

Ciclosfera

más bicis, mejores ciudades



Bellas Bicis

Eliza Southwood

GRANDURANCE 6 FMIN



BERGAMONT



SOMOS LA

MOVILIDAD URBANA

#myridemytime

bergamont.com

SUMARIO

#33/ otoño 2020



BICICLADAD

58



MOMENTOS

28

38
MUNDOBICI



MARAVILLAS

14

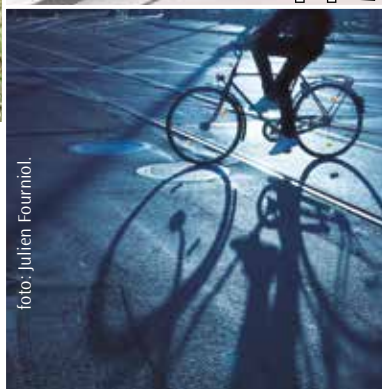


foto: Julien Fourniol.

02

Quiénes somos

Qué pensamos

06

Timbrazos

10

Rincones

12

Contrarreloj

18

Retrovisor

22

Clic-cistas

24

Héroes

42

Sin Prisa

48

Escaparates

52

Tres de los nuestros

68

Ilustrados

76

Bazar

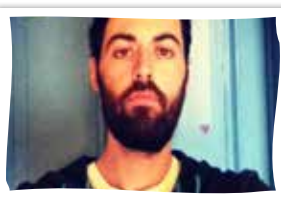
80

Ultimátum



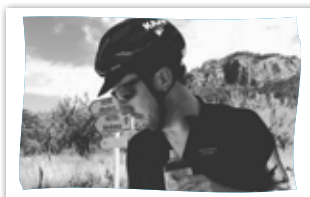
ELIZA SOUTHWOOD

Fue descubrir sus ilustraciones... y enamorarnos de su obra. Sus creaciones, muchas veces relacionadas y protagonizadas por ciclistas y bicicletas, merecían nuestra atención y, por supuesto, el *Ilustrados* y hasta la portada de este número. Si queréis adquirir alguna de sus creaciones, visitad elizasouthwood.com.



GIORDANO POLONI

Vive en Milán, donde trabaja como ilustrador y diseñador gráfico. Su estilo (que puedes admirar en Instagram en [@giordanopoloni](https://www.instagram.com/giordanopoloni)) le ha convertido en uno de los jóvenes artistas de referencia en Italia, y uno de sus estupendos dibujos nos llevó a contactar con él para nuestro *Ultimátum*.



JOHN McDERMOTT

John vive en Belfast, Irlanda del Norte, es un apasionado de las bicicletas (tiene tres impactantes modelos, uno de los cuales está retratado en la sección *Rincones*) y maneja un delicioso proyecto, *Velovisual* (está en Instagram: [@velovisual](https://www.instagram.com/velovisual)), donde crea ilustraciones personalizadas de bicicletas. ¿Cómo no íbamos a querer conocerle?



MALCOLM WALLACE

Como sabes, nuestra pasión por la fotografía está reflejada en la sección *Clic-Cistas*, donde desfilan los mejores fotógrafos de la escena ciclista mundial. Esta vez entrevistamos a Malcolm Wallace, capaz de inmortalizar el ambiente de Oakland, California. En Instagram está buena parte de su obra: [@malcolmwallacephotography](https://www.instagram.com/malcolmwallacephotography)

Biclosfera

Director: Rafa Vidiella (rafa@biclosfera.com) **Redactor jefe:** Dani Cabezas (dani@biclosfera.com). **Directora de producción:** Laura Rincón (laura@biclosfera.com) **Director creativo:** Raúl Marco (raul@biclosfera.com). **Director de arte:** Raúl Amigo. **Textos:** Gonzalo Garzón, John McDermott, Laura Rincón. **Fotos:** John McDermott, Mike Bink, Malcolm Wallace, Amanda Nieves González, Gema Sandonis, José Eduardo Romero, José Luis Jiménez, Juan Carlos Hernández, Marta Alonso Lagarda, Vicente Guil, Dean Nicholson, Roberto Pena, Juanjo Florensa, Cofidís, Silvia Casorrán, Yano Caradec, Carlos Pinho, Julien Fourniol. **Ilustraciones:** Eliza Southwood, Giordano Poloni. **Publicidad:** publicidad@biclosfera.com **Contacto:** contacto@biclosfera.com ©Biclosfera **Edita:** Biclosfera **Diseño:** Undergraf S.L. **Imprime:** MyC Impresión **Depósito Legal:** M-7809-2012

Biclosfera es una publicación independiente, que no pertenece a grupo, colectivo o asociación alguna. Biclosfera 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 Biclosfera se financia con la publicidad impresa de la misma.

Síguenos en



Hablar de bicis

Pasan las semanas a toda velocidad sacudidas por distintos torbellinos mediáticos. El principal, por supuesto, gira en torno a la pandemia sanitaria. A su alrededor, un huracán de noticias casi siempre negativas y marcadas por desacuerdos, descalificaciones y enfrentamientos políticos. Mucho pesimismo. Mucho enfado. Un ambiente cada vez más polarizado. Y, por supuesto, un clima ensombrecido por la amenaza de la desinformación, la manipulación y las fake news. De desconfiar de casi todo y, para remediarlo, tener que acudir una y otra vez a las fuentes más afines. Reforzando así nuestras convicciones pero, al mismo tiempo, alejándonos de las de los demás. Evitando puntos de acuerdo. Transformándonos en adeptos de una única verdad, nuestra verdad, que probablemente tampoco sea cierta por completo.

En medio de un panorama, para muchos, desolador, contemplamos cómo la bicicleta emerge en más conversaciones. Se habla de ellas en los nuevos presupuestos del Gobierno, donde se les dedica por primera vez una partida (apenas cinco millones de euros) para la creación de una Estrategia Estatal de la Bicicleta. Una cifra ridícula comparada con la que reciben otros sectores (no hace falta citarlos, son los de siempre), pero que denota que, aunque sea poco a poco, la bici se hace presente en determinados ámbitos. Porque también se habla de ellas en muchos ayuntamientos. Se le dan ayudas en algunas comunidades autónomas. Son noticia en grandes medios de comunicación. En resumen: el moverse en bicicleta, algo que sonaba extraño, se normaliza y considera una opción.

Sin caer en un optimismo absurdo (llevamos casi nueve años en este proyecto), en *Ciclosfera* nos sentimos cada vez más cerca de un punto crítico y estimulante. La pandemia acelera procesos. Los cambios que estamos viviendo abren los ojos y la mente a buena parte de la sociedad. Las transformaciones pueden ralentizarse pero son difíciles de extinguir, y es obvio que el presente y el futuro exigen una movilidad sostenible. Estos tiempos nos hacen sentir más frágiles, pero esa fragilidad es síntoma de humanidad. Implica una sociedad más humana, donde la bicicleta se antoja como una inmejorable compañera de viaje. Intentamos reflejarlo en esta revista. Lo recordamos y difundimos a diario en nuestra web y redes sociales. Es lo bueno, y apasionante, de nuestro proyecto: sentir que nuestra verdad es real, incluyente, optimista. Capaz de cambiar y mejorar el mundo. Gracias por leernos, escucharnos y pedalear con nosotros. ♡



Rafa Vidiella
Director de Ciclosfera



 **LITTium**



E-bikes plegables con hasta 100 Km
de autonomía por 5 céntimos

IBIZA DOGMA



www.littiumbykaos.com

EL GUSTÓMETRO


Estas son las imágenes que más likes han cosechado los últimos meses en Facebook e Instagram.



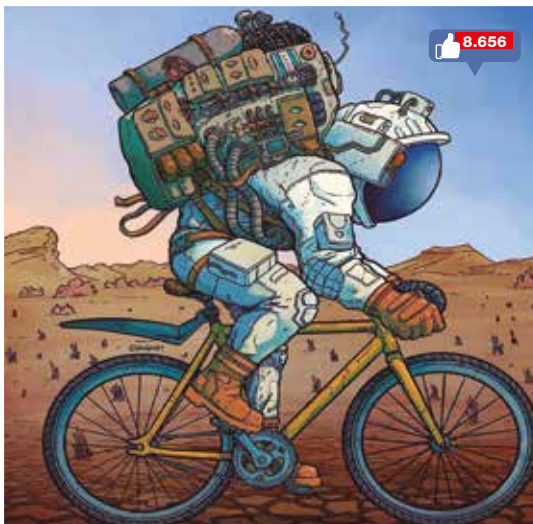
 8.999

La bici no es de pobres o 'hippies' ni un juguete. No es lo que les queda a los que no pueden permitirse otra cosa, ni una mera herramienta para hacer deporte o pasear el domingo. O sí, es todo eso, pero sobre todo es una forma de cambiar la economía, la sociedad, el planeta.

La bici es una revolución; un modo de cambiar tu vida y la de los que te rodean.

#PALABRADECICLISTA 

 7.329



 8.656



 7.312



 6.317



 5.742

BICYCLE NOMAD



 3.987



 3.568



 2.960

ERES TÚ, PERO MÁS RÁPIDO

EL EQUILIBRIO PERFECTO

Pedalea y adéntrate en las montañas o por las calles de tu ciudad. La Vado SL te asiste hasta los 25 Km/h con una autonomía de 128km. Además, es un 40% más ligera que una bicicleta eléctrica convencional, está diseñada para seguirte el ritmo.

Subir escaleras, bajar al vestíbulo, allá donde vayas irá la bicicleta.



[SPECIALIZED.COM/TURBO-VADO-SL](https://www.specialized.com/turbo-vado-sl)

A debate



● CREATIVIDAD

Una imagen de Thorsten Hasenkamm, un bocadillo en blanco... y la creatividad de nuestros lectores. ¿Qué diálogo pondrías tú?

- *“¿Qué bueno! No sabía que montabas en bici. ¿Quedamos un día? ¿Cuál es tu número?” (El Alfre).*
- *“Plan B. Acaban de confinar esa zona” (Lia Pain).*
- *“Hay que buscar una bici de tu talla, grandullón” (Carlos Navarro).*
- *“No nos ha tocado ná en el rasca” (Rafael Juan Torres).*
- *“Voy a llamar a mi chica para decirle que llegaré tarde”. (Dwika Laniakea).*



● EL EJEMPLO DE JACQUES

El biofísico suizo Jacques Dubochet ganó el Premio Nobel de Química en 2017. Cuando le preguntaron si quería algo, contestó que una plaza de aparcamiento para bicis en la Universidad de Lausanne, donde es profesor.

- *“Y que tenga que ganar un Nobel para que le hagan caso..... Tiene telita el tema” (Juan Hernández).*
- *“Bendito profesor, que respuesta tan magnánimamente sencilla y grandiosa” (Efren Cruz).*
- *“Algunos rebuznarán: un gran científico andando en bicicleta, sin un coche grande y costoso para lucir” (Pedro Vargas).*
- *“Yo también quiero parkings para bicis en los super, cerca de los bares, y en todos los organismos públicos. Y si pueden ser dentro de los locales y edificios, mejor” (David DS).*



● MALDITO CLAXON

¿Qué hacer cuando un coche se sitúa detrás de ti y te pita? Esto opina la comunidad *Ciclosfera* (Foto: claxon).

