (1936, 1937 y 1947) y nueve clásicas.

### Tiempos difíciles

“El primer recuerdo de mi abuelo que viene a mi cabeza es el de estar sentada, junto a él, viendo el Giro”, cuenta Lisa a *Ciclosfera*. “Él me transmitió su pasión por la bici de manera completamente espontánea, y me enseñó a montar en los parques públicos de la ciudad. En el fondo era como todos los demás abuelos: fue mucho más tarde, cuando yo ya era una adolescente, cuando me di cuenta de que, además, era un famoso campeón, querido en todos los rincones del país”.

Pero la grandeza de Bartali, nacido en el seno de una familia humilde de agricultores toscanos, no se circunscribe a su extraordinario poderío sobre la bicicleta. En tiempos de auge del fascismo, *Il Ginetaccio*, como le apodaron sus contemporáneos, eligió pedalear contracorriente. Cuando se impuso en el Tour de 1938, Gino recibió infinidad de presiones para dedicar su victoria a Benito Mussolini, *Il Duce*, ávido de demostrar la superioridad italiana en aras del prestigio fascista. Él se negó, pese a lo que no pudo evitar ser utilizado frecuentemente en la propaganda del régimen.

Poco después, con el estallido de la II Guerra Mundial, Bartali tomó una decisión aún más valiente: transportar clandestinamente en su bicicleta, mientras entrenaba, documentos falsificados para ayudar a centenares de judíos a librarse de una muerte segura. Visados, documentos de identidad, pasaportes y toda clase de salvoconductos eran escondidos entre el cuadro y el manillar de su montura, surcando las carreteras de media Italia. Miles de kilómetros en los que, con frecuencia, era detenido e interrogado por la policía, cuyos estrictos controles esquivaba hábilmente pidiendo que no tocaran una bicicleta presuntamente calibrada al milímetro para maximizar su rendimiento. Un heroico *Tour de Force* con premio: se calcula que Bartali salvó la vida a unas 800 personas con su peripecia a pedales.

“Mi abuelo era un hombre amable, tranquilo y tímido”, recuerda muchos años después Lisa. “Pero, al mismo tiempo, era franco y con un carácter algo rocoso. Disfrutaba rememorando sus hazañas deportivas, pero siempre evitaba hablar sobre asuntos privados, políticos y familiares”. Esa introspección fue la responsable de que, hasta después de su muerte, prácticamente nadie conociera sus heroicas aventuras. Un secreto que le podía haber reportado la admiración de millones de personas y que, sin embargo, Gino decidió llevarse a la tumba.

***La grandeza de Bartali no se circunscribe a su extraordinario poderío sobre la bicicleta: con el auge del fascismo eligió pedalear contracorriente***



## In memoriam

Aunque son muchos los italianos que mantienen vivo el recuerdo de Gino Bartali, tanto por sus hazañas deportivas como por su arriesgadísima gesta en favor de los derechos humanos, aún hay quien desconoce, especialmente más allá de Italia, la historia que se esconde detrás de la leyenda. Por eso, y a modo de agradecimiento, Israel ha decidido dar el nombre de Gino Bartali a una escuela de ciclismo ubicada en el asentamiento de Ben Shemen, que abrirá sus puertas el próximo septiembre. No es ese el único homenaje que ha recibido el ciclista de Ponte a Ema: su vida también sirvió de inspiración para *Bartali's Bicycle*, una película de animación que repasa sus gestas sobre la bicicleta, tanto en competición como en su afán por salvar la vida de centenares de personas inocentes.

## Modestia y discreción

“Él tenía una máxima, que puso en práctica durante toda su vida: las cosas son buenas sin necesidad de que se hable de ellas, porque al hacerlo pierden su valor”, explica Lisa. “Por eso jamás contó nada a nadie, ni siquiera a su propia familia, sobre sus misiones secretas durante la II Guerra Mundial. Ante todo quiso ser una persona modesta y genuina. Era un hombre reservado, humilde y fuerte. Su estatus de símbolo internacional y famoso héroe se ajusta poco a la que era su verdadera personalidad”.

Pese a ese carácter retraído, es seguro que Gino estaría orgulloso hoy en día de su nieta. Lisa Bartali mantiene viva la llama del ciclismo a través de un blog, *Biciclettami*, que se ha convertido en una referencia para los amantes del ciclismo urbano. “Es un espacio en el que se mezclan arte, cultura e historias de todo tipo”, explica. “Nació hace dos años con un único objetivo: el de transmitir el amor por la bici que heredé de mi abuelo”. En *Biciclettami* se alternan dos secciones: *Two wheels one story*, un diario de viajes urbanos, restauración de bicicletas vintage y entrevistas a tiendas de bicicletas, y *Retrato de familia*, específicamente centrada en honrar la memoria de Gino.

## Un museo en Ponte a Ema

Esta memoria no sólo se plasma en el ámbito virtual, sino también en el real. Porque, en el número 177 de la Vía Ciantigniana de Ponte a Ema, una pedanía cercana a Florencia, se levanta el Museo Gino Bartali, un pequeño edificio con aires de vieja biblioteca en el que se muestran algunos de los recuerdos del inolvidable campeón: maillots descoloridos, oxidadas bicicletas y todo un arsenal de imágenes y vídeos rememorando sus hazañas.

“Por desgracia”, lamenta Lisa, “hay mucha gente que desconoce la existencia de este lugar. Creo que desde las instituciones públicas se le debería dar un poco más de promoción para que más aficionados puedan conocer de primera mano la historia de mi abuelo”. Al recordar la figura de Gino Bartali es imposible que no aflore la nostalgia de aquel ciclismo clásico: “Aquello era un auténtico desafío”, reflexiona Lisa. “Recorrían centenares de kilómetros con bicicletas rudimentarias, ayudados por mecánicos al límite de la extenuación. Una aventura portentosa, algo sólo al alcance de un pequeño puñado de hombres capaces de soportarlo casi todo tanto a nivel físico como mental. ¿Que qué opinaría mi abuelo del ciclismo actual? Bueno... él solía decir que era ciclismo para estudiantes”. Genio y figura. ♡



**ABUS**

Security Tech Germany



**BORDO™ ALARM**

# THE SOUND OF SECURITY

Mejora la seguridad de tu bicicleta y dale voz a tu antirrobo. Con el BORDO™ Alarm, nuestro antirrobo plegable sube al siguiente nivel, incorpora una alarma de 100db, tan fuerte como un martillo neumático.

[abus.com](https://abus.com)

  
Made in Germany



# RUEDAS Y RUEDOS

Entrevistamos a los impulsores de Biking Against Bullfighting, una comitiva ciclista que recorrerá Europa pedaleando para pedir el fin de la tauromaquia.

Gonzalo Garzón

El colectivo de activistas antitaurinos *Vegan Strike Group* se ha hecho popular durante los últimos años, en gran parte gracias a los llamados 'saltos al ruedo', que protagonizados por miembros como el holandés Peter Janssen han hecho correr ríos de tinta en los medios de comunicación. Han sido muchas las corridas de toros durante las cuales Janssen ha accedido en plena lidia a la arena para exigir el fin de la tauromaquia, y no sólo en España: durante un salto al ruedo en Portugal, el activista recibió una brutal paliza por parte de siete miembros de las cuadrillas y operarios de la plaza de Lisboa.



*Los participantes pedalearán 1.400 kilómetros para llamar la atención sobre el sufrimiento animal en las plazas*

### De Holanda a Pamplona

Ahora, *Vegan Strike Group* participa en una nueva iniciativa que tiene a la bicicleta como protagonista: *Biking Against Bullfighting*. El 14 de junio una comitiva ciclista partió de los Países Bajos con destino Pamplona: en total, un recorrido de 1.400 kilómetros a lo largo de tres semanas, en el que los participantes realizarán una media de 70 kilómetros al día.

“La intención”, explican los impulsores de *Biking Against Bullfighting*, “es incluir a más personas en las acciones pacíficas del *Vegan Strike Group* para llamar la atención hacia el sufrimiento de los toros y los caballos en las arenas”. El recorrido estará encabezado por el fundador y portavoz del grupo, Peter Janssen, y se dirige a “todas las personas que simpaticen con el movimiento antitaurino y que quieran unirse durante el recorrido, o bien acompañarnos en algunos de los tramos que queden cercanos a la localidad donde residan, ya que estaremos atravesando territorio de cuatro países: Holanda, Bélgica, Francia y España”. Los responsables han impreso 1.000 pegatinas para repartir durante el recorrido, en el que todo el mundo es bienvenido. “Cabe aclarar que no es un evento de ciclismo profesional”, apuntan, explicando por ejemplo que “participarán simpatizantes antitaurinos que harán todo el recorrido sobre bicicletas eléctricas”.

### Objetivo: San Fermín

La elección de Pamplona como destino final no es casual. “Es una ciudad mundialmente conocida por los encierros de San Fermín”, explican, “pero eso no impide que durante todo el recorrido realicemos acciones de todo tipo”. Así, por ejemplo, el viernes 14 de junio realizaron un acto de protesta a las puertas del Congreso de La Haya, en Holanda, justo antes de emprender su viaje hacia Breda. Al siguiente día, el colectivo se dirigió hacia Willebroek, en Bélgica, cruzando su primera frontera



***El recorrido  
terminará en  
Pamplona,  
donde se sumarán  
a otras protestas  
antitaurinas***

antes de llegar en bicicleta a la sede del Parlamento Europeo en Bruselas. ¿El objetivo? “Si todo transcurre de acuerdo a lo planeado”, aseguran, “nos uniríamos el 5 de julio a las protestas antitaurinas en Pamplona, justo antes de que comience San Fermín”. Por supuesto, todos los recorridos y avatares del viaje se pueden seguir en la cuenta en Facebook de *Biking Against Bullfighting*.

Desde *Vegan Strike Group* están convencidos de que el fin de la tauromaquia está cerca, pero también saben que es un momento decisivo para que su batalla no cese. “Creemos que, hoy más que nunca, debemos luchar por la abolición de la tauromaquia a nivel internacional. Cada vez son más las ciudades y municipios donde se promueve, a nivel legislativo, la prohibición de la tauromaquia o la prohibición de la entrada a los menores de edad a eventos taurinos. Cada vez son más ciudadanos los que expresan sus rechazo hacia esta práctica deleznable, uniéndose abiertamente a las multitudinarias protestas para promover su abolición”, aseguran.

Para ese pretendido final de la tauromaquia es clave el papel del Parlamento Europeo. “La presión del Parlamento Europeo es fundamental para terminar, de una vez, con las subvenciones a la tauromaquia”, recuerdan desde *Vegan Strike Group*, donde consideran que ese apoyo económico debería destinarse a “finés más nobles, como la sanidad pública o la educación”. ♣



Una E-Bike con portacargas.  
Y banco trasero.

# Multicharger



Multicharger Mixte CT vario con equipamiento opcional

**RIESE & MÜLLER**

# [LA PASIÓN] DE ZUL



Zul Awad organizó en Singapur la carrera de piñón fijo Holy Crit, y acabó en prisión por ello. Su historia inspiró el cortometraje documental 'Fixed': hablamos con él y con el director de la película, Ding Jie Ng.

**Dani Cabezas**

Emoción. Velocidad. Riesgo. Compañerismo. Como todo buen amante del piñón fijo, Zul Awad sentía una enorme atracción por los criteriums, las carreras urbanas donde las bicicletas sobrevuelan el asfalto para completar una serie de vueltas por un recorrido. Por ello, y al no existir ninguno en su ciudad, Singapur, decidió que era el momento de ponerlo en marcha.

Fue en septiembre de 2013 cuando, por fin, Zul logró su sueño, dando la salida de esa primera carrera: Holy Crit. Después, y entre esa fecha y noviembre de 2014, organizó un total de ocho ediciones, siempre en carreteras cerradas o sin ningún tipo de tráfico pero, también, sin contar con los permisos necesarios para hacerlo. Una osadía que implicaba un riesgo que hasta él desconocía.

“Obviamente, mi intención inicial era hacerlo todo completamente legal”, explica ahora Awad a *Ciclosfera*. “Pero no contaba con el apoyo de patrocinadores, y al exigir unos costes extremadamente altos la obtención de los permisos sólo hubiera podido cubrirse con unas tarifas de inscripción altas”, argumenta. “Muchos de los participantes eran adolescentes, chavales que todavía estaban en la escuela, y no hubieran podido pagarlos. Como mi objetivo era, sobre todo, que la comunidad ciclista creciera, tomé la decisión de organizar los criteriums de manera ilegal y sin obtener ningún beneficio económico por ello”.

Por desgracia, su decisión tuvo un elevado precio: tras organizar la carrera de noviembre de 2014 él y el coorganizador del Holy Crit, su amigo Eric Khoo Shui Yan, fueron detenidos, esposados e interrogados durante ocho largas horas. Sus teléfonos móviles les fueron requisados. Y, tras un juicio que ocupó un importante espacio en los medios locales, finalmente ambos fueron condenados a siete días de prisión y a pagar una multa de 5.000 dólares de Singapur, lo que al cambio equivale a unos 3.200 euros.

El periplo judicial de Zul llamó la atención de Ding Jie Ng, un joven realizador que se propuso rodar un documental que recogiera su historia. “Conocí a Zul a través de un amigo común”, recuerda Ding Jie. “Estaba muy preocupado con cómo se estaba desarrollando el juicio y con las consecuencias que iba a tener para él, pero a medida que investigué más el caso comencé a sentir una fuerte conexión. Sabía que ahí había una historia auténtica, que necesitaba ser contada”.

### En la noche

El interés se plasmó en un proyecto de documental que, como no podía ser de otra manera, Ding Jie decidió bautizar como *Fixed*. Pero, como si de un criterium se tratara, completarlo no fue sencillo: “Teníamos un presupuesto muy limitado y trabajamos con equipos relativamente simples”, recuerda Jie, “pero superamos nuestros límites para rodar una película con la mejor calidad posible”, explica. Para el cineasta, la mayor fuente de inspiración fue “la obsesión de Zul porque, sobre todo, la película reflejase fielmente el espíritu del Holy Crit. Por eso, entre otras cosas, decidimos apostar por rodar de noche”.



***“Las historias en torno a la bicicleta no hablan solo de individuos, sino también de comunidades”***

El resultado merece la pena. No sólo desde un punto de vista ciclista o cinematográfico, sino también humano. “A través de la historia de Zul hemos visto que las historias en torno a la bicicleta no hablan sólo de individuos”, reflexiona Ding Jie, “sino también de comunidades. Al conocer a Zul descubrimos que el ciclismo no es sólo un pasatiempo, o un deporte, sino también una manera de alentar a los jóvenes de todos los ámbitos a llevar un estilo de vida saludable y mantenerse dentro de una comunidad que tenga ideas similares”.

Sólo nos quedaba una pregunta en el tintero: ¿volvería a hacer lo mismo Zul, ya conociendo las consecuencias que tendrían sus actos? Sin esconderse, se sincera con nosotros: “No me arrepiento de nada, pero no. No lo volvería a hacer. En aquel momento teníamos que actuar de manera clandestina porque, simplemente, no había otra manera de hacerlo. Ahora seguimos luchando para conseguir patrocinadores, pero ya contamos con suficiente apoyo para realizar otro Holy Crit de forma completamente legal”. ♡

Recoge tu invitación en **CENTRO COMERCIAL GRAN PLAZA 2** Majadahonda  
a partir del 1 de septiembre



# ¡¡ Vuelve Festibike !!

13, 14 y 15 septiembre 2019. Las Rozas (Madrid)



[www.festibike.com](http://www.festibike.com)

Organiza:



# TIEMPO DE CAMBIOS

**Analizamos el sector desde la óptica de las tiendas: retos, amenazas y fortalezas. Su pasado reciente y su futuro inmediato.**

**Dani Cabezas**

Corría 2013. La crisis parecía quedar atrás, al menos en el discurso político y de muchos medios de comunicación. El crédito empezaba a fluir y, con él, nuevos negocios nacían. Nuevos emprendedores vieron en la bici una apuesta segura: su uso no sólo no se había resentido durante la crisis, sino que se había incrementado. La bicicleta estaba de moda, e incluso hubo quien pensó que era la nueva gallina de los huevos de oro.

### **Pinchar la burbuja**

Desgraciadamente, no fue así. “Se abrieron un montón de tiendas”, recuerda Carlos Núñez, secretario general de la Asociación de Macas y Bicicletas de España (AMBE), “pero las ventas se han estancado”. Una situación que se plasma en las cifras: en 2018 se abrieron menos tiendas de bicicletas de las que se cerraron.

Miguel Santelices, de la barcelonesa Espaibici, confirma lo complejo del panorama. “Vivimos un momento de saturación de mercado”, sostiene. “Muchos tuvieron la sensación de que este era un buen negocio, pero no hay para todos. El mercado crece, pero crece mucho más la oferta de web, productos, alquileres, tiendas...” Eso sí: no todos lo pasan igual de mal. “Depende de su orientación y tamaño”, reflexiona Pere Caruhe, de Probike. “No funcionan igual las tiendas nicho, generalistas pequeñas, las medianas o las grandes. Eso sí: todas deben tener una orientación clara de servicio al cliente a quien hayan decidido dirigirse”. Para Núñez, “las tiendas grandes están mejor preparadas por su mayor volumen de negocio, pero muchas lo pasan mal. Las pequeñas, sobreviven a base del taller y de la clientela de cercanía. Subsisten con poco personal. Son las medianas las que están en una situación más delicada”.

A menudo resulta complicado saber mover las fichas adecuadamente, y más considerando cómo funciona el negocio. El llamado sistema de programaciones, por el que las tiendas se ven obligadas a comprar un importante número de bicicletas a las marcas cada nueva temporada (y, en consecuencia, tenerlas en stock y venderlas de cara a poder disponer de nuevas bicis cada año) se traduce en enormes dificultades. El modelo está basado en un sistema de push: el que fabrica empuja a la red comercial. Es lo contrario al sistema pull, que consiste en estar atentos a la demanda. El resultado es una fabricación muy dirigida.

Víctor Ibáñez, de la bilbaína Motor Verde, cree que “el problema no es tanto la programación sino cómo está planteado el mercado. Existe tal falta de rigor por parte de algunas marcas que algunas no son interesantes para las tiendas, porque rompen el mercado”, reflexiona. En ese aspecto, Ibáñez considera “fundamental” una mayor unión. “Es un error pensar que otra tienda es competencia. Quien nos hace competir a cara de perro son las exigencias de las marcas en cuanto a programaciones y

*Tras la crisis,  
muchos vieron en  
las tiendas de bicis  
una oportunidad,  
pero las ventas se han  
estancado y muchos  
lo están pasando mal*



foto: Mundoraintxe

***“La otra tienda no es tu enemiga: sólo quiere lo mismo que tú, ganarse la vida”, nos cuentan respecto a la guerra de precios***

compras, así como los clientes. La otra tienda quiere lo mismo que tú: ganarse la vida. Si todo el mundo pudiese hacerlo, nadie se volvería loco tirando los precios. Con toda esta agresividad en las programaciones, los clientes han aprendido a apretar cada vez más, lo que hace que todos ganemos poco. Y el que gana menos acaba cerrando”, lamenta.

“Las grandes marcas ya se están arrepintiéndose del sistema de programaciones”, opina Eneko Astigarraga, de Mundoraintxe (Pamplona). “Que ellos marquen las condiciones de volumen de compra y de secuenciación no tiene mucho recorrido en el tiempo”, asegura. Astigarraga se basa en su propia experiencia. “Nosotros nos hemos bajado de algunas programaciones y vendemos más: al no estar estresado para vender puedes acompañar al cliente en su compra sin sentir esa presión. El invertir miles de euros en stock y estar constantemente pensando que tienes que venderlo resulta contraproducente”, apunta. “Nuestra intención es migrar de un modelo de retailers a productos con identidad propia y sólo nuestros”, desvela Óscar Alcaraz, de Urban Fun y Brompton Junction, en Barcelona. “Es un modo de aportar valor: tú defines los márgenes y la política comercial, igual vendes menos volumen, pero eres dueño de todo lo que pasa”.

### **Vender sensaciones**

Luego, claro, está Internet. Según Carlos Núñez, “en la Red se compran horquillas, frenos, ruedas, cascos o ropa, por lo que la venta en tiendas de esos accesorios está sufriendo mucho. Pero, a la hora de





## ¿Te arreglo la bici?

Por supuesto, el taller sigue siendo una pata esencial en la supervivencia de las tiendas. “Es primordial”, confirma Santelices. “¿Cómo puedes vender una bicicleta si no ofreces después un mantenimiento? Cualquier bici, antes que nada, necesita un taller experto. Incluso la mejor bici del mundo necesita un mantenimiento”. “Cuando era crío era el típico chaval que en mi tiempo libre me pasaba la vida en los talleres”, recuerda Astigarraga con nostalgia. “Eran auténticas tertulias, centros de reunión de ciclistas. Todo el mundo contaba sus historias. El mecánico o vendedor era alguien que te ayudaba, pero también alguien que te escuchaba. Ese espíritu, en las últimas décadas, se había perdido en favor de la tienda super pro, que te vendía productos llevándose un gran margen. Internet ha democratizado eso, pero al mismo tiempo se ha cargado la parte social”. En su opinión, “todo el mundo necesita alguien para contarte lo que le ha pasado cuando en una rotonda ha perdido el control y se ha caído. Las tiendas a veces son casi consultorios sentimentales. Siempre lo hemos sido, pero ese aspecto se había perdido con la tiranía de la parte comercial. Hay que volver a la vieja fórmula del comerciante que, además de educación y cortesía, tiene empatía y capacidad de comprensión”.

comprar una bici, es más difícil: quieres probarla, dudas con la talla, etc”. “El cliente se ha empedrado”, apunta Astigarraga, “porque Internet se lo ha dado todo: el precio, el envío... Por eso hay que poner en valor al comerciante, que puede interactuar. Debemos ser capaces de ofrecer valor añadido, asesoramiento, información y confianza. El que haga eso mantendrá su negocio. El que intente competir con el mundo global lo tiene complicado”, vaticina. “Hace poco vino un cliente y me dijo que había visto un sillín Brooks, que tenemos en la tienda, diez euros más barato en Internet”, cuenta Santelices. “Es que no es el mismo producto”, le contesté “¿Cómo que no?”, me decía. Y yo le expliqué: “Aquí te lo estoy dejando ver. Lo tocas. Te explico cómo mantenerlo y te lo coloco en la bici. No, no es el mismo producto”. Para el responsable de Espaibici, “no vendemos productos sino servicios y sensaciones. Me han dicho tantas veces que el mercado tradicional se iba a morir por Internet que ya no me lo creo: simplemente, será un mercado diferente. Lo importante es mantener la calidad y la profesionalidad. La tienda tiene que ser un lugar de encuentro con el que el cliente se sienta identificado”, sentencia.