- *“Yo soy de las lanzar besos, sonrisas llenas de dientes y “buenos días”. Me encanta verles las caras, entre flipados y rabiosos” (Tamara Marzo).*
- *“Más de un susto me he llevado por los pitidos. Pero no me quito en absoluto. Que se aguanten y cuando puedan adelantar con seguridad que lo hagan” (Mari Haas).*
- *“Por desgracia, en carretera la mayoría de las veces no da tiempo a reaccionar de otra forma que agarrando el manillar en tensión del susto e intentando mantener la bici recta” (Alejandro Ardanuy).*
- *“Lo importante es entender que todos somos usuarios del espacio publico” (Jorge Magaña).*

▶ SUB TOUR eRIDE 10



APARCA TU COCHE

Con la SCOTT SUB Tour eRIDE 10 moverse por la ciudad es mucho más fácil. Gracias a su motor Bosch con batería de 625 Wh, la SUB Tour eRIDE es perfecta para ir al trabajo. Equipada con luces de alta gama y portabultos, viene preparada para ofrecerte kilómetros y kilómetros de fiabilidad sin contratiempos.

eRIDE

[SCOTT-SPORTS.COM](https://www.scott-sports.com)

© SCOTT SPORTS 2020 | Photo: Simon Ricklin

 **SCOTT**



La bicicleta como reducto de paz y espacio para la reflexión. La fotografía como forma de darle las gracias. Esta es la sencilla y cautivadora historia de John McDermott.

Como todas las tardes, el sol de Belfast (Irlanda del Norte) entraba en el recibidor de casa con cierta timidez. Yo había tenido un día de trabajo muy ajetreado y, me acuerdo perfectamente, agradecí especialmente ese paseo en bicicleta 'after work'. El aire en la cara, la sensación de poder desconectar de todo, el poder poner mis pensamientos en orden. Cuando crucé el umbral de la puerta dejé la bici en la entrada, como todos los días, pero me fijé en la luz. En la calidez del conjunto. Y, como forma de darle las gracias por la felicidad y calma que me había regalado, decidí hacerle una foto a mi bici. Es una Charge Plug Single Speed y, aunque tengo dos bicicletas más (una Canyon Ultimate CF SLX y una Cervelo S2), es con la que voy y vuelvo siempre de trabajar. Las otras... Las cojo siempre que puedo, cosa que no es fácil con tres hijos pequeños y una preciosa y paciente mujer. Además, estoy metido en un proyecto llamado VeloVisual, en el que creo ilustraciones de bicicletas bajo demanda. 🐣

TANNUS
ARMOUR



WATCH THE VIDEO

EXPLORER THE CITY

LEADERS IN PUNCTURE PROTECTION WWW.TANNUSTIRES.COM

SILVIA CASORRÁN



Pocos ciclistas, al menos en Barcelona y alrededores, no conocen a Silvia Casorrán. Al fin y al cabo, su nombre es fundamental para entender el ciclismo urbano en la capital catalana en los últimos tiempos. Silvia es técnica del Área Metropolitana de Barcelona (AMB) y coordinadora de la Red de Ciudades por la Bicicleta, pero también gran amiga de *Ciclosfera* desde hace tiempo: no podía faltar en nuestra Contrarreloj. ♡

Escapada	▶	Sprint
Cuadro	▶	Componentes
Gorra	▶	Casco
Giro	▶	Tour
Carril bici	▶	Calzada
Subida	▶	Descenso
Rodar sola	▶	Acompañada
Madrid	▶	Barcelona
Ruedines	▶	Equilibrio
Fixie	▶	Plegable
Frío	▶	Calor
Café	▶	Red Bull
Playa	▶	Montaña
Izquierda	▶	Derecha
iOS	▶	Android
Día	▶	Noche
Papel	▶	Web
Cine	▶	Música
Correr	▶	Pasear
Beatles	▶	Stones
Vino	▶	Cerveza



CASTELLI

Castelli se pone serio con su colección casual

Lo que llevan los auténticos ciclistas cuando se bajan de la bici

Aunque nos gustaría pasar mucho tiempo sobre ruedas, terminamos estando más horas sin nuestra bici que con ella. Por eso Castelli cuenta con una amplia colección casual, tres amplias gamas que reinterpretan su tecnología e innovación cuando aparcas tu máquina.

VG ATELIER

Castelli tiene sus raíces en 1876 en una sastrería de Milán, llamada Vittore Gianni, conocida por su calidad, innovación y una pasión por el deporte que le llevó a equipar a Alfredo Binda, la Juventus y el AC Milán. Ese ADN original (el escorpión y el nombre de Castelli no aparecerían hasta mucho después) marca los productos VG Atelier, que guardan la artesanía, obsesión, tecnología y estilo del atelier, prendas hechas a mano con tejidos finos y técnicas artesanales.

MC STUDIO

Al hacer la mejor ropa de ciclismo a veces encontramos piezas que se transforman en complementos perfectos para no ir en bici. Tejidos, construcción y estilo reinterpretados, para que puedas lucir elegante y sentirte rápido. Mantenemos la marca discreta para que pueda usar estas piezas en la oficina o en tu tiempo libre.

SPORT

Para cuando estés listo para relajarte con un rendimiento avanzado. Ropa deportiva de y para ciclistas: camisetas, polos, sudaderas, pantalones cortos y pantalones con cortes atléticos y tejidos cómodos. Gran parte de esta colección es la misma ropa que llevan los ciclistas profesionales para sus viajes y descansos entre carreras, mientras que otras piezas están hechas para que vivas tu pasión 24/7.





Rij 8 Boven 234
Onder 246 →

ARTE SUBTERRÁNEO



Como sacado de una película futurista, el parking de bicicletas de Koningin Julianaplein, en La Haya (Holanda), no se parece a nada antes visto. Sus artífices nos explican los entresijos de su creación.

Dani Cabezas
fotos: Mike Bink fotografie

El reto era resolver los problemas de los aparcamientos subterráneos: techos bajos, falta de luz natural, ausencia de vistas al exterior...

Aunque Robert van Asten, concejal de cultura y movilidad de La Haya, conocía bien el proyecto, su sorpresa fue mayúscula el día de la inauguración. Era primero de julio, miércoles, y el esperado aparcamiento de bicicletas bajo la plaza de Koningin Julianaplein, junto a la estación de tren principal de La Haya, se convertía en realidad. Y todo eran buenas noticias: cultura y movilidad, las áreas que gestiona Van Asten, se daban la mano a través de una obra modélica. “Es como aparcar tu bici en un museo”, declaraba el concejal, y no exageraba: desde la luminosidad hasta la decoración se habían mimado al máximo, creando una sensación única entre los usuarios.

Eslabón clave

“La conexión bicicleta-tren es un elemento fundamental en una red de movilidad urbana”, explica Rene Toneman, director creativo de SILO, empresa que junto al estudio de arquitectura Marsman hizo realidad el proyecto. “En los Países Bajos, muchos municipios se enfrentan a la creciente necesidad de aparcamientos de bicicletas en las proximidades de las estaciones de tren. Utrecht, Leiden y Tilburg tienen una gran capacidad. Zwolle y Amsterdam están aumentando la suya. Había que hacer lo mismo con La Haya”.

Y vaya si lo lograron: con espacio para unas 8.000 bicicletas y un nutrido servicio de bicicletas de alquiler, el nuevo parking de Koningin Julianaplein va de la mano con el reciente desarrollo urbanístico de la zona. “El proyecto ha formado parte de la reconstrucción de la plaza frente a la estación central”, explica Toneman. “El desarrollo incluye torres residenciales, nuevos espacios comerciales y una amplia zona ajardinada. Todo eso, sumado a este aparcamiento subterráneo para bicicletas, constituye una entrada realmente acogedora a la ciudad”.

Acogedora pero, también, rompedora. “Nuestra ambición era crear una instalación de vanguardia”, añade Toneman, “capaz de resolver los problemas habituales de los estacionamientos subterráneos. Techos bajos, falta de luz natural, ausencia de vistas exteriores... Para resolverlo, creamos un techo blanco brillante y extraordinariamente alto. Marcas direccionales inteligentes. Pasillos espaciosos. Y paredes de vidrio retroiluminadas, que crean una experiencia inesperada e impresionante. La aplicación integrada de luz, y su identidad espacial, hacen que la instalación parezca aún más espaciosa y apoyan la orientación intuitiva, lo que provoca que los usuarios tengan mucho más sencillo encontrar su bicicleta”, apunta Toneman.

Tras las huellas de Escher

A la hora de buscar inspiración para el diseño del nuevo parking, Toneman y su equipo encontraron una mina en uno de los artistas más



célebres de su país: M.C. Escher, famoso por sus figuras imposibles y grabados de mundos imaginarios. “La idea básica de la infraestructura”, cuenta Toneman, “es la arquitectura pasada, presente y futura de La Haya”. Pero a la belleza histórica de la ciudad (la tercera más grande de los Países Bajos, centro administrativo del país y dueña de imponentes edificios renacentistas) se le sumaron unos originales elementos en la fachada que, como explican sus creadores, “se entretejen sutilmente creando una metamorfosis luminosa inspirada en Escher. A medida que pasas, experimentas el horizonte de la ciudad con un movimiento suave. Si tienes más tiempo, puedes explorar los edificios de referencia de manera individual”.

Es así como el parking incorpora referencias al Ridderzaal, el Palacio de la Paz o el Kunstmuseum de Berlage. A obras de reconocidos arquitectos como Richard Meier, Bernard Tschumi, Hans Kollhoff, Benthem Crouwel, Zwarts & Jansma. Y a proyectos futuros, firmados por estudios como Powerhouse Company, JCAU o NOAHH. ¿El precio de toda esta maravilla? 42 millones de euros. “Hay que tener en cuenta”, explica Toneman, “que buena parte del coste tiene que ver con la inclusión en la obra de las futuras torres que se ubicarán sobre el aparcamiento”, aclara. Sea caro o barato, el veredicto final lo tienen los ciudadanos de La Haya, y por el momento el aplauso ha sido unánime. “Hay quien dice que es el p arking de bicicletas m as bonito del mundo”, sostiene orgulloso Toneman. Y, a falta de pedalearlo, puede que no le falte raz on. ♡

El artista M.C. Escher y los edificios m as emblemáticos de La Haya inspiraron est ticamente el proyecto

RODAR VOLAR SOÑAR

Los hermanos Wright, Wilbur y Orville, han pasado a la historia como pioneros de la aviación. Pero no todo el mundo conoce su estrecha relación con la bicicleta.