## E-speranza

Llegados a este punto, hay quien ha visto en el auge de las bicicletas eléctricas la tabla de salvación de muchas tiendas. ¿Hasta qué punto es así? “Sin duda, las e-bikes están suponiendo un respiro para muchos negocios”, confirma Carlos Núñez. “Hay que tener en cuenta que hablamos de precios medios-altos: vender una bici de 4.000 euros te deja un poco más de margen. Y se venden cada vez más”. Astigarraga coincide, aunque con matices. “Sí: la gente se está subiendo masivamente a las e-bikes, y muchos están haciendo inversiones cuantiosas en ellas, con lo que más de un comerciante está salvando con ellas su cuenta de resultados. Pero estamos asistiendo de manera un poco caótica al desarrollo de unas tecnologías y unos componentes que no sabemos cómo van a funcionar en el tiempo. Nadie está hablando de los residuos de las e-bikes, por ejemplo, y va a ser algo que esté en boca de todos dentro de cinco años”.

Dado que Motor Verde se centra exclusivamente en bicicletas de pedaleo asistido, Víctor Ibáñez conoce bien el negocio: “Hemos cruzado el desierto, y dejado atrás ese tiempo en que la gente pensaba que las eléctricas eran motos”, reconoce. “Para las tiendas convencionales han supuesto un respiro, porque venden algo de más valor, y eso les proporciona ingresos extra. El problema es que muchos están haciendo lo mismo que con la bici convencional: rebajas bestiales. El de las e-bikes podía haber sido un mercado bueno y de calidad y no lo está siendo por este tipo de políticas agresivas de descuento”,



*Tener una tienda de bicis es bonito, pero son necesarias grandes dosis de pasión, sacrificio... ¡y un poco de locura!*

Con todo, Víctor lo tiene claro. “Las bicis, como todo, van hacia un mundo tecnológico. Hacia la conectividad con otros vehículos, con las propias bicis, con semáforos, con lo que se llama la Smart City, con tu taller, etc. Hacia lo que se llama la industria 4.0. Y en ese sentido, la tienda que no esté especializada dentro de unos 10 o 15 años lo pasará muy mal, porque el cliente va a exigirle ese tipo de servicios”.

### **Cuestión de adaptabilidad**


A modo de conclusión, ¿es hoy un buen momento para montar, o incluso sobrevivir, con un negocio como este? Astigarraga es taxativo: “El que esté dispuesto a aceptar la locura como animal de compañía, podrá montar una tienda”, bromea. “La clave es saber reposicionarse todo el rato, porque todo es cambiante”. Víctor Ibáñez se sincera: “Si alguien me pidiese consejo para poner en marcha una tienda de bicicletas, le diría, con cariño, que montase otra cosa. Este es un negocio bonito, pero la palabra negocio hay que ponerla entre comillas”, advierte.

Miguel Santelices sí se atreve con los consejos: “Innova. Diferénciate de todos los demás. Es un consejo que se puede aplicar en cualquier gremio, pero que encaja a la perfección en el caso de la bicicletas. Ante una situación complicada sólo sobreviven los que destacan y marcan la diferencia”. Astigarraga concluye con un mensaje de esperanza. “Está claro que la bici sigue creciendo, especialmente en las ciudades, pero también en el ámbito deportivo. Cada vez hay más gente rodando, y esas personas, y sus bicis, necesitan atención”. Ningún lugar mejor que una tienda para recibirla. ♡

# TANNUS

AIRLESS TIRES

*“airless is more”*

[www.tannustires.com](http://www.tannustires.com) | 

# ESCAPARATE

Plegables para mezclar practicidad, estilo, independencia y autonomía. Inspiradas en la competición para lograr el máximo rendimiento en cada desplazamiento urbano. Con un aire más clásico para aquellos que valoran la pureza y huyen de las estridencias. Y, claro, de paseo... Seguro que hay una bici perfecta para ti, ¿puede ser alguna de estas?

529€



- **Bickerton Junction 1507 Contry Admiralty Blue.** Estilo y funcionalidad. El inconfundible sello british de Bickerton, en una plegable única en su especie. Siete velocidades, 13,2 kilos y un plegado sencillo e intuitivo que se completa en apenas 10 segundos la convierten en una aliada perfecta para la jungla urbana.

[www.vicsports.es](http://www.vicsports.es)

799€



- **Canyon Commuter 3.0.** ¿Buscas una bicicleta para tus trayectos urbanos que te dé fiabilidad, dinamismo y diversión? La Commuter 3.0 de Canyon es una opción perfecta. Ligera y robusta gracias a su cuadro de aluminio, viene equipada con cambio Shimano Deore, potentes frenos de disco de Shimano y cubiertas Schwalbe, lo que proporciona un excelente agarre.

[www.canyon.com](http://www.canyon.com)

1.999€



- **Cannondale 27.5 Bad Boy 1.** La aclamada gama Bad Boy de Cannondale nació para ser lo más parecido a la bicicleta perfecta para la ciudad. Una estética impecable, un cuadro ultraligero de sólo 950 gramos y un nivel de rigidez propio de modelos de competición la convierten en una apuesta segura. El modelo 1 es el más alto y completo de la gama, compuesta por tres bicicletas con distintas prestaciones.

[www.cannondale.com](http://www.cannondale.com)

- **Winora Domingo 30 Disc.** Cuadro de aluminio 6061 hidroformado, cambio Shimano Deore XT T8000 de 30 velocidades y ruedas de 28 pulgadas. Una combinación ganadora para una de esas bicicletas urbanas que marcan la diferencia. Disponible en modelos para hombre y mujer. El eslogan de Winora lo dice todo: Let's move!

[www.winora.com](http://www.winora.com)

999€



- **Liv Flourish 2.** Liv, la gama de bicicletas para mujeres de Giant, sorprende con este irresistible modelo de la temporada 2019. Una bicicleta clásica para rodar con la máxima comodidad, funcionalidad y estilo. Y, al mismo tiempo, una máquina versátil y ligera. Disponible en colores carbono y cromo.

[www.liv-cycling.com](http://www.liv-cycling.com)

549€



- **Giant Expressway.** Elegante, a un precio asequible y con la garantía de calidad y buen hacer de Giant. Así es la Expressway, una bicicleta plegable con ruedas de 20 pulgadas, cambio Shimano Tourney de siete velocidades y sólo 10,9 kilogramos. Con ella no hay excusas, porque también es perfecta para combinar con el transporte público.

[www.giant-bicycles.com](http://www.giant-bicycles.com)

499€



- **Specialized Roubaix Pro – Sram Force Etap Axs.** Comodidad y velocidad, todo en uno. La CrossTrail Elite de Specialized viene equipada con la horquilla de suspensión SR Sountour NCX, que incorpora la tecnología Fitness Brain que la hace idónea para cualquier superficie. Súmale el cambio Shimano SLX de 10 velocidades, los frenos de disco hidráulicos y un cuadro ligero de aluminio A1 SL Premium y el resultado es una bicicleta polivalente como pocas.

[www.specialized.com](http://www.specialized.com)

6.999€



# ESCAPARATE

# ELÉCTRIC

No hay distancia inasequible. Ni cuesta insuperable. Con las bicicletas de pedaleo asistido se acabaron los límites: os presentamos siete máquinas infinitas con las que la diversión, la eficacia y la sostenibilidad están más que aseguradas.

Desde 1.899 a 2.079€ 



- **Legend Etna.** Una de las e-bikes más versátiles y completas del mercado, dueña de una estética absolutamente única en su especie. La Etna de Legend es una plegable eléctrica de montaña con una geometría estudiada hasta el último detalle, horquilla Rockshox, cambios Shimano Deore y el exclusivo sistema inteligente Ebikemotion.

[www.legendebikes.com](http://www.legendebikes.com)

1.099€ 



- **Flebi Jet.** Tras triunfar con sus modelos de rueda más pequeña, Flebi da un paso más con este modelo de plegable eléctrica con ruedas de 20 pulgadas. Su sistema de plegado basculante hace que sea posible compactarla en apenas 5 segundos. El cambio Shimano de seis velocidades y su potente batería Samsung la convierten en una aliada perfecta para el día a día en la ciudad.

[www.flebi.com](http://www.flebi.com)

6.629€ 



- **Riese & Muller Load 75 Vario.** Una capacidad de carga al alcance de muy pocas. Asistencia al pedaleo hasta 45 km/h. Suspensión integral. Y un cambio de buje progresivo Enviolo, cómodo como pocos. Esas son sólo algunas de las características de uno de los modelos de carga e-bike de la marca alemana que más sensación está causando esta temporada.

[www.r-m.de](http://www.r-m.de)

- **Littium Kaos Ibiza 2019.** El modelo 2019 de la marca española incorpora nuevos acabados, nueva pantalla LCD más pequeña y moderna, nueva batería con la posibilidad de incorporar hasta 14 amperios -lo que se traduce en un 40% más de capacidad- y el mismo precio asequible de siempre. Una bicicleta que está conquistando el mercado: descubre por qué.

[www.littiumbykaos.com](http://www.littiumbykaos.com)



1.590€

- **Liv Vall-E+ 3 Power.** Una bici para ampliar horizontes. La Valle-E+ 3 Power cuenta con un elegante diseño que incluye el motor integrado, cinco niveles de asistencia y el exclusivo diseño 3F de Liv, que refuerza la parte inferior del cuerpo de la mujer permitiendo una conducción eficiente y armoniosa. No hay cumbre que se le resista.

[www.liv-cycling.com](http://www.liv-cycling.com)



2.299€

- **Giant Dailytour E+.** Una nueva y diferente forma de explorar la ciudad... o lo que tú quieras. La Dalytour E+ de Giant cuenta con asistencia automática, un potente motor SyncDrive Life de 60 Nm, luces integradas, horquilla de suspensión Monoshock OD2 y un completo sistema de navegación basado en la pantalla RideControl EVO integrada en el manillar.

[www.giant-bicycles.com](http://www.giant-bicycles.com)



2.999€

- **Specialized Men's Turbo Levo Hardtail 29.**

Si la velocidad es tu máxima prioridad, hay pocas eléctricas comparables a la Turbo Levo Hardtail 29. Diversión, eficiencia y la aclamada y exclusiva tecnología Turbo de Specialized, que activa la asistencia al pedaleo cuando más lo necesitas. Una e-bike de montaña ágil y cómoda con el inconfundible sello de calidad de la casa.

[www.specialized.com](http://www.specialized.com)



2.569€



# Ibiza<sup>05</sup>

- Pedaleo asistido hasta 25 km/h.
- Batería Samsung 36V/10.4 A ó 36V/14 A de Ion-Litio.
- Hasta 75 ó 100 kilómetros de autonomía.
- Desde 1.590€.
- Más en [www.littiumbykaos.com](http://www.littiumbykaos.com)



**LITTIUM**

**zoom**

**VEVA**  
**iracle**



**LITTIUM**

# SOMOS NÚMEROS

El llamado Big Data está llamado a cambiar, también, la forma en que nos movemos por las ciudades, especialmente cuando lo hacemos en bicicleta. Exploramos una realidad invisible repleta de posibilidades... y riesgos.

Dani Cabezas

Es un día cualquiera. Sales de casa, te montas en tu bicicleta y pedaleas hasta tu universidad, tu trabajo, una cita. Como tantas otras veces, registras tu itinerario en alguna de las múltiples aplicaciones de teléfono móvil: así sabrás cuántos kilómetros has recorrido cada día, cada semana, cada mes. Podrás ver las calles escogidas para llegar a tus diferentes destinos. Comparar tu trayecto con el de otros usuarios o amigos. Mejorar tu rendimiento. Sentir esa inexplicable satisfacción que te invade cuando ves plasmado en pantalla el fruto de tu esfuerzo. O, simplemente, encontrar la ruta más rápida hacia un destino al que nunca habías pedaleado.

Más allá del uso puramente personal o de ocio, este tipo de costumbres, que generan el conocido Big Data, está cambiando nuestras vi-



foto: Mikael\_Colville\_Anjerssen

das. Y, sobre todo, está siendo utilizado por empresas y gobiernos para analizar el comportamiento de los ciudadanos y sus diferentes tendencias: de opinión, de consumo o, claro está, de movilidad.

Lo que llamamos Big Data son, en realidad, muchas cosas. El término, acuñado por el científico e informático estadounidense John Mashey en los 90, hace referencia al conjunto de datos que se generan en la Red sobre nuestro comportamiento. Pero en un mundo cada vez más conectado, en el que el uso de dispositivos informáticos se ha disparado, el Big Data es, además de una realidad, un suculento negocio. Una oportunidad de mejorar nuestras vidas pero también un riesgo: cada vez más ciudadanos se pregun-

## “El Big Data demuestra que la bici es el vehículo más competitivo para viajes de corta y media distancia”



Arquitecto, urbanista y profesor de la Universidad Complutense de Madrid, Gustavo Romanillos es un experto en la investigación de la movilidad ciclista, tema en el que basó su tesis doctoral y sobre el que ha realizado multitud de estudios.

### Big Data y movilidad... ¿de qué estamos hablando?

En los últimos años se ha acelerado, a un nivel sin precedentes, la presencia de redes de sensores y dispositivos digitales capaces de registrar la actividad humana. Todos dejamos una huella digital en distintos ámbitos, y la movilidad es uno de ellos. Esta vasta huella digital conduce a lo que llamamos Big Data. El término no tiene una definición clara, pero la que mayor consenso académico tiene hace referencia a las denominadas 3 Vs: volumen (producción masiva de datos), velocidad (generación de datos en —o casi en— tiempo real) y variedad (datos estructurados y no estructurados, de distinto origen y naturaleza).

### Y, centrándonos en la bicicleta...

En el estudio de la movilidad ciclista podemos distinguir tres nuevas fuentes de datos: las rutas GPS recopiladas por distintas plataformas, los registros de los emergentes sistemas de bicicleta pública y, con menor relevancia actualmente, la información puntual recopilada por sensores repartidos por las ciudades.

### Por partes... ¿qué aportan las rutas GPS?

Las rutas subidas a través de smartphones y plataformas como Strava, Endomondo o Wikiloc son enormemente valiosas para conseguir grandes muestras y determinar el flujo ciclista en calles o carreteras pero, por motivos de protección de datos, muchas veces no dan información sobre el género, edad o motivo del viaje. Para estudiar dichas cuestiones se han lanzado iniciativas específicas de participación ciudadana: una de ellas, por

tan cuánto saben de nosotros y, lo que es más importante, qué hacen con toda esa información.

En España hay más de 53 millones de teléfonos móviles. De hecho, el número de líneas supera en ocho millones al de habitantes. Y cada uno de esos aparatos, con la salvedad casi anecdótica de ese pequeño porcentaje de ciudadanos que se resisten a tener un teléfono conectado a Internet, incorpora un dispositivo de geolocalización que hace que los datos se sumen, se multipliquen, a cada segundo que estamos en movimiento.



ejemplo, es “Huella Ciclista de Madrid”, generada por mi grupo de investigación de la Universidad Complutense. A través de datos compartidos por ciclistas voluntarios, y mediante un mapa online en vivo, pudimos dibujar la gran huella del colectivo ciclista en la ciudad de Madrid, conociendo los patrones de movilidad ciclista según género o edad, conociendo sus velocidades, distancias y tiempos de viaje según el propósito del mismo y viendo cómo afecta la infraestructura ciclista a la elección de la ruta o a las velocidades de circulación. También, claro, pudimos analizar la movilidad específica de los bicimensajeros, un colectivo de enorme crecimiento por la aparición de Glovo o Deliveroo.

### **¿Qué conclusiones obtuvieron?**

Una de las más importantes fue, por ejemplo, que la bicicleta no es sólo un modo de transporte sostenible, sino que en muchos casos es el medio más competitivo, por encima del coche, autobús o metro, para viajes de corta y media duración, de hasta 20 minutos, en el centro de ciudades como Madrid.

### **Siguiente punto: datos de sistemas de bici pública.**

Estos sistemas se han extendido por ciudades de todo el mundo y el número de usuarios no ha dejado de crecer hasta convertirse en un porcentaje significativo sobre el total de los ciclistas. En este caso, los datos disponibles suelen ser relativos a la estación de origen y destino, y con ellos podemos conocer el total de las rutas, las pautas de movilidad según el día o la semana y cómo afectan cuestiones como el clima o los eventos especiales. Su valor radica en que el sistema registra todos los viajes, constantemente, lo que nos permite realizar una monitorización continua a un coste muy bajo. Además, en algunos casos, como en el de Madrid (BiciMAD), las bicicletas tienen dispositivos GPS que van registrando los viajes con tal frecuencia como para poder reconstruir todas las rutas reales de todos los usuarios. Hablamos, actualmente, de unas diez mil rutas diarias: eso nos permite identificar cuáles son las arterias urbanas más importante, estudiar el impacto de la creación de nuevas infraestructuras o la implementación de políticas como la controvertida zona de tráfico restringido Madrid Central.

### **Privacidad y Big Data: ¿es para inquietarse?**

Es un tema algo delicado y controvertido. Si hablamos de compañías de bicicleta compartida como Mobike, o los que registran otras aplicaciones de lo que hoy consideramos la Mobility as a Service, creo que tenemos que confiar en que actúan de acuerdo a las leyes vigentes de protección de datos. Lo mismo pasa con los datos procedentes de los sistemas de bicicleta compartida, que son anónimos y se almacenan a un nivel, a mi juicio y como investigador, incluso por encima de lo necesario o razonable. En mi opinión, debe protegerse el dato personal, pero también concienciar a la sociedad de las ventajas derivadas del uso correcto de los datos generados de forma pasiva. Sería muy perjudicial que el mindset del “nos controlan” se imponga hasta el punto de que nadie quiera compartir sus datos: en la mayor parte de los casos hacerlo no supone ninguna pérdida de la privacidad, y permite incrementar mucho la eficiencia de unos estudios que, además, pueden generar un gran ahorro económico.

David Gálvez, profesor de la Universidad de Sevilla y fundador de Avocado Labs, es uno de los mayores expertos españoles en la materia. Como ocurre con muchas empresas del sector, la función de Avocado Labs puede resultar difícil de entender para los profanos en la materia. “Es una empresa de reciente creación, basada en el conocimiento generado a través de la investigación y la colaboración entre mi grupo de investigación de la Universidad de Sevilla y empresas aliadas”, explica Gálvez. “Esta colaboración se ha venido fraguando tras desarrollar soluciones matemáticas a problemas de toma de decisiones en el ámbito empresarial, algunas de ellas relacionadas con la movilidad urbana”.



foto: Miguel Barroso

***Gracias a los teléfonos inteligentes, navegadores y apps los algoritmos matemáticos reciben datos constantes que les permiten ir “aprendiendo”***

### **La máquina como cerebro**

Para Gálvez, “el Big Data ha supuesto una revolución en las posibilidades que brindan las herramientas matemáticas en la toma de decisiones. Lo que se conoce como *machine learning* (aprendizaje automatizado, o un método de análisis de datos que automatiza la construcción de modelos analíticos) no deja de ser un ámbito de la estadística que llevamos años desarrollando. El fin último de cada uno de estos métodos es crear una especie de cerebro especializado en resolver un problema concreto. Obviamente, resulta casi imposible llegar a la potencia de un cerebro, en gran parte porque un algoritmo matemático no dispone de la información que obtiene el cerebro a través de sus sentidos. Aunque un algoritmo matemático sólo se especializa en un tipo de problemas, no disponía de datos para mejorar continuamente o, al menos, no en cantidad y velocidad realmente significativa. Pero ahora, gracias a los smartphones, navegadores, apps... se le han dotado de datos que aportamos con nuestro uso. Ahora ya tienen sentidos e información para ir mejorando”.

Parece claro: esto no ha hecho más que empezar. “Las aplicaciones irán aumentando conforme se creen nuevos sistemas de captación y almacenamiento de datos que no dependan de la participación de los gigantes tecnológicos”, vaticina Blázquez. “Cada vez tendremos que usar menos nuestros cerebros para decidir: lo harán los algoritmos nutridos con Big Data. ¿Cuándo fue la última vez que pensaste por dónde ir de un lugar a otro? Mejor le preguntamos al smartphone”.

### Por el bien común

En ese sentido, la pregunta es, más que pertinente, obligada: ¿Cómo puede mejorar el Big Data la movilidad en las ciudades? Incluso yendo un paso más allá, ¿en qué medida puede toda esa acumulación de datos revertir en que las ciudades sean cada vez más ciclistas y, por tanto, más amables y sostenibles?

“El papel del Big Data en la movilidad ciclista es fundamental”, asegura Gregorio Magno, creador de la aplicación Ciclogreen y otra de las personas que, en nuestro país, mejor conoce las posibilidades de toda esa acumulación de datos aplicándola al ciclismo urbano. “Estamos asistiendo a una auténtica tormenta de novedades. Hay muchísimo potencial a la hora de recoger todos esos datos”. Qué hacer con ellos es, sin duda, el gran quid de la cuestión: Ciclogreen asesora con frecuencia a ayuntamientos que, como los de Barcelona o Berlín, se han interesado en sus servicios. Y la experiencia ha sido muy positiva. “Los estudios han arrojado patrones muy interesantes del uso de las vías. Poder disponer de esos datos nos permite saber dónde hacen falta infraestructuras ciclistas, o conocer de primera mano el uso que se hace de las ya existentes, sabiendo cuáles pueden saturarse o descubriendo las que, quizá, no eran tan necesarias”.

Dicha información dista mucho de la que los distintos gobiernos e instituciones tenían hasta hace bien poco. “Antes la fuente de datos era muy reducida: cámaras de tráfico o sensores que cuentan el paso de ciclistas”, recuerda Magno. “Ahora se está yendo mucho más allá: las cámaras ya son capaces de identificar el tipo de vehículo, y existe una gran evolución en cuanto a la disponibilidad de datos que vienen de aplicaciones como Ciclogreen: podemos analizar parámetros como los trayectos, la velocidad media o el origen y el destino de los viajes en bicicleta. También, y no menos importante, la tecnología ha posibilitado conseguir muchos más datos en menos tiempo”.

David Blázquez recuerda que la importancia del big data no se limita al ciclismo. “Taxistas, VTCs, repartidores, conductores particulares... Todos usan ya estas herramientas para conocer rutas, estado del tráfico,

***Cada vez usaremos menos nuestros cerebros para decidir: en su lugar lo harán algoritmos nutridos por el Big data***





***Según los expertos,  
con el Big Data ga-  
namos mucho más  
de lo que perdemos:  
nuevos sistemas  
contra los robos,  
conectividad con otros  
servicios...***

velocidades... El problema para dar el paso definitivo en el ámbito de la movilidad es la posesión de los datos”, apunta. “Datos públicos de tráfico, densidad o tipo de transporte podrían permitir a administraciones hacer proyectos y diseñar espacios y vías urbanas más acordes con la movilidad real de sus ciudades, o incluso usar esos mismos datos para intentar cambiarlas. Pero, como digo, solo hay datos disponibles limitados. Los datos de las aplicaciones de navegación más usadas son privados, de los autores de esas aplicaciones, y solo ellos tienen el poder de plasmar en una foto cada aspecto relacionado con la movilidad”, lamenta.