Dani Cabezas



El nombre de Dayton (Ohio, EEUU), está ligado a los aviones. La ciudad, de apenas 140.000 habitantes, alberga el Museo Nacional de la Fuerza Aérea de Estados Unidos, uno de los más grandes y antiguos del mundo dedicados a la aviación militar. Pero Dayton es conocida, también, por ser el lugar donde se criaron los hermanos Wright, pioneros de la aviación.

Es necesario un potente ejercicio de contemporización para situarnos en esa época. Wilbur nació en Milville, Indiana, en 1867, y Orville ya en Dayton en 1871. Hace 'sólo' 150 años, tiempo más que suficiente para que el mundo haya cambiado de manera radical. Entonces el hombre era incapaz de fabricar hielo. Empezaba a investigar la motorización. El teléfono no existía y, por supuesto, volar era un sueño (imposible). Surcar los cielos, divisar el mundo a vista de pájaro, parecía irrealizable. Hasta que a principios del s.XX (más en concreto en 1903, cuando se realizó el primer vuelo con motor) los hermanos Wright cambiaron la historia.

Viento a favor

Lo que no todo el mundo sabe es que, antes, Wilbur y Orville Wright fueron dueños de una tienda de bicicletas. Inaugurada en 1892 y situada en el número 1005 de West Third Street de Dayton, en la llamada Wright Cycle Exchange los hermanos reparaban y vendían bicicletas nuevas y de segunda mano. Ninguno había estudiado mucho más allá del instituto (aunque tenían conocimientos de latín, griego y trigonometría), pero destacaban por su carácter emprendedor (con menos de 25 años ya habían dirigido una imprenta y creado un periódico) y fascinación por la tecnología. En esos días, precisamente, la bicicleta vivía una revolución: ingenieros como el inglés Harry John Lawson habían dado una vuelta de tuerca a los bicis para concebir la llamada "bicicleta de seguridad", que equipaba dos ruedas de tamaño similar y, facilitando las frenadas y el equilibrio, democratizaba el pedaleo.

Los inquietos Wright aprovecharon ese viento a favor. Apenas un año después de abrir las puertas ampliaron su negocio y, en 1894, fundaron Wright Bicycle Company, con sede en el 22 de South Williams Street. Un edificio que, hoy en día y sin apenas cambios, sigue en pie, y donde los Wright empezaron a fabricar sus bicicletas: la Van Cleve (más lujosa y cuyo nombre recuperaba el apellido de una tatarabuela) y la más accesible St. Clair. Rebuscando, es posible encontrar instantáneas en blanco y negro de Orville y Wilbur, impecables tras sus delantales, trabajando sin descanso hasta fabricar unas 300 máquinas por año, con precios comprendidos entre los 42,5 dólares y los 65 dólares. Unas máquinas que, como no podía ser de otro modo considerando el apetito tecnológico de sus creadores, fueron recibiendo distintas innovaciones técnicas, como un sofisticado freno de contrapedal o un sistema de lubricación especial para combatir el abundante polvo que inundaba las calles de Dayton.

Los Wright aprovecharon los avances técnicos de la bici para ampliar su negocio y hasta fabricar sus propios modelos



“¿Está pensando en comprarse una de las nuevas bicicletas de seguridad? ¿Podemos sugerirle una Wright Van Cleve?” Así comenzaba un catálogo de 1900 donde los Wright explicaban al dedillo su modelo estrella. Sin embargo, su pasión ciclista fue decreciendo. Primero, porque era difícil competir en un mercado saturado y donde las grandes marcas dejaban poco espacio a los fabricantes más artesanales (en el mismo Dayton tenían como rival a George P. Huffman, creador de la Dayton Special o la Dayton Racer que años después darían lugar a la legendaria Huffy Bikes). Y después, porque su curiosidad se alejaba cada vez más del suelo...

El secreto de las gaviotas

Wilbur y Orville pasaban las horas muertas observando volar a los pájaros. Discutiendo sobre cómo crear una máquina que emprendiese el vuelo. Contemplando el trabajo de pioneros como el ingeniero alemán Otto Lilienthal, fallecido en uno de sus experimentos planeadores. Obsesionados por la aerodinámica, los Wright ya habían construido en su local un túnel del viento, y en 1899 solicitaron al Instituto Smithsonian todos los estudios científicos sobre aviación que pudieran remitirles. La propia estacionalidad del negocio de la bici también les ayudó: casi todas las ventas se generaban en verano y, durante el invierno, los Wright dedicaban gran parte de su tiempo y beneficios a la aeronáutica.

*Aunque sin
demasiada
formación técnica,
los hermanos
formaban un tándem
perfecto por su
capacidad creativa y
talento empresarial*

Aunque sin demasiada formación técnica, los hermanos formaban un tándem perfecto. Wilbur, definido por sus compañeros como “un muchacho que vive en su propio mundo”, tenía una capacidad creativa desbordante. Orville poseía un talento innato para los negocios y una gran destreza con las manos. Fue así como sus maquetas dieron paso a modelos cada vez más desarrollados, equipados incluso con motores de diseño propio. Así hasta que, el 17 de diciembre de 1903, su modelo Flyer alzó el vuelo pilotado por Wilbur (lanzaron una moneda al aire para decidir quién de los dos estaría a los mandos). Un trayecto de apenas 12 segundos, durante los cuales el aparato recorrió un total de 36,5 metros, que sigue siendo considerado el primer vuelo con motor de la historia.

Ninguna gran hazaña es sencilla: los Wright fueron tachados de impostores, porque nadie se creía que esos dos jóvenes hubieran sido capaces de semejante proeza. Las bicis habían quedado atrás: dejaron de fabricarlas en 1904, vendiendo en 1909 sus patentes y derechos del modelo Van Cleve a un tal W.F. Meyers, que la mantuvo en venta hasta 1939. ¿Es posible ver alguna de las bicis originales creadas por los magos de la aviación? Sí: todavía quedan cinco unidades, dos de las cuales están expuestas al público. Una, en el Smithsonian's National Air & Space Museum, ubicado en Washington D.C. La otra, en el Museo Henry Ford de Dearborn (Michigan), donde el celeberrimo Ford (padre de la producción en masa) trasladó buena parte del material original y recreó la tienda de los Wright. ♡





NUEVA **ROVE E +**
¡IDI SÍ A LA AVENTURA!

Liv

Clic-Cistas

Malcolm Wallace

La vida está llena de sorpresas: que se lo digan a Malcolm Wallace, residente en Oakland (EE UU), cuya existencia dio un giro cuando hace seis años empezaron a cruzársele bicicletas en una fiesta.

Laura Rincón
Fotos: Malcom Wallace

Al ver el trabajo de Malcolm Wallace das por hecho que ha nacido con una cámara debajo del brazo, y que ha montado en bici toda su vida. Pero nunca hay que dar las cosas por sentadas. Malcolm nació en California, en una zona en la que no había parques, ser un niño era cualquier cosa menos sencilla y mucha, demasiada gente, iba armada. “Era un barrio muy peligroso”, nos cuenta a través de una videoconferencia, “y mi vida no era muy agradable. Mi padre estaba ausente, y mi madre trabajaba todo el día. No, definitivamente no era el típico niño feliz que se pasa el día pedaleando”. Es más: no fue hasta los nueve años cuando tuvo su primera bici: “Y nadie me enseñó a montarla”, explica.

Fiesta ciclista

Pasaron los años y Malcolm se mudó a la bohemia y vanguardista Oakland, donde hasta creó un grupo de hip hop. Pero fue en 2014 cuando, un viernes, su existencia cambió. “Recuerdo perfectamente esa noche”, cuenta. “Empezaba el fin de semana y no tenía ganas de salir, pero unos amigos insistieron en que les acompañara... ¡a una fiesta de bicis! La verdad, me picó la curiosidad, y aunque yo no tenía bicicleta llegué hasta ese lugar en tren. Subí unas escaleras... y aluciné. Estaba todo lleno de bicis, de luces, de colores. De gente de todas las edades, razas y sexos. Una pasada. Y en el acto sentí la necesidad de formar parte de ese movimiento: empecé a moverme pedaleando y toda mi vida cambió”.

La fiesta de la que Malcolm habla es el East Bay Bike Party, un evento que se celebra cada dos semanas y en el que se reúnen cientos de ciclistas su-purando buenas vibraciones. “Es imprescindible”, asegura Malcolm. “La gente trae enormes equipos de sonido, hay magníficos DJ’s... No había nadie documentándolo todo, por lo que me compré una Nikon D50 y, poco a poco, aprendí a hacer fotos. ¡Jamás lo había pasado tan bien!” Poco después Wallace dejó su trabajo y, durante los últimos años, la fotografía es su profesión a tiempo completo. Aunque, principalmente, inmortaliza ciclistas, también hace fotografía comercial. “Lo más importante”, asegura, “es la pasión que le pongas. Con una cámara te transformas en un artista, y un artista siempre recibe lo que da. Si logras amar a la gente a la que fotografías, esa pasión traspasará la cámara”. 📷



LOS AÑOS VUELAN

A vintage car, possibly a Volkswagen Beetle, is parked on a street. A person wearing a yellow shirt and a black helmet is leaning against the car. Another person in a pink shirt and yellow pants is standing nearby. The scene is outdoors, and the overall aesthetic is that of a classic movie still.

'BMX Bandits', estrenada en 1983 y traducida en España como 'Los Bivoladores', marcó a toda una generación y desató la fiebre por el BMX. Te invitamos a viajar a esos años ochenta.

Dani Cabezas

La nostalgia es un arma poderosa. A menudo, nos lleva a recordar las cosas con una perspectiva distorsionada, haciendo que vuelvan a nuestra imaginación con intensidad desmedida. Cuando se trata de la niñez, determinadas imágenes, sonidos, lugares u olores nos transportan al instante a aquella época. Tiempos felices en los que la ausencia de preocupaciones, más allá de cómo pasarlo lo mejor posible, marcaban la pauta.

Para los que nacimos a finales de la década de los setenta o principios de los 80, hay toda una serie de películas que forman parte de nuestro bagaje cultural, casi de nuestro ADN. *E.T. El Extraterrestre*, *Regreso al futuro*, la primera trilogía de *La guerra de las galaxias*, *Los Goonies*, los primeros Indiana Jones.... Largometrajes que nos marcaron profundamente y que, en muchos casos, veíamos una y otra vez poniendo a prueba la resistencia de aquellas viejas cintas VHS.

Es más que probable que la película australiana *BMX Bandits*, que en España fue traducida como *Los Bivoladores*, no diese el nivel suficiente para entrar a formar parte de ese reducido grupo de obras maestras del celuloide. Y, sin embargo, sería injusto no incluirla en una segunda lista de filmes que, pese a una factura más modesta y una repercusión que nada tiene que ver con las anteriores, acabaron marcando a toda una generación.

Pura adrenalina

En 1983, el BMX estaba en el punto álgido de su popularidad. Tras haberse inventado en 1969 y, sobre todo, ser difundido después por un adolescente entusiasta llamado Scott Breithaupt (quien decidió utilizar una bicicleta en una pista de motocross para imitar a sus ídolos motorizados), esta modalidad de ciclismo había experimentado un boom a lo largo de los años 70, especialmente en las soleadas costas de California. Fue precisamente en 1983 cuando el BMX se incorporó a la Unión Ciclista Internacional (UCI). Y fue también en ese año cuando *Los Bivoladores* aterrizaron en las carteleras de medio mundo.

El BMX, creado unos años antes, estaba en su punto álgido de popularidad en los primeros ochenta



Unos Goonies en las antípodas

Es difícil no encontrar todo tipo de influencias desopilantes en la obra de Quentin Tarantino pero, sin duda, una de las más curiosas es la del llamado Ozploitation, cine australiano de los años 70 y 80 caracterizado por sus bajos presupuestos y, casi siempre, enmarcado en el terror o la acción. Aunque, sin duda, la película más famosa de este género es *Mad Max* (George Miller, 1979), uno de sus grandes nombres es el de Brian Trenchard-Smith, cuya ópera prima, *The Man from Hong Kong* (1975), alberga algunas de las escenas de persecuciones de coches más impresionantes jamás rodadas. Su título más recordado es, claro, *Los bicivoladores*, a la que Tarantino definió como “el equivalente australiano de *Los Goonies*”, un filme del que siempre se cita a Nicole Kidman como gran beneficiada olvidándonos de su director de fotografía, John Seale, quien también ha hecho una larga y triunfal carrera en Hollywood gracias a la fotografía de éxitos como *Único testigo*, *El hombre de la lluvia*, *El club de los poetas muertos*, *Cold Mountain* o *El paciente inglés*. Como la historia suele ser circular, su último gran trabajo ha sido *Mad Max: furia en la carretera* (2015), donde se reencontraba con el director George Miller (autor del *Mad Max* original) y en la que ambos retrataban de nuevo, cubiertos por el polvo y la rabia, el asfalto más salvaje.

Rafa Vidiella

Rodada en algunos de los parajes más espectaculares de Sidney, la premisa de *Los Bicivoladores* era tan sencilla como atractiva para el público adolescente: tras sufrir un accidente que termina con sus bicis destrozadas, y desesperados por conseguir algo de dinero para arreglarlas, tres jóvenes aficionados al bicicross encuentran por casualidad los walkie-talkies de una peligrosa banda de ladrones de bancos. El hallazgo les hará meterse en un buen lío, pero también les dará la oportunidad de explotar al máximo sus habilidades ciclistas y permanecer más unidos que nunca, demostrando el valor de la amistad y su capacidad de superación.

En realidad, el argumento era casi lo de menos. Una mera excusa para que, ante el espectador, se sucedieran toda una serie de coloridos derrapes en primerísimo plano, saltos gigantescos y acrobacias imposibles para el común de los mortales... salvo para unos intrépidos protagonistas dispuestos a todo.

La joven Nicole

Entre ellos estaba una jovencísima actriz que, años después, daría el salto al estrellato. Así es: *Los Bicivoladores* fue la primera gran película internacional de Nicole Kidman, tras una pequeña intervención en la navideña *Bush Christmas*. Con tan sólo 16 años, la joven Kidman no dudó en hacer todo lo que mandaba el guión... hasta que sufrió un esguince de tobillo. Un percance que llevó a su director, Brian Trenchard-Smith, a contratar a un doble masculino y ponerle una rizada peluca pelirroja para rodar las escenas de acción.

En España, el estreno de *Los Bicivoladores* coincidió con las Navidades. Y como no podía ser de otra manera, disparó la fiebre por este tipo de bicicletas. Marcas como BH arrasaron con modelos que marcarían una época, como la Meteor o la California, las primeras BMX ‘made in Spain’, en un movimiento que fue seguido por otras como Rabasa. Los niños imitábamos a los protagonistas de la película en los descampados del extrarradio. Y, a menudo, dábamos con nuestros huesos en el suelo. No todo el mundo puede ser Nicole Kidman.

Es cierto: la película apenas aguanta un visionado mínimamente crítico a día de hoy. De hecho, es difícil hacerlo sin esbozar una sonrisa: los efectos especiales son pobres y los trucos de cámara denotan una inocencia casi naif. Pero en su momento, *Los Bicivoladores* gustó. Y no sólo al público: también a la crítica. La película fue nominada para los Premios de la Academia Australiana de Cine y Televisión (AACTA), en cuatro categorías: Mejor Actor, Mejor Guión Original, Mejor Montaje y Mejor Sonido. Y aunque no se hizo con ninguno de ellos, se ganó un lugar de excepción en el corazón de millones de jóvenes ciclistas. ♡



DISEÑADA Y
CONSTRUIDA
PARA LA CIUDAD



_Bestia Bikes es la respuesta a un transporte urbano sostenible. Una e-bike imparables, capaz de cubrir todas las necesidades de movilidad en la ciudad; con una autonomía de ± 50 Km y una robustez, estilo y personalidad únicos. Una **Bestia** para la jungla de asfalto.

www.bestiabikes.com
BESTIA BIKES-CUSTOM CYCLES
Info@bestiabikes.com





A Mejor Fotografía: 'Libre' de Vicente Guil Fuster

TREINTA DÍAS EN FOTOS

Ciclosfera y 30 Días En Bici organizaron, durante septiembre, un concurso para elegir las mejores imágenes ciclistas de esta edición del evento. De entre las casi mil fotos recibidas, estas siete lograron llevarse los distintos premios: te contamos qué se esconde detrás de cada una.

Laura Rincón

A Mejor fotografía:
'Libre' de Vicente Guil Fuster

Guil es un ciclista urbano comprometido, que utiliza su bici a diario. En su opinión, pedalear le aporta libertad y, al mismo tiempo, le lleva a ser responsable con el medio ambiente. Ambos propósitos se reflejan en esta evocadora imagen, captada en Ibi (Alicante) con una Canon Mark III y la ayuda de un trípode que resalta el movimiento del ciclista. "Escogí ese lugar", cuenta Guil, "porque me gustaba mucho la silueta del árbol añejo, y elegí mostrar una bici de lado porque su silueta nunca pasará de moda". **Como premio, Guil ha recibido un maillot Castelli muy especial: el del equipo Pro Tour Ineos Grenadier 2020.**



B Mejor foto de ciclismo urbano: 'Reflejos Ciclistas' de Amanda Nieves González

B Mejor fotografía de ciclismo urbano:

'Reflejos Ciclistas' de Amanda Nieves González

Amanda vive en Las Palmas de Gran Canaria y, a través de sus fotografías, intenta promover el uso de la bicicleta. "Seguimos contaminando de todas las maneras posibles, tanto con humo con ruido", explica. En su imagen retrata a una amiga en el casco histórico de Las Palmas y, en su opinión, "los reflejos siempre dicen más de lo que creemos., muestran lo que no llegamos a ver con los ojos". En su foto muestra "dos mundos en uno: a la chica en bicicleta y a la señora con la mascarilla. Dos tiempos congelados; uno rápido y otro detenido". **Hacia Canarias han viajado, como premio, un candado y un pack de luces Eltin.**

C Mejor fotografía de Ciclismo y Naturaleza:

'El granero del descanso' de Jose Luis Jiménez Sánchez

El cicloturismo, el senderismo y el ciclismo urbano forman parte de la vida de Jose Luis Jiménez, autor de esta foto realizada en la costa oeste de Finlandia durante un viaje con su pareja. "En mitad del camino, detrás de una iglesia", recuerda, "encontramos este bonito granero. Era el lugar perfecto para hacer una parada y una foto". En su opinión, Finlandia es "el destino perfecto para el cicloturismo. Tiene muy poca población, en sus carreteras apenas hay tráfico y cuevas y la acampada libre está permitida. Nuestro día a día consistía en pedalear y disfrutar del entorno, hasta que nos cansábamos y poníamos la tienda". **Su foto, realizada con una Nikon D3200, mereció un juego antipinchazos de Tannus Armour.**



C Mejor fotografía en la naturaleza: 'El granero del descanso' de Jose Luis Jiménez Sánchez



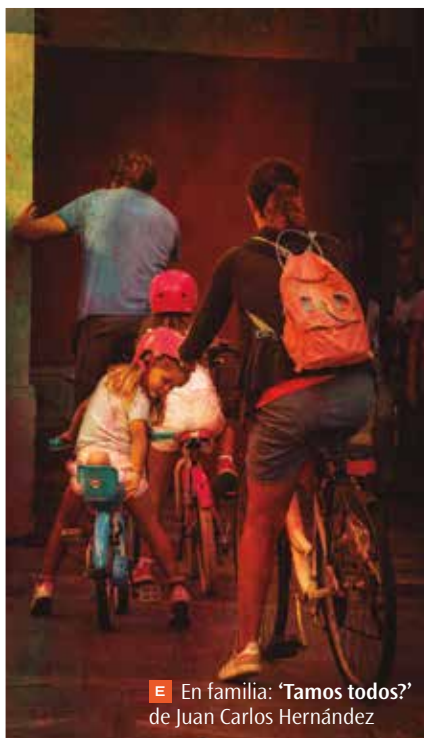
D Mejor fotografía en bici al trabajo: '1,2,3... bicis al tren' de Gema Sandonis



G Mejor fotografía Internacional: 'Paisaje urbano' de José Eduardo Romero.



F Ciclistas veteranos: 'Un ejemplo de felicidad' de Marta Alonso



E En familia: 'Tamos todos?' de Juan Carlos Hernández

Mes de bicis, mes de fotos: durante todo septiembre nos llegaron más de mil imágenes de gente pedaleando. ¡Estas son las elegidas!

D Mejor fotografía En Bici al Trabajo:

'1,2,3... bicis al tren' de Gema Sandonis

“He crecido entre bicis y ciclistas, en la tienda de mi madre”, explica Sandonis, para quien la bici, además de un medio de transporte, “es una herramienta de transformación social y personal”. Por eso eligió hacer su fotografía en la estación de cercanías de Bilbao. “La imagen tiene un punto reivindicativo”, explica. “Me gusta ir a trabajar en tren, y me gustaría que mejorara en determinados aspectos, que creciera, que le diéramos la importancia que merece... Necesitamos, ahora más que nunca, servicios públicos de calidad y accesibles para todos”. **¡Felicidades, porque tu foto ha merecido un juego de cubiertas antipinchazoTannus!**

E Mejor fotografía En Bici En Familia:

'Tamos todos?' de Juan Carlos Hernández

Hernández es padre y, como amante del ciclismo, intenta inculcarlo en casa. “Mi relación con la bici viene de antaño” cuenta, “de cuando José Manuel Fuente, el Tarangu, me regaló su botellín del KAS en un campeonato de España de montaña allá por los años 70 en Navarra”. Su imagen está tomada en Cimavilla con una Nikon d7100 y, en sus propias palabras, “refleja una salida por el barrio de toda una familia, incluyendo una muñeca, que muestra cómo se mezclan el juego, una actividad deportiva y la familia”. **Hernández recibirá un Casco Eltin Swift Junior, un casco Eltin 3 Protect, un bidón junior 550ml y un bidón 750ml.**

F Mejor fotografía de Ciclistas Veteranos:

'Un ejemplo de felicidad' de Marta Alonso Lagarda

La autora utiliza la bici como medio de transporte. La protagonista de la foto es su abuela, “un gran ejemplo de deportista y luchadora” explica. “Siempre ha sido muy activa, tiene una forma muy sana de tomarse la vida y creo que, junto a su humor, nos lo ha transmitido a toda la familia”. La foto está tomada con una Canon EOS 600D en Puerto Real, Cádiz. “La bici que aparece”, añade Alonso, “está construida por mi padre con partes viejas de distintas bicis”: **seguro que su aspecto es aún mejor con el sillín Sportouring Selle Italia S5 Superflow que recibirá en su casa.**

G Mejor fotografía Internacional:

'Paisaje urbano' de José Eduardo Romero.