### **¿Estamos controlados?**

Uno de los grandes debates que rodean tradicionalmente al Big Data es el que pone en una balanza qué ganamos y qué perdemos con esta nueva realidad, así como los riesgos que conlleva. Gregorio Magno lo tiene claro: “Ganamos mucho más de lo que perdemos. Sobre todo, si partimos de la base de que esto no tiene marcha atrás: cada vez vamos a estar más conectados. El usuario es responsable de hacer un uso responsable de las nuevas tecnologías”. Entre las ventajas, Magno enumera que “ahora podemos organizarnos mejor y acceder a servicios más personalizados. Esto, aplicado a la bicicleta, va a permitir nuevos sistemas antirrobo, o que la bici esté más conectada con otros servicios. No creo que suponga un riesgo ni nos haga menos libres porque, gracias al avance de la protección de datos, a las empresas como Ciclogreen se nos exige muchísimo para que se informe al usuario de qué se hace con los datos. En última instancia, él es el dueño de esos datos. Estamos ante una gran oportunidad, especialmente en un escenario de emergencia como el actual,



con siete millones de muertos al año por culpa de la contaminación: el Big Data y la movilidad ciclista conectada es una herramienta fundamental para afrontar ese cambio de paradigma tan necesario”.

“La cuestión daría para escribir varios libros”, apunta David Gálvez. “Lo que alguien puede creer que es negativo, para otra persona puede ser positivo. La definición de riesgo es, pues, algo subjetiva. Para mí es un riesgo confiar en estas técnicas o en su implementación sin conocer su naturaleza. Por ejemplo, hay algoritmos sobre los cuales sus diseñadores han dejado de tener control: no saben cómo piensan, ni qué les lleva a tomar una decisión u otra. Simplemente saben que es lo mejor para el objetivo y restricciones para los que se han programado. Son las famosas “cajas negras”. Sin embargo, lo que para mí es un peligro, para otros puede ser algo positivo, ya que lo que importa es producir algoritmos en serie y resolver los problemas de decisión que se plantean. Por otro lado, están las teorías demasiado pesimistas, del tipo “nos controlan”. . . Bueno, todavía puedes tomar una decisión: no tener smartphone, o usar la tecnología conscientemente, pensando a quién le vas a dar tus datos y para qué los van a usar. De lo que no hay duda es de que, en la era actual, los datos son poder, y la concentración de poder nunca fue algo demasiado bueno para la humanidad”. ●

LEGEND



[legendebikes.com](http://legendebikes.com)

Hora de hacerte con la ciudad.

Tres de los nuestros



# SOL RODANTE

Conocemos a Sayaka Matsuse, ciclista apasionada y cofundadora de Giracha, un local clave para el ciclismo urbano en Osaka (Japón).

## ¿Qué es Giracha, y cómo nació?

Giracha es la tienda de bicicletas que monté junto a mi compañero, Rene, hace ahora 10 años. Es el lugar donde trabajo cada día, ayudando a los clientes a encontrar cualquier cosa que necesiten relacionada con el mundo de la bicicleta. Pusimos en marcha este negocio porque teníamos un sueño: poder trabajar en aquello que amamos y, al mismo tiempo, ofrecer en Osaka un lugar dedicado a las bicicletas custom. En aquel tiempo, 2009, era algo extraordinariamente minoritario.

## ¿Qué es lo que más te gusta de tu trabajo?

La posibilidad de conocer a mucha gente. A este lugar llegan ciclistas procedentes de todo el planeta, algo de lo que me siento muy afortunada.

## ¿Qué tipo de ciclistas se dejan caer por Giracha?

Tenemos de todo: desde familias locales, que buscan bicis para todos sus miembros, hasta corredores profesionales de Keirin (carreras ciclistas muy célebres en Japón). Gente joven, adulta, ancianos... Niños de dos años que quieren una bicicleta de equilibrio y jubilados que buscan una eléctrica. ¡Hay una bicicleta para cada tipo de ciclista!

## Trabajando en un lugar así, tienes unas cuantas bicicletas. ¿Cuál es tu preferida?

Mi vieja Kuwahara roja, una BMX cruiser,

con pintura personalizada y ruedas de 24 pulgadas. Pero también recuerdo con especial cariño otras dos bicicletas clásicas de carreras: una 3rensho y una Nagasawa, ambas de color rosa brillante.

## ¿Cómo es pedalear en Osaka?

Cada vez mejor. De hecho, diría que es una ciudad abiertamente *bike-friendly*: los conductores son pacientes, las carreteras están muy cuidadas y no hay ni un solo bache. Y si lo que te gusta es el ciclismo de montaña tienes parajes increíbles y plena naturaleza muy cerca del centro de la ciudad.

## Vayamos a rodar... y luego a comer. ¿Cuáles son tus restaurantes preferidos de la ciudad?

No hay nada como un ramen en Mecha Kucha, en el barrio de Shinmachi. Para degustar la comida de estilo Izakaya (un tipo de bar muy popular en Japón) iríamos a Sonoda, en la zona de Tanimachi. Y, si prefieres Teishoku (plato típico compuesto de distintas variedades), lo mejor es pedalear hasta Uraya, en el barrio de Horie. Por último, y para probar algo realmente diferente, podemos ir a Minos, cerca de la cascada, donde encontraremos Frank, un bar de temática ciclista especializado en hamburguesas, y cuyas paredes están decoradas con bicicletas, sobre todo BMX, vintage. ♡



# LOBO SOLITARIO

Modelo, ciclista e influencer. Entrevistamos al sudafricano Sean Sakinofsky, un apasionado de la bicicleta con más de 63.000 seguidores en Instagram.

## **Para quien no te conozca más allá de las redes sociales, ¿quién eres?**

Soy Sean Sakinofsky. Tengo 46 años y vivo en Ciudad del Cabo, Sudáfrica. Mucha gente me admira y piensa que soy una persona increíble. En realidad soy un tipo incómodo, complejo y difícil a quien le gusta la soledad. Buena parte del encanto del ciclismo está en la fraternidad de pedalear con otros, pero siempre hay quien prefiere hacerlo solo. Yo soy ese lobo solitario.

## **¿A qué te dedicas?**

Soy el director creativo de la marca que fundé en 2014, SaK07. También represento a otras marcas líderes mundiales de ciclismo, como Look, Mavic, Shimano y Wahoo Fitness.

## **¿Qué papel dirías que juega la bicicleta en tu vida?**

La bici no juega un papel en mi vida: la bici es mi vida. Lo es todo para mí: vivo para pedalear.

## **¿Cómo dirías que la bici te ha cambiado la vida?**

Fundamentalmente, me ha dado un modo de ganarme la vida y me ha ayudado a sobrellevar la depresión con la que he luchado durante la mayor parte de mi vida adulta.

## **¿Qué bici usas?**

Actualmente, una Look 785 Huez RS. Está equipada con la serie Shimano Ultegra 8000 Di2. Las ruedas cambian según las condiciones.

## **Tu cuenta de Instagram es muy popular. ¿Qué crees que es lo que más le gusta a la gente de tus fotos?**

Creo que soy diferente en la forma en que me retrato. Me veo distinto y creo que mi modus operandi es diferente. Puede que no sea del agrado de todos, pero mi atractivo es auténtico. No trato de ser alguien, pues no lo soy. Soy real y honesto. Las redes sociales se prestan a ser muy falsas: mucha gente aparenta ser lo que no es. Yo, por mi parte, trato de ser lo más real posible. Si digo que soy un tonto malhumorado y un gruñón es porque lo soy.

## **¿Cómo seleccionas las imágenes que publicas en tu perfil de Instagram?**

No es un proceso fácil. Puedo salir a dar una vuelta y tomar entre 20 y 40 *selfies* para tratar de obtener la toma correcta que tendría el impacto requerido para las redes sociales. También hago trabajos de edición con las imágenes. Es algo parecido a una forma de arte. También subo imágenes de fotógrafos profesionales que cuentan una historia y dialogan con la persona que las ve.

## **¿También te mueves en bici por la ciudad?**

No tengo coche, así que la bicicleta es mi medio de transporte para todo. Y cuando necesito un coche, utilizo Uber.

## **¿Alguna vez has pedaleado por España?**

Lamentablemente no. Pero de hacerlo, creo que no iría a Girona, que es un poco el cliché y el sitio donde van todos los ciclistas. Lo más probable es que fuese a algún lugar alejado de todo y de las multitudes. Me gusta disfrutar de la soledad. ♡



# TODO PASIÓN

Iraís Maya es periodista y fundadora de la plataforma Maya en Bici, clave en el movimiento que lucha por convertir Ciudad de México en una urbe más ciclista.

## ¿Cómo te definirías a ti misma en pocas palabras?

Como una mujer perseverante. Un motorcito imparable que funciona a base de sonrisas, alegría... y de kilómetros en bici.

## ¿Cómo es pedalear cada día por tu ciudad, México?

Es un viaje de colores, sabores y olores. Es la mejor manera de vivir mi ciudad. No había conocido tan a fondo esta gran urbe hasta que comencé a pedalear y, pese a que significa un gran reto a superar día con día, es la manera más efectiva de realizar traslados diarios. En la Ciudad de México se realizan 34,5 millones de viajes al día. Vivimos en una sociedad de estrés, aglomeraciones, tráfico y, si a eso le sumamos que las condiciones como transporte público no son las suficientes para movernos, nuestro trajín del día se convierte en una odisea. Movernos en bici en una ciudad tan transitada es un desafío, el más hermoso al que me he enfrentado.

## ¿Se toman en serio la bicicleta las autoridades?

El hecho de que haya una sola muerte de personas que se mueven en bici, es no valorar y tomar en cuenta la vida del otro. Hasta que no logremos ser un país que reduzca a cero las muertes por hechos de tránsito no podremos decir que nuestras autoridades se interesan por las personas.

## Tienes un canal de YouTube muy exitoso. ¿Qué es lo que más te gusta de comunicarte con tus seguidores a través de los videos?

Mi gran satisfacción es sumar a una persona más a la movilidad en bici. Cuando alguien me comparte que ha logrado hacerlo, la retribución a lo que implica sostener una plataforma social está cubierta. Mi objetivo es que cada día seamos una comunidad más extensa, una comunidad más despierta y mejor capacitada para enfrentar los retos que tenemos en cuanto a movilidad y medio ambiente.

## ¿Qué debe tener un buen video para acumular muchas visitas e incluso llegar a convertirse en viral?

Pasión, definitivamente. Comunicar con el corazón es fundamental para involucrar a los espectadores. En adelante podemos pensar en contar algo que sea de interés para nuestra sociedad. Prácticamente una se convierte en un experimento de sus propias vivencias y decidir compartirlo con el mundo implica una responsabilidad muy grande.

## ¿Cómo sería un día ciclista perfecto en Ciudad de México? ¿A dónde irías?

Sin lugar a dudas a refrescarme entre la vegetación del Bosque de Chapultepec, llevar un buen libro, una buena botana y parar en el Audiorama del Bosque, mi lugar favorito. ♡

# EN EL PARAÍ

No importa lo mucho que te hayan contado o creas saber sobre ella: Ámsterdam sigue siendo, a día de hoy, una ciudad llena de secretos. Te descubrimos algunos de ellos a pedales.