“Siento que la bicicleta me hace volar”, nos cuenta José Eduardo Romero desde Ciudad de México, “me gusta la forma en la que, pedaleando, decidimos por ir a un lado o a otro”. Su imagen relata los contrastes del mundo. “También tiene algo de homenaje a mi padre”, cuenta Romero, “que fue quien me enseñó a montar en bicicleta”. Había algo en ese momento que me impulsó a sacar la cámara y tirar la foto”, explica: **gracias a ese impulso recibirá en su casa durante un año la revista impresa de Ciclosfera.** ♡

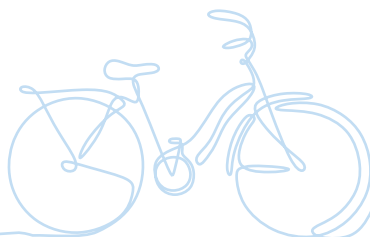
ÉXITO 2020

- **8356 compromisos** solo en España (+ 21%)
- **4.667 nuevos seguidores** en redes sociales
- Más de **50.000 publicaciones** con los hashtags **#30DíasEnBici** y **#30DEB**
- Más de **100.000 páginas** vistas en **30diasenbici.com**
- Más de **18.750 kilómetros** recorridos en los premios **30 Días en Bici Al Trabajo**
- Más de **5,5 toneladas de CO₂** ahorrados.



LO QUE VIENE 2021

- Más repercusión.
- Mejor movilidad.
Más sostenibilidad.
- Más positiva, más festiva.
- Nuestras ciudades, protagonistas.





SIETE VIDAS PEDALEANDO

Hace unos años el escocés Dean Nicholson se propuso dar la vuelta al mundo en bici. Lo que no imaginaba es que una gata, Nala, se convertiría en la gran protagonista de su aventura.

Gonzalo Garzón

“Un encuentro casual era lo menos casual de nuestras vidas”. De eso, del caos, el azar y las coincidencias, escribía Julio Cortázar en la novela (o antinovela) *Rayuela*. También de eso sabe algo Dean Nicholson, un tatuado y barbudo gigantón escocés que, en invierno de 2018, pedaleaba por las montañas de Bosnia-Herzegovina. Mientras subía y bajaba por los nevados Alpes Dináricos, Nicholson le buscaba un sentido a la vida. Pero encontró otra cosa: el maulli-

do de una gata de apenas unos días. “Estaba abandonada en medio de ninguna parte”, recuerda Nicholson a *Ciclosfera*. “Pensé que era una locura llevarla conmigo... Así que decidí hacerlo”.

La aventura de Dean había arrancado tres meses antes, en septiembre, en su localidad natal: Dunbar. Un pueblo a media hora en tren de Edimburgo, famoso por sus playas, puertos y un destartalado castillo. Unas ruinas que, con perdón, también se divisaban en el horizonte vital de nuestro protagonista: “Acababa de cumplir treinta años y necesitaba lanzarme a una aventura. Era el momento de escapar de mi rutina, de dejar de trabajar todos los días de nueve de la mañana a cinco de la tarde. No podía seguir haciendo lo mismo”.

Fue así como, sobre una Trek de segunda mano, Nicholson se lanzó a rodar. Con lo que no contaba era con, miles de kilómetros después, cruzarse con una gata. Algo que no solo cambió el sentido del viaje sino que, incluso, se transformó en el epicentro del mismo. “Nala lo cambió todo”, reconoce. “Ahora el viaje, mi viaje, va sobre ella. Sobre cómo hacer que se sienta segura y feliz”.

La vida desde la cesta

¿Cómo vive Nala un viaje en bicicleta? “Es simple”, cuenta Nicholson: “Le encanta sentarse en la cesta y ver el mundo pasar”. “Los gatos son curiosos por naturaleza”, explica, “así que está en su salsa. A veces, cuando no estamos moviéndonos, se sube a la cesta y comienza a maullar. Como diciendo... ¡Vamos, volvamos a la carretera! ¡Quiero seguir viendo cosas!” Pero si hay un lugar que también disfruta Nala es la playa. Dicen que a los gatos no les suele gustar el agua, pero ella “puede pasarse horas jugando al borde del mar y viendo romper las olas”, explica su compañero. Cuando cae la noche, buscan refugio en lugares abandonados, “a ser posible en mitad de la naturaleza. Nala es feliz durmiendo en cualquier parte: simplemente, se sube a mi pecho y se echa a dormir”.

Aunque hay muchos países en los que los gatos son venerados, en pocos es posible encontrar tantos como en Turquía. Estambul es, de hecho, una de las ciudades con más felinos por metro cuadrado, y ese ha sido precisamente el lugar que más ha impresionado a Dean. “La hospitalidad de los turcos me pareció increíble”, recuerda. Y, aunque aún no han visitado España, no tiene dudas sobre qué le parecería nuestro país: “Nos encantará. Estoy seguro de que Nala será muy feliz allí”.

El mundo de Nala

Dean ha recogido sus aventuras en un libro, *Nala's world*, que se puede comprar a través de la web 1bike1world.com. Una vez más, las redes sociales fueron el detonante: hablamos de una cuenta que, sólo en Instagram,

***“Pensé que llevar
conmigo a esa gata
era una locura... Así
que decidí hacerlo”***



“No tengo ninguna intención de parar: nos queda todavía mucho mundo por descubrir”

reúne la friolera de más de 854.000 seguidores. “Mucha de esa gente me hacía preguntas”, recuerda Nicholson, “así que pensé que sería una buena idea recoger todas esas dudas, y sus respectivas respuestas, en un libro. Además, quería ahondar en los detalles y motivos que me llevaron a iniciar este viaje. Ahora, en perspectiva, solo puedo decir que me alegro mucho de haberlo escrito, porque la reacción de la gente ha sido muy positiva”. Por cierto, y aunque periódicamente le pregunten en las redes, todavía no tiene previsto publicar una edición en español.

Surcando ya un otoño repleto de incertidumbres, el invierno y 2021 se acercan. En estos momentos Dean y Nala están en Austria, pero ya han puesto rumbo sur para pasar los meses más fríos del año en la cálida Grecia. A buen seguro, y siempre que sigan en movimiento, Nala estará feliz. También lo estará Dean. Al fin y al cabo, ambos saben que han encontrado al mejor compañero de viaje. “No tengo ninguna intención de parar: todavía queda mucho mundo por descubrir”, concluye Dean. Y está claro: si en algún momento sus piernas o ánimo decaen... ¡Ahí estará Nala para maullar desde la cesta exigiendo avanzar unos cuantos kilómetros más! ♡



Biclosfera

DISTRIBUIDORES RECOMENDADOS

BARCELONA

- **Airbici**
c/ de la Marina, 124
www.airbici.es
- **Cap Problema**
Av. Diagonal, 380
www.capproblema.com
- **Eroica Caffè**
C/ Consell de Cent, 350
www.eroica.cc/caffe-barcelona
- **El Bon Pedal**
Avenida Roma 115
www.tallerelbonpedal.com
- **El Cíclo**
C/Nou de Sant Francesc 17
www.elciclobcn.com
- **Kids on Wheels**
Plaça de la Vila de Gràcia, 18
www.kidsonwheels.es
- **Recycling Barcelona**
Carrer de la Marina 127
www.somosrecycling.es

ESPAIBICI

C/ Bruc, 63
www.espaibici.com

• **Freeel**
C/ Ros de Olano, 11
www.freeel.bike

• **OhBike**
Diputació 286, bajos
ohbikefactoria.com

• **Trek Barcelona Centre**
C/ Bailén 86
www.trekibikes.com

• **Trek Castelldefels**
Av. De la Constitució, 46
www.trekibikes.com

• **Urban Fun**
Carrer de Salvador Espriu, 81
www.urbantun.es

BILBAO

• **Motor Verde**
Avenida Zumalakarregi, 3
www.motorverde.es

• **Cíclos Olabarrieta**
Calle Errekagane 22 (Getxo)
944 644 798

MADRID

• **Freeel Point**
c/ Manuela Malasaña 21
www.freeel.bike

• **Trek Madrid Norte**
Av. Tenerife, 28
San Sebastián de los Reyes
www.trekibikes.com

• **Trek Madrid Vergara**
C/ Pricipe de Vergara, 117
www.trekibikes.com

• **Trek X-Madrid**
C/ Oslo, 53, Alcorcón
C.Comercial X-Madrid
www.trekibikes.com

• **Vuk Bikes**
Paseo de Juan Antonio Vallejo-Nájera Botas, 55
www.vukbikes.com

PAMPLONA

• **Mundoraintxe**
C/ Nueva, 121
www.mundoraintxe.com

SAN SEBASTIÁN

• **Miner Bicicletas**
C/ Ronda, 7
bicicletasminer@hotmail.com

• **Zikloteka**
Paseo Duque de Mandas, 66.
www.cristinaaenea.eus/zikloteka

SEGOVIA

• **Taberna Rubi**
c/ Escuderos 4

VALENCIA

• **Doyoubike**
Avinguda del Port, 143
www.doyoubike.com

• **Doyoubike**
Carrer del Mar, 14
www.doyoubike.com

• **Doyoubike**
Carrer de la Sang, 9
www.doyoubike.com

• **Vuelta de tuercas**
Carrer de Ramón Asensio, 14
vueltaдетuertcaskeshop.com

De Que Bikes

Avinguda Blasco Ibáñez 15
www.dequebikes.es

• **Brompton Junction VLC**
c/ Cirilo Amorós, 68
www.bromptonjunctionvlc.com

Todobici

Calle de la Serrería, 5
www.todobicivalencia.com

ZARAGOZA

• **Recicleta**
c/ Asalto 69
www.recicleta.com

Consulta el resto de distribuidores en www.ciclosfera.com

SUSCRÍBETE

15€ España / 25€ resto del mundo,

más info en www.ciclosfera.com
contacto@ciclosfera.com



CICLISMO URBANO Y ECONOMÍA: TÁNDEM PERFECTO

Economía, salud y sostenibilidad son conceptos en boca de casi todos: la Agencia Municipal de la Bicicleta de Valencia, el Ayuntamiento de Valencia y Ciclosfera organizaron una jornada de BiciEconomía que explicó el enorme potencial del ciclismo urbano como dinamizador económico.

Dani Cabezas

Basta con pisar (casi) cualquier ciudad para ver que la bici vive uno de sus momentos más dulces. La pandemia la ha reivindicado como un vehículo seguro, práctico y eficiente. Pero, también, le abrió las puertas como un poderoso dinamizador económico. Por eso, el 22 de septiembre la Agencia Municipal de la Bicicleta de Valencia, el Ayuntamiento de esa ciudad y *Ciclosfera* organizaron una jornada online sobre Bicieconomía dividida en dos charlas. La primera, 'Bicicleta y Economía, la bicicleta como herramienta de desarrollo', reunió a expertos que ensalzaron el relevante papel que puede jugar el ciclismo como motor económico. La segunda, 'Sector económico de la bicicleta, visión nacional y local', se centró en la situación del sector en España y Valencia.

En la primera charla participaron Gianluca Santilli (presidente del observatorio Bikeconomy), Holger Haubold (representante y experto en proyectos económicos de la European Cyclist Federation), Marian Sintes (coordinadora en Área de Salud y medio ambiente de ConBici) y Guillermo Mateu (investigador de Burgundy School of Business). En la segunda participaron Candela Fernández (CEO de la empresa de ciclomensajería Encicle), Chus Blazquez (responsable de Rutas Pangea), Carlos Nuñez (Secretario General de AMBE, Asociación de Marcas y Bicicletas de España), Silvia López (fundadora de la tienda valenciana Todo Bici) y Marcos Serer (responsable del fabricante y distribuidor Bicicletas Quer).

Sector clave

Es hora de acabar con viejos mitos: la bicicleta no es un vehículo para pobres o 'hippies', sino el eslabón más visible de un sector con un potencial económico increíble. "Hemos calculado que sólo en Europa la bicicleta arroja unos beneficios anuales totales de 150.000 millones de euros", explica Holger Haubold (ECF). "Y esos beneficios repercuten en ámbitos muy diferentes", añade: "Medio ambiente, movilidad, diversidad cultural, espacio público, ahorro de tiempos de desplazamientos o salud pública...". Un sector que, además, da empleo a unas 650.000 personas en Europa, más que el de la minería o el acero.

Un fenómeno que debería ser una referencia para administraciones, empresas o instituciones, como bien detalla Gianluca Santilli, de Bikeconomy. "Está demostrado: aquellas personas que utilizan medios de transporte sostenibles", argumenta, "gastan más dinero en negocios de su entorno, lo que se traduce en un fuerte impacto positivo para la economía local". Los datos que maneja Santilli no dejan lugar a dudas: por cada euro gastado en combustible, apenas el 4% repercute en la economía local. En el caso del ciclista, el porcentaje da un vuelco notable: de ese euro, casi la tercera parte (en concreto, un 32%) se queda en los comercios más próximos. Cifras corroboradas por entidades como el New York City Department of Transportation (NYCDoT), que en un reciente informe aseguraba que las actividades comerciales ubicadas en calles donde se han instalado carriles bici experimentan un incremento del 24%. Oxígeno para muchos negocios y, claro, también para nuestros pulmones, porque como recuerda Marian Sintés (ConBici), "la bici es rápida, práctica, económica y ecológica". Pero también genera puestos de trabajo: "Según la Asociación Americana de Oficiales de Carreteras Estatales y Transportes (ASHTO)", asegura Sintés, "la creación de vías ciclistas proporciona una media de 17 puestos de trabajo por cada millón de dólares invertido". Y, como añade Guillermo Mateu, es una buena apuesta política: "Una inversión de políticas públicas en infraestructura hace que nos encontremos con un retorno alto y una respuesta clara por parte de los ciudadanos".

Situación en España

Candela Fernández, CEO de Encicle, abrió la segunda charla, centrada en la industria nacional. Fernández destaca el compañerismo del sector de la ciclogística, donde están "en continuo contacto para poner en común nuestras inquietudes". Fernández destaca que, aunque el término ciclogística es popular desde hace unos cinco años, hay empresas que llevan hasta dos décadas en el sector, y que en los últimos tiempos su número no ha parado de crecer. "La ciclogística es sostenible desde un punto de vista medioambiental, social y económico. La mayoría de empresas tenemos a la gente contratada, con flexibilidad, cercanía... Valores humanos, solidarios, que van asociados a la bici, y que por desgracia no se

Sólo en Europa la bicicleta arroja unos beneficios anuales totales de 150.000 millones de euros, según la European Cyclist Federation

*Las dos charlas
están disponibles,
íntegras, en nuestro
canal de YouTube:
la mejor información
directamente de los
expertos*

dan en firmas por todos conocidas donde abunda la precariedad”. Otro de los principales problemas es que “la última milla se paga muy mal”, lo que provoca que muchas empresas estén añadiendo servicios como la mensajería local exprés, la logística interna para empresas o hasta “hacer envíos nacionales e internacionales”.

Otro tema era el del cicloturismo. Para Chus Blázquez, de Rutas Pangea, “este negocio está en buena situación, con una salud fuerte, y es importante porque el dinero que genera se suele dirigir a zonas rurales y con pocas alternativas económicas”. Rutas Pangea nació en 1993, y las cosas han cambiado mucho. “En todas las comunidades autónomas hay muchas empresas dedicadas al cicloturismo”, explica, “poniendo en valor el producto local de cada zona. Se habla mucho del Danubio, o de Alemania, cuando en España tenemos Mallorca que, con alrededor de 200.000 visitantes al año, es probablemente el destino cicloturista más importante de Europa”.

Es indudable, pese al coronavirus, el potencial presente y futuro del turismo a pedales. Ya en la charla anterior Gianluca Santilli, de Bikeconomy, detallaba cómo los europeos realizan 2.300 millones de excursiones turísticas ciclistas de un día, lo que se traduce en 20,4 millones de pernотaciones al año con un gasto medio, por turista, de 80 euros. Holger Haubold (ECF) también recordó el impacto turístico de Eurovelo, cuyas 17 rutas en 42 países suman más de 90.000 kilómetros de vías ciclistas. Y, mientras que en Alemania el cicloturismo genera 186.000 empleos y mueve 9.200 millones de euros al año, Chus Blázquez asegura que en España son 1.600 millones de euros, con unas “300 ó 400 empresas dedicadas al sector”.

En las noticias

Carlos Núñez, Secretario General de AMBE, hizo hincapié en la importancia de las instituciones para empujar al sector. “Hace falta una persona en el Gobierno con capacidad de influencia suficiente sobre varios ministerios, porque con la bicicleta o, más en concreto, con el cicloturismo, tocamos Infraestructuras, Fomento, Agricultura, Comercio y Turismo...”. Hace unos meses José Luis Ábalos, ministro de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, se comprometió a liderar la estrategia estatal para la bicicleta, pero según Núñez “seguimos esperando”. Y eso que, como Núñez reconoce, “el sector lleva meses siendo noticia. El 4 de mayo se abrieron las tiendas y las colas llamaban la atención”. Para Núñez, es obvio que ha habido un boom de la bici, aunque matiza que se ha centrado en el ocio. “La gente quiso hacer ejercicio, pero también ha habido un auge como medio de transporte con picos de demanda de hasta el 400%”.

Silvia López, de la tienda valenciana TodoBici, refrendó ese crecimiento, que en su opinión también tiene que ver con la mejora de estos comer-



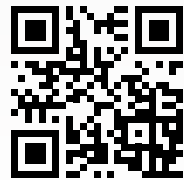
cios. “En los últimos años”, asegura, “las tiendas se han transformado y sabido gestionar bien sus ventas online”. Además, en su opinión, la crisis sanitaria ha demostrado que las tiendas de bicis son esenciales. “Hemos seguido trabajando con cita previa, tenemos la agenda repleta y, en mi opinión, ese boom va para largo. ¿Por qué? Porque la gente tiene muchas ganas de usar la bici: no solo de comprar modelos nuevos, sino también de recuperar las máquinas que tenía olvidadas en el trastero”.

“Se dijo que las bicis eran el nuevo papel higiénico”, bromeó Marcos Serer, de Bicicletas Quer, “porque en el desconfinamiento hubo una demanda enorme, sobre todo de gama media orientada a los que querían iniciarse”. Tanto se ha vendido que algunas marcas no tendrán bicicletas de ese tipo hasta marzo de 2021, pero... ¿Cuándo se normalizará la situación? Para Serer, “calculamos que en torno a un año”. Y es que, aunque parezca paradójico, las crisis económicas parecen sentarle bien a la bici. “En la crisis de 2007-2008”, recuerda Serer, “el sector creció mucho. Salimos reforzados con cinco años de crecimiento importante. Después, con la recuperación económica, el sector entró en una pequeña crisis en la que se salvó, sobre todo, lo relacionado con el turismo. De lo que no hay duda, actualmente, es de que la gente quiere ir en bicicleta. Porque es saludable, porque es divertido, porque es un deporte y un medio de transporte en el que se puede guardar la distancia... Económicamente, en mi opinión, vienen años en los que la bicicleta va a salir muy reforzada”.

YouTube



Bicicleta y economía.
La bicicleta como
herramienta de desarrollo



**Sector económico
de la bicicleta. Visión
nacional y local**



foto: Alex Whitehead

DESAFÍO A LA VISTA

Sufrir una deficiencia visual te cambia la vida. Los planes. Los proyectos de futuro. Pero también puede abrirte unas perspectivas que nunca habrías imaginado.

Laura Rincón

“Somos tres hermanos”, cuenta Ignacio Ávila desde su casa de Madrid. “Desde muy pronto mis padres se dieron cuenta de que nos pasaba algo, pero no lograban dar con la enfermedad. Finalmente, cuando yo tenía ocho años y mis hermanos Abel y Ángel diez y doce, nos diagnosticaron a los tres retinosis pigmentaria, una enfermedad degenerativa que provoca una pérdida lenta, y progresiva, de la visión”. Por supuesto, un problema. Grave. Pero que no impidió a Ignacio, ciclista profesional, coronarse tres veces campeón del mundo de ciclismo adaptado, u obtener una medalla de plata en los Juegos Paralímpicos de Río 2016.