Ana Castán





# SO



foto: Snapseed





foto: Tim Snell

***La ciudad tiene dos caras: la conocida, de la que todo el mundo habla, y una más escondida y repleta de libertad y convivencia***

Nadie que visite Ámsterdam lo hace como un libro en blanco, carente de imágenes, experiencias o consejos previos. No en vano su fama mundial la precede, e infinitos titulares la han moldeado como la capital mundial del cannabis, la prostitución legal o, en definitiva, la libertad. Así llegan a la capital holandesa la gran mayoría de sus visitantes: con una nítida imagen de la ciudad dibujada en su subconsciente. Sabedores de la lección. Dispuestos, sin duda, a dejarse fascinar, pero no tanto a ser sorprendidos.

Sin embargo, lo cierto es que Ámsterdam tiene dos caras muy definidas. La más conocida es esa de la que todo el mundo habla, la recorrida por infinidad de visitantes que abarrotan las estrechas calles del Centrum y se ven rodeados de espectáculos para los sentidos. Escaparates con mujeres en ropa interior, coffee shops de los que asoman olores tan exóticos como en otros lares prohibidos, smartshops repletos de extraños artilugios y, claro, tiendas de gofres para recuperar fuerzas o superar la resaca. El inevitable paseo en barco turístico por los canales, la aventura de sobrevivir como peatón a sus estrechas calles llenas de ciclistas o la primera calada de un porro de marihuana pura. Actividades y recuerdos de todo tipo para llenar los cuadernos de bitácora del turista.

Sin embargo la otra cara, la más desconocida, es esa que cuenta que Ámsterdam es un trocito de tierra con alma propia. Una ciudad que



foto: antoine\_k

no es lo que uno ve a simple vista, sino lo que sus habitantes han hecho de ella. Un lugar que ofrece a sus residentes la posibilidad de construir una vida a su gusto, con libertad plena para ser y hacer sin emitir ni recibir juicios. Desde un primer momento sientes que Ámsterdam es tu casa porque te conoce y, seas como seas, te deja ser.

Ámsterdam puede presumir de acoger a personas de todas las nacionalidades. Dotada, desde hace más de tres siglos, de un carácter multicultural que ha impreso la palabra tolerancia en su ADN, la ciudad presume de ello no sólo por una cuestión de valores. Hay también una gran razón pragmática: la convivencia pasa por ver y permitir las costumbres del otro, no por imponer las propias. Armonía y libertad todo en uno, gracias a la responsabilidad individual y el respeto común.

Otra de sus señas de identidad es la actividad constante, quizá fruto de esa libertad y afán de hacer cosas o probablemente unida al carácter hiperactivo holandés. Cada día suceden en Ámsterdam cientos de eventos orientados a saciar cualquier ansia creativa, cultural o deportiva. Workshops de pintura, cerámica, música o teatro, exposiciones de arte, talleres de fotografía, festivales de cine, quedadas para practicar cualquier tipo de actividad física o reuniones para “intercambiar” idiomas... Y un lema presente en la mente de cualquiera: prohibido aburrirse.

***Ámsterdam es  
sinónimo de  
actividad constante,  
y la mejor forma  
de disfrutarla es  
pedaleando***



## Cinco consejos para pedalear...

- No te confíes. El hecho de que en Ámsterdam haya tantas bicicletas no implica que moverse en ella por sus calles sea sencillo: debes tener unas habilidades básicas de manejo.
- Mantente siempre a la derecha del carril bici. Si tu velocidad es de paseo, algo habitual en el turista, te cruzarás con muchos otros ciclistas que se desplazan al trabajo o a una cita a gran velocidad.
- Olvida el GPS. ¿Quieres llegar a Beatrixpark? Lo mejor es el camino: piérdete por las calles menos transitadas, señala siempre que vayas a parar y mira la ruta en tu móvil solo en momentos puntuales. Como ciudad juguetona que es, Ámsterdam te pone difícil el orientarte, pero en el fondo su encanto son precisamente esos rincones que vas encontrando mientras te pierdes.
- Ojo a las intersecciones. Deja pasar siempre a un *amsterdammer* que venga en bicicleta. En aquellas que tienen unos triángulos blancos invertidos, detente siempre, y ponle un extra de precaución antes de cruzar.
- Utiliza el sentido común. No gires a la izquierda sin mirar, no cruces una calle sin fijarte bien (y a ambos lados, pues aquí el tráfico de bicis está permitido casi siempre en ambos sentidos), señala cada movimiento con los brazos, respeta los semáforos y a los peatones, no invadas las aceras, no pares en seco... Haz, en definitiva, lo que esperarías que hiciera cualquier otro ciclista responsable.



foto: Baptiste Pons

## La ciudad de las bicis

Zuecos, queso, molinos... Simples estereotipos exprimidos hasta el infinito para entretener al turista, porque la verdadera cultura holandesa reside en las bicicletas. El vehículo que lo invade todo le confiere un carácter único a la ciudad e incluso puede llegar a abrumar al recién llegado. Los carriles bici, muchas veces más anchos que la acera, están en todas partes. El flujo de ciclistas es constante. Y, desde luego... todos parecen tener mucha prisa. Pero lo que, a simple vista, puede parecer una locura a la que también contribuyen tranvías y coches esconde un orden tácito que, a menudo, dicta el sentido común. También la interacción constante entre ciclistas, peatones y el resto de vehículos: basta una mirada furtiva para negociar al instante y tomar una decisión conjunta.

Hay quien piensa que el clima frío y lluvioso, frecuente en Ámsterdam, puede suponer algún tipo de impedimento para que la vida en la ciudad se desarrolle con la máxima intensidad. Pero nada más lejos de la realidad: llueva o truene, en la capital de Holanda nadie deja de pedalear. Como bien dicen los holandeses: "No estamos hechos de azúcar: rodamos y nos secamos después". De hecho, en los días más fríos la bicicleta es concebida como una ventaja: el frío sólo se percibe durante las primeras pedaladas. El resto sólo es cuestión de entrar en calor y llevar buena ropa de abrigo. Y tampoco los niños se amilanán ante las inclemencias del tiempo: el transporte en

**TALLER EL BON PEDAL**

Solucionamos todo tipo de problemas mecánicos

¡En cualquier bicicleta!

Corte de radios a medida

Av. Roma nº115 . Barcelona  
[www.tallerelbonpedal.com](http://www.tallerelbonpedal.com)  
 @tallerelbonpedal

Bicicletas, accesorios, talleres, viajes...

**mundoraintxe**

Calle Nueva 121 - 31001 Pamplona - 948 213033  
[www.mundoraintxe.com](http://www.mundoraintxe.com)

Especialistas en Brompton  
[www.caproblema.com](http://www.caproblema.com)

**CAPROBLEMA**  
 BROMPTON Barcelona

**EL CICLO**

BIKE ART & RENTAL

EL CICLO BICYCLE CONCEPT STORE  
 Carrer Nou de Sant Francesc 17  
 08002 Barcelona  
[www.elciclobcn.com](http://www.elciclobcn.com)  
[www.facebook.com/RCicloBcn](https://www.facebook.com/RCicloBcn)

**BICICLAJE**

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

- VENTA**  
Dinero en el acto
- DEPOSITO**  
Hasta 3 meses
- PLAN REMOVE**  
Cambia tu bici por otra

Batauzos, 2 - 28925 Alcorcón (Madrid)  
 Tel: 912 596 073 + info@biciclaje.es  
[www.biciclaje.es](http://www.biciclaje.es)  
 Móvil: 656 579 987

WhatsApp, Facebook, Twitter icons

**motorverde**

Venta y alquiler de bicicletas eléctricas

Entrega gratuita a domicilio.  
[www.motorverde.es](http://www.motorverde.es)

**in-gravity bike**

MADRID. Plaza Mariano de Cavia 1.  
 SANTANDER. Avd. Juan Carlos I, s/n local 4 y 5. Camargo

[www.in-gravitybike.com](https://www.in-gravitybike.com)

**KIDS ON WHEELS**

**BICICLETAS Y MOVILIDAD URBANA PARA NIÑAS Y NIÑOS**

PATINETES, CASCOS Y MÁS ACCESORIOS

Plaça de la Vila de Gràcia, 18  
 Barcelona  
[www.kidsonwheels.es](http://www.kidsonwheels.es)



foto: Nick Busse

*Haciendo una ciudad incómoda para los coches han conseguido que la bicicleta sea la reina absoluta de la movilidad*

bicicleta está dentro del plan de movilidad nacional, todo el país está conectado por sendas ciclistas y existe la posibilidad de que un niño que va al colegio en un pueblo cercano no tenga transporte público para llegar, pero sí un carril bici. Una realidad que provoca que, desde muy jóvenes, la infancia y la bicicleta sean una sola cosa.

### **Cuestión de funcionalidad**

La pregunta es ineludible... ¿Cómo han conseguido que la bicicleta, junto con el transporte público, sea la reina absoluta de la movilidad urbana? Sencillo: proyectando una ciudad que, por decisión propia y meditada, hace incómodo el uso del coche para desplazarse del punto A al B de la forma más rápida. Esto, unido a los altos impuestos y otras “pequeñas” incomodidades como la disminución gradual de las plazas de aparcamiento hacen que, por ejemplo, personas que viven en el barrio del Jordaan (en la zona Centrum) deban esperar cuatro años para conseguir permiso de aparcamiento en la calle y pagar mucho por éste. Mejor en bici.

# recicleta

Pasión y experiencia

**BROMPTON** **BROOKS**

**ORBEA** **DAHON**

**Gudereit** **SURLY**

**KLICKfix** **ORTLIEB**

**vsf fahrradmanufaktur**

ZARAGOZA 976 295 800  
www.recicleta.com



**espaibici**

movilidad humana

ORBEA, BROMPTON, BROOKS, DAHON, GUDEREIT, KLIKFIX, ORTLIEB, SURLY, VSF, LEZYNE, KNOX

C/Bruc, 63 > 08009 Barcelona  
Tel: 93 512 31 43 > e-mail: botga@espaibici.com  
www.espaibici.com



# DeQueBikes

TALLER DE BICICLETAS

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

# 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

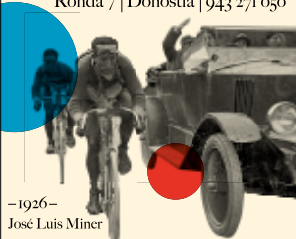
Especialistas en import/export de bicicletas

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

# MINER

minerbicisurbanas  

Ronda 7 | Donostia | 943 271 050



-1926-  
José Luis Miner

**freel**  
ELECTRIC BIKES

Eléctrica. Plegable.  
Ligera. Urbana.

www.freel.bike



VENTA - TALLER - ALQUILER



**DOYOU BIKE**

Tu tienda especializada en bici deportiva y urbana

 **TREK** 

RIESE & MÜLLER KALKHOFF

WWW.DOYOUBIKEONLINE.COM



## No sólo Centrum

A Ámsterdam conviene venir con una certeza: si quieres aprovechar tu tiempo, mejor perderse por sus calles y parques. La ciudad está repleta de hermosos rincones y planes sorprendentes, y cada uno ha de descubrir, con cierta improvisación, los suyos. En eso consiste la libertad y la anarquía *amsterdammer*: en recorrer zonas menos conocidas y, siempre, a golpe de pedal.

Jordaan. El carácter del auténtico Ámsterdam... sin salir del centro. Conviene ir un poco más allá de los Tres Grandes Canales y descubrir la foto más bonita de la ciudad: el Café Papeneiland, un bruin cafe *amsterdammer* con un amabilísimo personal. El sitio perfecto para probar la *appeltaart* holandesa o disfrutar de una buena cerveza.

Oost. El barrio más multicultural de la ciudad. Imprescindible realizar una visita al molino-cervecería Brouwerij t'IJ (cuidado, que cierran pronto) y recorrer el mercadillo de Dappermarkt, tanto para almorzar como para descubrir y dejarse embriagar por su infinita cantidad de especias.

Ámsterdam West. Un barrio joven y algo caótico donde puedes disfrutar tanto de un buen brunch en De Bakkerswinkel, como de una excelente cerveza de su carta de elaboración propia en Troost, todo ello dentro de un inmenso parque llamado Westerpark. Si te gustan los mercadillos, pocos como el Ten Kate Markt que se monta todos los días excepto los domingos.

Noord. Para muchos, la parte más desconocida de la ciudad es la que se encuentra tras la estación. Cada día es más popular y tiene más vida. Prueba de es la filmoteca Eye, la música en directo de Noorderlicht Café, el mercadillo más grande de Europa que se celebra una vez al mes, el IJ Hallen, o los productos biológicos y de proveedores locales de Landmarkt. Y por si te preguntas qué hacer pasadas las doce de la noche por el Oeste de la ciudad, De School tiene la respuesta a tus ansias de vencer a la madrugada bailando a ritmo de DJ.

Además, la oferta de servicios de *car sharing* ha ido aumentando en los últimos años. Con la posibilidad de alquilar con tu móvil de forma inmediata desde un pequeño coche eléctrico hasta una furgoneta de gasolina, poseer un coche ha dejado de ser una necesidad para el *amsterdammer*. Más bien al contrario: supone molestia, gasto y falta de flexibilidad. Algo a lo que añadir un elemento importante, de índole histórica: no todo el mundo sabe que Ámsterdam fue, durante mucho tiempo, una ciudad tan atestada de coches como cualquier otra. Fue la lucha de los propios ciudadanos (hartos de los incesantes atropellos) lo que, unido a la crisis del petróleo de 1973, hizo que los políticos decidieran apostar con fuerza por la bicicleta. Hoy en día, Ámsterdam es un paraíso para los sentidos. Un lugar que descubrir y redescubrir. Pero, sobre todo, un lugar único para pedalear. ♡





# Recibe la revista **Ciclosfera** en tu casa

**15€** (NACIONAL)  
SUSCRIPCIÓN ANUAL (4 NÚMEROS)

**25€** (INTERNACIONAL)  
SUSCRIPCIÓN ANUAL (4 NÚMEROS)

[www.ciclosfera.com](http://www.ciclosfera.com)

## DISTRIBUIDORES RECOMENDADOS

### ALICANTE

• **Bikes and City**  
c/ San Vicente 61  
[www.bikesandcity.com](http://www.bikesandcity.com)

### BARCELONA

- **Cap Problema**  
Av. Diagonal, 380  
[www.capproblema.com](http://www.capproblema.com)
- **Eroica Caffè**  
C/ Consell de Cent, 350  
[www.eroica.cc/caffe-barcelona](http://www.eroica.cc/caffe-barcelona)
- **El Bon Pedal**  
Avenida Roma 115  
[www.tallerelbonpedal.com](http://www.tallerelbonpedal.com)
- **El Ciclo**  
C/Nou de Sant Francesc 17  
[www.elciclobcn.com](http://www.elciclobcn.com)
- **Kids on Wheels**  
Plaça de la Vila de Gràcia, 18  
[www.kidsonwheels.es](http://www.kidsonwheels.es)

• **Recycling Barcelona**  
Carrer de Sardenya 209  
[www.somosrecycling.es](http://www.somosrecycling.es)

• **Abril bike**  
Carrer Sardenya 209  
[www.abrilbike.com](http://www.abrilbike.com)

• **Espaibici**  
C/ Bruc, 63  
[www.espaibici.com](http://www.espaibici.com)

• **Freeel**  
C/ Ros de Olano, 11  
[www.freeel.bike](http://www.freeel.bike)

• **OhBike**  
Diputació 286, bajos  
[ohbikefactoria.com](http://ohbikefactoria.com)

### BILBAO

• **Motor Verde**  
Avenida Zumalakarregi, 3  
[www.motorverde.es](http://www.motorverde.es)

### MADRID

• **Biciclaje**  
c/ Betanzos 2  
Alcorcón  
[www.biciclaje.es](http://www.biciclaje.es)

• **in-Gravity Bike**  
Pza. Mariano de Cavia, 1  
[www.in-gravitybike.com](http://www.in-gravitybike.com)

• **Recycling Madrid**  
Ronda de Toledo 18  
[www.somosrecycling.es](http://www.somosrecycling.es)

### OVIEDO

• **Recycling Oviedo**  
c/ Samuel Sánchez 4  
[www.somosrecycling.es](http://www.somosrecycling.es)

### PAMPLONA

• **Mundoraintxe**  
C/ Nueva, 121  
[www.mundoraintxe.com](http://www.mundoraintxe.com)

### SAN SEBASTIÁN

• **Miner Bicicletas**  
C/ Ronda, 7  
[bicicletasminer@hotmail.com](mailto:bicicletasminer@hotmail.com)

• **Zikloteka**  
Paseo Duque de Mandas, 66.  
[www.cristinaenea.eus/zikloteka](http://www.cristinaenea.eus/zikloteka)

### SANTANDER

• **in-Gravity Bike**  
Avenida Juan Carlos I, s/n,  
Local 4-5 (Camargo)  
[www.in-gravitybike.com](http://www.in-gravitybike.com)

### VALENCIA

• **Doyoubike**  
Avinguda del Port, 143  
[www.doyoubike.com](http://www.doyoubike.com)

• **Doyoubike**  
Carrer del Mar, 14  
[www.doyoubike.com](http://www.doyoubike.com)

• **Doyoubike**  
Carrer de la Sang, 9  
[www.doyoubike.com](http://www.doyoubike.com)

### ZARAGOZA

• **Recicleta**  
c/ Asalto 69  
[www.recicleta.com](http://www.recicleta.com)

Consulta el resto de distribuidores en [www.ciclosfera.com](http://www.ciclosfera.com)

# NIÑOS GRANDES

Ilustración, sentido del humor y pasión por el ciclismo urbano: con esos ingredientes se cocina 'Dibuja y pedalea, un proyecto de ilustración conocido y amado por casi todos los ciclistas de Barcelona.

Dani Cabezas





**H**ay quien cree que somos lo que estamos programados para ser. Que buena parte de nuestra vida, habilidades e incluso designios son fruto de una herencia genética, capaz de abrirse paso con el tiempo y pese a cualquier dificultad.

Es posible que Karin Du Croo, de padre holandés y madre catalana, nacida en los Países Bajos hace 46 años aunque residente en Barcelona desde los 14, estuviera predestinada a amar la bicicleta. O quizá la culpa de que lo haga con tanta intensidad la tiene el hecho de que, como buena niña holandesa, tuvo desde siempre una relación muy estrecha y natural con los pedales, que no ha parado de intensificarse hasta el día de hoy.

“Mis primeros recuerdos ciclistas eran que mi hermana tenía una Gazelle, y yo se la robaba constantemente”, recuerda ahora riendo Karin. “Y después, ya cuando vinimos a vivir a Barcelona, que mi padre me prohibía pedalear porque era muy pequeña. No le sirvió de nada: en cuanto se despistaban cogía mi bici y me iba al colegio en ella a escondidas”.

### **De la pantalla al papel**

Además de una rebelde y experimentada ciclista, Karin es también una veterana profesional del mundo audiovisual. “Soy realizadora”, explica, “y comparto una pequeña empresa, Nueve Ojos, con otros dos socios. Hacemos eventos, animación, posproducción de cine... Un poco de todo”, cuenta. Un mundo apasionante pero, también, muy exigente e intenso, que requiere pasar largos periodos de tiempo delante de una pantalla y, en consecuencia, desconectar. Y es así cómo Karin encuentra su válvula de escape: pedaleando... y a través de la ilustración.

“Estudié Bellas Artes, y siempre he procurado mantener viva mi pasión por el dibujo”, explica. Fue así como nació hace cinco años Dibuja y Pdalea, un sobrenombre artístico, una comunidad, un llamamiento a la

*“Me gusta dar voz a otros ilustradores que amen la bicicleta, o a ciclistas a los que les guste dibujar”*



ciudadanía o, probablemente, todo eso al mismo tiempo. “Existe cierta confusión sobre qué es, en realidad, Dibuja y Pedalea, y eso me parece divertido. Aunque hay quien cree que somos un montón de gente, en realidad no es más que mi alias”.

Una confusión que se explica por el espíritu colaborativo que, a menudo, ha tenido y sigue teniendo el proyecto. “Me gusta dar voz a otros ilustradores que amen la bicicleta, o a ciclistas a los que les guste dibujar”, explica. Gente que tiene cabida en los perfiles de Facebook e Instagram de Dibuja y Pedalea, las dos principales plataformas en las que se da salida y rienda suelta a la creatividad. Pero Dibuja y Pedalea es mucho más: también una pequeña revista autoeditada, carteles, postales, bolsas e incluso una serie de divertidos cortometrajes animados que se pueden ver en Vimeo.

### **Volver a la infancia**

El sentirse un espíritu libre es parte esencial de un proyecto que reivindica esa parte de nosotros mismos que fluye con naturalidad cuando aún somos niños, y con la que conectamos inmediatamente al subir a una bicicleta. “Cuando somos pequeños dibujamos con facilidad y sin miedos: simplemente cogemos lápiz y papel y disfrutamos de ello, sin pensar en el resultado”, apunta Karin. “Después, ya con 9 ó 10 años, llegan los complejos. Empiezan a hacer hincapié en cómo dibujas, en si logras pintar algo parecido a la realidad, llevando a muchos niños a la conclusión de que no valen para ello”, lamenta.



Una conclusión, en su opinión, errónea. “Dibujar bien no es un don: todos podemos hacerlo, porque mejorar es sólo una cuestión de horas. Cuanto más tiempo le dediques, más fluida será la relación entre tu cabeza y tu mano. Y, más allá de la destreza, lo importante es que todos podemos disfrutar haciéndolo. Al dibujar lo fundamental no es el resultado, sino el proceso. Por eso estoy convencida de que nunca es tarde para volver a dibujar: puede hacerse a los 30 años, a los 40 o en cualquier momento de la vida”.

A la hora de valorar el trabajo de otros ilustradores, y siguiendo con su manera de entender la profesión, Karin entiende que “lo importante no es la técnica o la formalidad, sino una buena idea, qué se comunica, cómo se traslada un concepto o una idea a una imagen. Yo intento, con mejor o peor suerte, incidir en el humor, algo muy necesario. Trabajo mucho con la metáfora, con la exageración, tiendo a buscar los extremos. Sí, por ejemplo, me duele el culo tras muchas horas en bici dibujo un culo enorme, como de mandril. Si logras transmitir a través de una sonrisa obtienes una doble satisfacción. Nos tomamos demasiado en serio todo, tanto en la vida como en el ciclismo urbano. Que si los coches, que si los peatones, que si los patinetes... ¡El humor es descompresión, una válvula de escape!”