La vida de los tres hermanos Ávila estuvo marcada, desde siempre, por esa enfermedad genética y crónica. Poco a poco fueron perdiendo la visión: al principio, sobre todo, les afectaba a la capacidad de ver en la oscuridad, pero con el paso del tiempo fue disminuyendo su agudeza visual hasta desaparecer por completo. “El caso de cada persona es diferente”, explica Steve ‘Stanley’ Bate. “Hay a quienes se lo diagnostican de pequeño, a otros en la adolescencia... En mi caso fue de adulto, con 35 años”. Una de las primeras cosas que perdió Bate fue el carnet de conducir, por lo que la bici se transformó en su medio de transporte habitual. Ahora tiene doble nacionalidad, neozelandesa y británica, y es triple medallista olímpico: también se coronó en Río de Janeiro, donde ganó dos medallas de oro y una de bronce defendiendo la Union Jack. “Todos esos cambios me han permitido viajar muchísimo”, cuenta, “jamás en mi vida pensé que conocería tantos lugares”.

Alternativa tándem

Ahora los dos practican ciclismo en tándem, junto a un piloto que les guía. Pero no es sólo eso: también les ayuda, respalda y narra todo lo que sucede a su alrededor. Steve, de momento, puede montar en bicicleta solo (“todavía tengo visión suficiente cuando hay bastante luz,





foto: Mariano Herranz

“No veo por dónde pasamos”, nos cuenta un ciclista invidente, “pero mi piloto me lo va describiendo todo”

pero desde luego no puedo competir”, cuenta). Pero no es el caso de Ignacio o Juan Manuel Carrillo, también diagnosticado de retinosis pigmentaria en 2012, a los 43 años. “El golpe psicológico fue muy duro”, recuerda, “porque después de tener una vida normal, de repente, estás muy limitado en todo. Hasta ese momento solía correr, pero apenas montaba en bici. Ahora practico remo, running, esquí y ciclismo, sobre todo por el Anillo Verde Ciclista de Madrid”.

“Pedalear sobre una bici es muy, muy agradable”, dice Carrillo. “No veo por dónde pasamos, pero la persona que tengo delante me lo va describiendo: ahora vamos a cruzar una zona de pinos, a la derecha hay un campo de trigo, a la izquierda un lago muy grande... Suelo hacer rutas desde mi casa, preferiblemente por zonas que no conozco. Y, desde luego, me gusta mucho viajar. He hecho varias veces el Camino de Santiago, aunque hay que reconocer que el cicloturismo adaptado es algo más complicado”. ¿Por qué? “Los tándems son muy grandes y aparatosos de transportar”, explica, “y no suelen caber en un coche convencional, lo que complica la logística. Pero, desde luego, siempre que tengo la oportunidad de que me lo lleven me apunto”.

Para estos viajes y reuniones, la labor de las asociaciones enfocadas a este tipo de ciclistas es fundamental. El principal problema del material para ciclismo adaptado es el precio, ya que son bicicletas muy caras que no están al alcance de cualquier bolsillo. “Apoyamos especialmente esos dos aspectos, el del material y el de la logística”, nos cuenta Carlos Rolondi, director técnico de la Fundación También. “Proporcionamos tandems y facilitamos los desplazamiento aportando mecánicos o voluntarios, para intentar cubrir todas las necesidades que puedan surgir durante el recorrido”. La Fundación También, que promueve actividades de deporte y ocio adaptado, no es la única: por todo el mundo hay asociaciones con el mismo objetivo, el de intentar mejorar la vida de la gente ciega o deficiente visual. En California encontramos a Blind Tandem Cycling Connection, cuyo lema es que “cualquier persona con una discapacidad visual ha de tener la oportunidad de experimentar el ciclismo en tandem y sentir la libertad y velocidad”. Y parecidas filosofías encontramos en Wheels for Wellbeing (Reino Unido), Paseo a Ciegas (México) o Apanovi (Argentina).

Distintas asociaciones apoyan a estos ciclistas, ayudándoles con material o logística

La primera vez

No importa si has montado o no en bici antes: rodar en un tandem exige aprender a pedalear de nuevo. Como nos cuenta Juan Manuel Carrillo, es algo difícil: “Cuando me diagnosticaron la enfermedad empecé a pensar a montar en bici: supuse que hacer deporte me vendría bien para entretener la cabeza, hacer cosas y salir de casa. Y decidí lanzarme... Pero la sensación fue rara. Montar en bici sin ver lo que tienes alrededor, sin saber qué te viene por delante... ¡La cabeza tiene que estar bien preparada! Recuerdo, sobre todo, la tensión. Pero, al poco tiempo, me fue pareciendo relativamente más fácil. Algo que, por supuesto, era capaz de hacer”, concluye.

En todo ese proceso es fundamental la figura del piloto. “Con la enfermedad no eres capaz de pedalear tú solo”, explica Carrillo, “y siempre dependes de alguien para hacerlo”. Esos pilotos son los que dirigen el tandem y, todavía más importante, los que explican a su acompañante con deficiencia visual qué es lo que pasará a continuación. Un giro abierto o cerrado, una cuesta pronunciada o suave... Todo, absolutamente todo, lo que pasa a su alrededor. “Llega un momento”, añade Carrillo, “en que casi con una sola palabra ya sabes lo que quiere decir, y somos capaces de entendernos”.

A pesar de que sin piloto no pueden montar en bicicleta, sigue siendo una tarea ardua encontrarlos, tanto en competición como a nivel usuario. “Practicar ciclismo en estas condiciones exige un gran compromiso”, cuenta Ávila, “tanto desde el lado de la persona con discapacidad como del piloto, que en mi caso es Joan Font”. Para Ávila, su relación es “casi



foto: Roberto Pena Costa

Tener una enfermedad que te quite la visión es muy duro, pero las cosas pueden cambiar, gracias al deporte, con el paso del tiempo

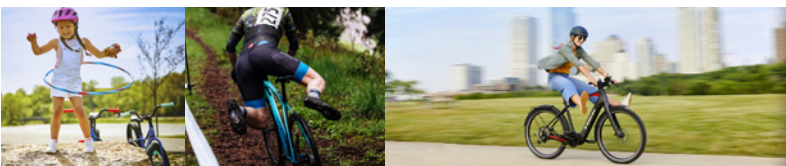
como un matrimonio. Tienes que encontrar a alguien con tiempo para competir, ausentarse en casa o en el trabajo, irse de concentración, a competir... En mi caso, tengo mucha suerte: Joan tomó una decisión y de momento, gracias también a la ayuda del Comité Paralímpico y de distintas becas, él puede dedicarse a esto como profesional de manera única y exclusiva". Begoña Luis, directora del programa COFIDIS de Promesas Paralímpicas, añade en este sentido que para competir "los pilotos tienen que ser ciclistas profesionales. Nosotros buscamos, a nivel nacional, ciclistas con un palmarés importante, pero es difícil encontrarlos".

Vivir así

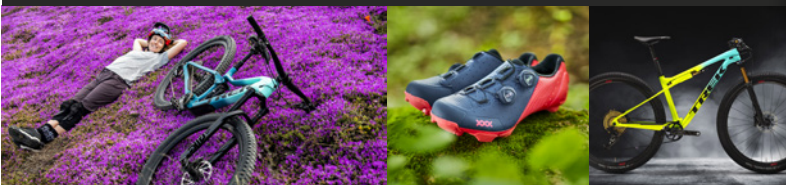
"Tener una discapacidad visual es algo muy extraño" explica Bate. "Al verme, la gente no se da cuenta de que tengo ninguna enfermedad. No llevo bastón, ni perro guía. Y, cuando lo explico, muchos no llegan a comprender que solo puedo ver un porcentaje muy pequeño de lo

que ellos sí ven". Para superar los miedos e inseguridades que algo así genera, recomienda practicar algún deporte, el que sea, porque supone un importante refuerzo personal. "El deporte", añade Ávila, "es una herramienta fundamental de integración. Es algo que nos une a todos, sin importar la raza, religión o, en nuestro caso, sufrir o no una discapacidad". "El deporte es lo que más me ha ayudado", añade Carrillo, "cambiándome completamente la cabeza. Y, en mi opinión, el ciclismo es uno de los mejores, al practicarse casi siempre al aire libre".

Es cierto: que te diagnostiquen una enfermedad como la retinosis pigmentaria es un golpe muy duro. Pero las cosas pueden cambiar sustancialmente con el paso de los años. Tener una discapacidad exige enfrentarse a muchísimos retos a diario, pasar un periodo de duelo y, poco a poco, aceptar lo que sucede. Pero, quizá, con el paso de los años y visto en perspectiva, también puede suponer una oportunidad. "Al escuchar el diagnóstico", concluye Stephen Bate, "pensé que era lo peor que me podía pasar en la vida. Quedarme ciego era aterrador. Pensé que nunca volvería a hacer nada de lo que más me gustaba, creí que mi vida había acabado. Pero ahora, diez años después, estoy casi agradecido de que todo esto me pasara. Sí, claro que es duro, pero la discapacidad me ha dado muchas oportunidades que, posiblemente, jamás habría tenido de no haber perdido la visión". 📌



RIDE BIKES · HAVE FUN · FEEL GOOD



TREK
BICIS · TALLER · ACCESORIOS

Trek X-Madrid

Calle Oslo 53. CC X-Madrid
28922 Alcorcón

Trek Bicycle Barcelona Centre

Carrer Bailen, 86
08009 Barcelona

Trek Bicycle Castelldefels

Avenida Constitución, 46
08860 Castelldefels

Trek Bicycle Madrid Príncipe de Vergara

Calle del Príncipe de Vergara, 117
28002 Madrid

Trek Bicycle Madrid Norte

Avenida de Tenerife, 28
28703 San Sebastian de los Reyes

ESCAPARATE

Hay bicicletas para todos los gustos. Y, como es habitual, en Ciclosfera seleccionamos un buen puñado de ellas para ti. Lo mejor de lo mejor, aquí.

899€



- **Specialized Diverge E5.**

Si tu pasión es perderte, lejos de atascos y multitudes, pocas bicis más apropiadas que la nueva Diverge. Su cuadro de aluminio, rígido y duradero, combina a la perfección con la horquilla FACT de carbono. El resultado es una montura ligera, viva y versátil, preparada para cualquier superficie.

629 €



- **Scott Sub Cross 40.**

Una bici donde la comodidad lo sea todo: esa fue la máxima que se propusieron al diseñar y crear la Sub Cross 40, una máquina perfectamente equipada, también, para todo tipo de aventuras. Si a ello se le suma un precio más que razonable para una primera marca, el resultado es irresistible.

899 €



- **Bergamont Sweep 6.**

Espíritu de bicicleta urbana, ADN de carretera. Así es la Sweep 6, uno de los modelos más versátiles de Bergamont. De diseño sencillo y elegante, cuenta con frenos hidráulicos, opciones de montaje para guardabarros y portaequipajes y neumáticos Schwalbe Spicer de 35 mm, con un diseño de perfil dinámico que proporciona estilo y seguridad adicionales.

399 €



- **Giant Escape 3.**

Para desplazarte al trabajo, para mantenerte en forma o, simplemente, para disfrutar en tus salidas de fin de semana. La Escape 3 de Giant es polivalente, cómoda, segura y, lo que es muy importante para la mayoría, asequible como pocas de su categoría. No habrá terreno que se te resista.