### Para todos los públicos

¿Tiene ese humor, plasmado en sus inconfundibles ilustraciones, la capacidad de cambiar las cosas y hacer de Barcelona un lugar mejor para los ciclistas? “¡Ojalá!”, ríe Karin. “Dicen que una imagen vale más que mil palabras, y es cierto que, aunque sea un poco, mi obra toca a la gente. Cuando hago una ilustración intento que sea para todo tipo de públicos y, desde que pusimos en marcha la asociación Abril Bicis Mil, con la que desarrollamos la iniciativa 30 Días en Bici, tuve la suerte de poder ocuparme de la imagen gráfica. Eso nos ha llevado muchas veces a colgar ilustraciones en lugares sin un público ciclista, y que también hayan funcionado me parece muy interesante”.

Y es que gran parte del objetivo de Dibuja y pedalea es conseguir una Barcelona más ciclista. “Creo que el gobierno de Ada Colau ha apostado por la bici”, asegura, “algo que se refleja en la construcción de 200 kilómetros de carriles bici. Pero hay que ser más radical y apostar por disminuir los coches: si queremos una ciudad sostenible, es lo que toca. Tengo la sensación de que se quiere contentar a todo el mundo, incluso al lobby anticiclista que, como en todas partes, también hay en Barcelona. Pero necesitamos medidas urgentes contra la contaminación, y eso exige determinación y valentía”, concluye la ilustradora. Dos ingredientes que ella sigue poniendo a cada uno de sus trazos. Eso sí: siempre con la alegría por bandera. ●



## 1. The Barrel Bag.

Un homenaje a los viejos barriles de brandy que llevan los perros San Bernardo. Este bolso de cuero Walnut Studiolo es 100% *made in USA* y está fabricado a mano de manera artesanal.

**PVP: 130 €**

[www.walnutstudiolo.com](http://www.walnutstudiolo.com)



## 2. BikeParka.

Si las motos se cubren para protegerlas de la lluvia, ¿por qué no también las bicicletas? Eso es lo que se preguntaron los creadores de BikeParka, una resistente funda para cuidar a tu compañera como se merece.

**PVP: 30,50 €**

[www.chainreactioncycles.com](http://www.chainreactioncycles.com)



## 3. Cámara trasera Cycliq Fly 6.

Es importante lo que ocurre delante de ti... pero también lo que pasa por detrás. Con la cámara Cycliq Fly 6 podrás grabarlo todo y, al mismo tiempo, hacerte ver gracias a su potente luz LED.

**PVP: 179 €**

[www.cycliq.com](http://www.cycliq.com)



## 4. 100 lugares únicos para ir en bicicleta.

Un título fundamental para todos aquellos amantes de la aventura que estén siempre en busca de nuevos y deslumbrantes destinos.

**PVP: 23,90 €**

[www.librosderuta.com](http://www.librosderuta.com)



## 5. Miniaturas ciclistas.

En la década de los 50, la empresa familiar Fonderie Roger creó unas icónicas figuras ciclistas dedicadas a los participantes del Tour que causaron sensación. Ahora, desde Cycling Souvenirs las recuperan manteniendo intacto su encanto original

**PVP: desde 11€**

[www.cyclingsouvenirs.com](http://www.cyclingsouvenirs.com)





## 6. Tannus Armour.

La única solución antipinchazos del mercado diseñada para utilizarse con cámara de aire. Un accesorio perfecto para un uso urbano, gravel y montaña.

**PVP: 29,99 €**

**[www.tannustires.com](http://www.tannustires.com)**

## 7. Maillot Squadra Castelli.

La reputada firma italiana lanza este exclusivo maillot con motivo de la Santander Triatlón Series 2019. Tejido del ProSecco Micromesh para mantenerte siempre seco, paneles laterales de malla para mayor transpirabilidad, mangas elásticas y ribetes reflectantes. Para rodar con comodidad, seguridad y estilo.

**PVP: 84,95 €**

**[www.cdc-sport.com](http://www.cdc-sport.com)**



## 8. Combo Led Delantero + Trasero MJ 902.

Una poderosa luz con una potencia máxima de 2000 lúmenes y batería de litio recargable 7.4V 5200mAh. Y todo, con un nuevo diseño, limpio y aerodinámico que se adhiere a su marco con correas de nylon para un ajuste resistente.

**PVP: 119,99 €**

**[www.cdc-sport.com](http://www.cdc-sport.com)**



## 9. Mochila Ortlieb Atrack.

La primera mochila impermeable que se abre como una bolsa de viaje: cómoda y resistente, se abre longitudinalmente con un cierre de cremallera, lo que facilita enormemente la logística a la hora de empacar. 25 litros de capacidad para llevar contigo todo lo que puedas necesitar.

**PVP: 179,99 €**

**[www.vicsports.es](http://www.vicsports.es)**





## 10. Calcetín Sunday Monday.

Extremadamente suave al tacto, su hilo con una estructura de multifilamento aporta una transpirabilidad excepcional.

**PVP: 14,46 €**

[www.vicsports.es](http://www.vicsports.es)

## 11. Sensor ANGi.

Specialized lanza un dispositivo que te protege antes, durante y después de un accidente. ANGi se conecta a la aplicación Specialized Ride para dispositivos iOS o Android y, si detecta un choque, envía una alerta a tus contactos.

**PVP: 49,90 €**

[www.specialized.com](http://www.specialized.com)



## 12. Casco Abus Hyban Core.

La serie Urban de Abus está pensada para aquellos que hacen un uso diario de su bici, utilizan el casco como accesorio o prefieren la elegancia sencilla para su outfit de negocios. Versátil y cómodo, el Hyban Core está disponible en cinco colores.

**64,95 euros.**

[www.abus.com](http://www.abus.com)

## 13. Candado plegable Abus 5700/80 Core.

Una estética inconfundible y atractiva, unida a la seguridad, hacen de este candado plegable de Abus una apuesta ganadora. Sus diferentes colores hacen juego con la gama de cascos Hyban Core.

**59,95 euros.**

[www.abus.com](http://www.abus.com)



## 14. GoPro Hero 07.

Una estabilización perfecta y una resolución increíble. Son dos de las características de la GoPro Hero 07, uno de los últimos modelos de la cámara de acción por excelencia. Para que tus rutas en bici se vean simplemente impecables.

**PVP: 219,99 €**

[www.es.shop.gopro.com](http://www.es.shop.gopro.com)



## 15. Banda reflectante.

Un accesorio sencillo y barato, pero enormemente útil. Póntela en la muñeca o el tobillo para hacerte ver por el resto de vehículos.

**PVP: 2,96 €**

[www.bikestocks.es](http://www.bikestocks.es)



## 16. Camiseta Happy Pills.

Las pastillas de la felicidad. Una alegoría que entiende a la perfección cualquiera que monte habitualmente en bicicleta.

**17,50 €**

[www.teeherivar.com](http://www.teeherivar.com)



**FLEBI**



PLEGABLE



LIGERA



ELÉCTRICA

**SUPRN**





***'The Bicycle Boy's Collision'*** (John Olsen, 1961)

Los furiosos brochazos de Klee, el entusiasmo vital de Matisse y el hambre de juego y diversión de Picasso se funden en los niños de John Olsen, un revolucionario pintor australiano que, en 1955, se fijó en los muchos ciclistas que salían a pedalear por el Parque del Centenario de Sidney. El contraste entre el peso de los cuerpos humanos y la ligereza que, aupados en sus bicicletas, obtenían casi por arte de magia le inspiró a crear una serie de obras que celebran la alegría de vivir, la libertad y el compañerismo inherentes a estos caballos de acero. *The Bicycle Boy's* es el germen: en los lienzos posteriores no sólo amplía su fascinación por el ciclismo sino que radicaliza sus trazos, hasta terminar convirtiéndolos, en *The Bicycle Boy's Collision* (1961), en una hipnótica colección de garabatos donde los jinetes se descontrolan en una escena trepidante y disparatada, imprescindible y gamberra.

Rafa Vidiella



Nº 1 MUNDIAL

**EXPRESSWAY. MÁXIMA MOVILIDAD.**

*¿Quién dijo que los trayectos diarios son aburridos? En metro, en el tren o pedaleando por las calles de la ciudad, la Expressway tiene todo lo que necesitas para desplazarte más rápido. ¡Convierte tus desplazamientos cotidianos en aventuras!*

Más info en <https://www.giant-bicycles.com/es/bikes-expressway-2019>



Giant España



@Giant\_ESP

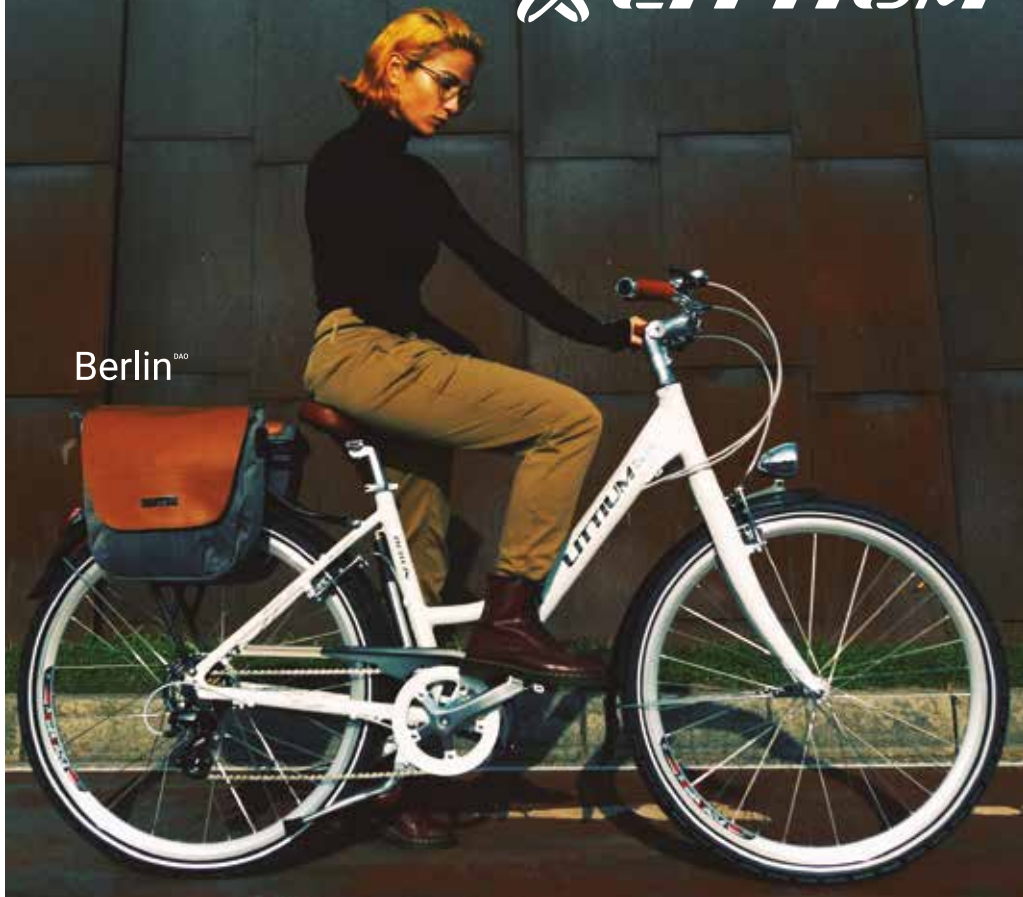


giant\_bikes\_es

 **GIANT**

 **LITTium**

Berlin <sup>DAO</sup>



Berlín, más cerca que nunca.

**1.610 €**  
(antes 1.990 €)

Promoción válida del  
**28** de junio al **28** de agosto.  
Hasta fin de existencias

Más en [www.littiumbykaos.com](http://www.littiumbykaos.com)