649 €



- **Liv Flourish 1.**

Con Liv, la marca de bicicletas para mujeres de Giant, la firma no para de sumar nuevas amantes del pedal. Y no es para menos. Modelos como la Flourish 1 representan el paradigma de la comodidad y la estabilidad, a lo que hay que añadir unas prestaciones únicas. Un modelo de corte clásico, al más puro estilo holandés, para sacarle todo el jugo a tu ciudad.



799 €



- **Canyon Roadlite 5.**

Una híbrida para conquistar las calles. Pero también, una máquina espectacular para el fin de semana. La Canyon Roadlite 5 es imponente, ligera y fiable. Viene equipada con un grupo de reconocida calidad como el SRAM Apex, frenos de disco Shimano MT200 de gran fiabilidad y cubiertas Schwalbe de excelente agarre.



1.099€



- **Cannondale Bad Boy 2.**

¿Se puede ser elegante y agresiva a la vez? La Bad Boy 2 demuestra que sí. Según sus creadores hablamos de la bici urbana definitiva: incorpora una horquilla Lefty muy rígida y que otorga a la dirección precisión y agilidad. Para moverte en la ciudad como pez en el agua.



ESCAPARATE

ELÉCTRIC

Una vez más, te traemos algunas de las e-bikes más selectas del mercado. Para que veas, compares... y te animes.

2.999,00€



● **Specialized Turbo Vado SL 4.0.**

¿Qué podemos añadir de una de nuestras eléctricas favoritas? Un avión que destaca por su potencia, autonomía y ligereza. Incorpora luces frontales y delanteras integradas, además de unos neumáticos con un agarre excepcional.

2.849,00€



● **Scott Sub Sport eRIDE 20.**

Una e-bike con la que moverse por la ciudad se convierte en un auténtico placer. Cuenta con un potente motor Bosch con batería de 500 Wh, y viene equipada con frenos de disco, sillín Selle Royale, luces y portabultos. Kilómetros y kilómetros de fiabilidad.

3.899€



● **Bergamont E-Cargoville Bakery.**

Si quieres llevar equipaje con la máxima eficiencia, echa un vistazo a este increíble modelo multifuncional. Hasta 160 kilos de peso, unas prestaciones únicas y una comodidad al alcance de muy pocas. Una bicicleta para el día a día de los más exigentes en la que la polivalencia y la elegancia se dan la mano.

- **Giant Entour E+ 3 LDS.**

Un modelo para desplazarse por la ciudad con comodidad, facilidad y estilo. Su gran autonomía y la tecnología Smart Assist, que proporciona la cantidad justa de ayuda necesaria para una conducción más cómoda, hacen de la Giant Entour E+ una bicicleta irresistible. Y todo ello, a un precio razonable.



1.899€



- **Liv Amiti E+ 2.**

Liv no para de poner en la calle modelos a cada cual más sorprendente. La Amiti E+ 2 es una máquina que impresiona, empezando por un diseño rompedor en el que todo ha sido pensado en aras de una mayor comodidad y un cuidado de los detalles excelente. Cuenta con 5 niveles de asistencia y tecnología Smart Assist.



2.799€



- **Bestia Bikes MK 1250.**

Será su diseño, inspirado en los minimoto de los años 60 y 70. Será su sello 'made in Spain' (concretamente, en Zamora) o serán sus características técnicas. El hecho es que las Bestia Bikes se han convertido en una sensación, y no es para menos, con un motor Bafang de 250W y diseño personalizable.



1.950€



- **Littium Ibiza Titanium.**

Ya conocemos los atributos de la saga Littium Ibiza: el nuevo modelo Titanium es idóneo para los más exigentes. Micro pantalla AMOLED, frenos de disco hidráulicos, neumáticos Maxxis Gifter de 20", asiento ergonómico Selle Royal Viento, cargador ultrarápido de 3A o un acabado en pintura color titanio que la hace única.



1.890€



Tres de los nuestros

SANGRE VIKINGA



A sus 33 años, Magnus Dahl vive en Malmö (Suecia), donde trabaja como profesor de educación física. Duda entre definirse como “apasionado” u “obseso” de la bicicleta... ¡Probablemente se acerque más a lo segundo!

Pasó el verano... ¿Cómo será pedalear en Suecia los próximos meses?

El invierno puede ser una época muy agradable para pedalear: el aire es fresco y las carreteras están casi vacías. Pero es cierto... El frío y el viento pueden hacer que la experiencia se complique. ¡Lo que es seguro es que una buena rodada siempre termina con una ducha muy caliente y los dedos de manos y pies completamente blancos!

La gran pregunta: ¿por qué pedaleas?

Para mí, es pura meditación. Me gusta pedalear a toda velocidad, pero lo mejor es la sensación de tener la mente despejada. Con el ritmo de vida actual tenemos muchas cosas en la cabeza, y suele ser muy difícil encontrar ese momento en el que aclarar las ideas y, en el fondo, no pensar realmente en nada. Eso es lo que ocurre sobre una bicicleta: empiezas a pedalear, tu cuerpo comienza a concentrarse en la respiración y en canalizar toda tu energía a las piernas y entras en otro estado.

Sueles combinar la bicicleta con la fotografía. ¿Qué debe tener una buena imagen?

Es muy divertido unir ambas pasiones. Me temo que no soy un gran fotógrafo, así que diría que mi secreto para obtener imágenes decentes es hacer muchas para, al menos, conseguir una buena. Me parece que, además, debería salir a rodar más veces con la cámara, que suelo dejar en casa por resultarme demasiado grande y pesada.

Malmö, tu lugar de residencia, está a apenas cuarenta kilómetros de Copenhague. ¿Existe cierta rivalidad entre ambas? ¿Cuál de las dos prefieres para pedalear?

Malmö tiene una excelente red de infraestructuras ciclistas, puedes llegar fácilmente en bici a cualquier parte de la ciudad y, sin duda es uno de los mejores

lugares de Europa para ser ciclista. Pero es cierto: Copenhague es, si cabe, aún mejor. Lo bueno es que moverte de una a otra en bici es fácil: basta con tomar el tren que cruza el puente y seguir pedaleando al otro lado del Öresund, el estrecho que separa Suecia y Dinamarca. Entre los ciclistas de ambas ciudades existe algo parecido a una rivalidad amistosa: muchos, especialmente en el mundo del piñón fijo, compiten entre sí en alleycats.

¿Por qué la gente debería conocer Malmö?

Para empezar... ¡Porque está al lado de Copenhague! (risas) Es broma: Malmö es una ciudad fantástica, pequeña pero grande al mismo tiempo. Está todo cerca, y puedes encontrar casi cualquier cosa que te guste. La gente está orgullosa de ser de aquí, y creo que, entre todos, podemos construir una ciudad cada vez mejor.

Háblanos de tu bici, con la que te vemos en la mayoría de tus fotos.

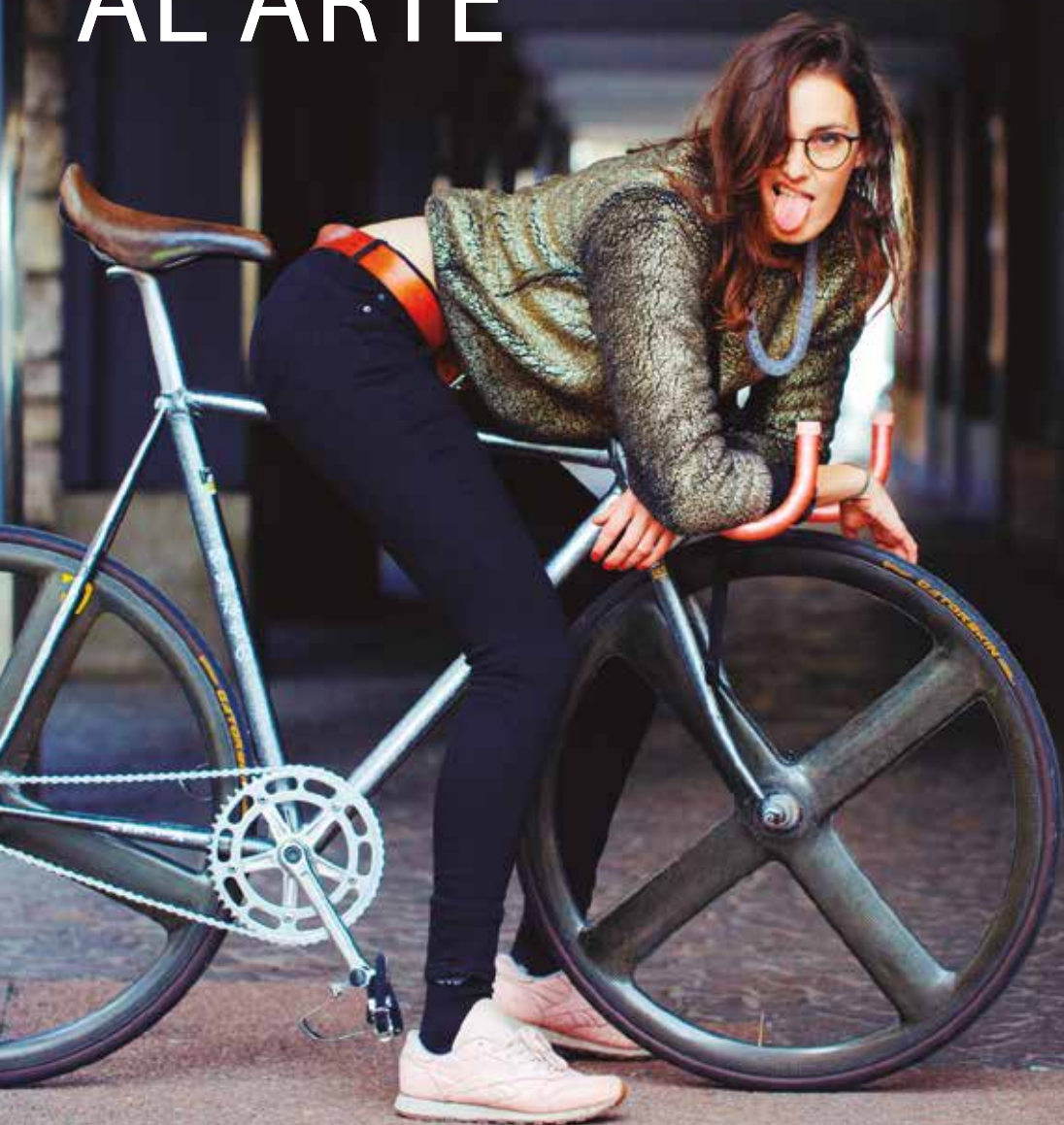
Es una Specialized Sprint Allez 2019, que pinté y personalicé en un color verde Oxford. Siempre me gusta hacer mía cada bicicleta que tengo, personalizarla todo lo posible. Me encanta el cuadro, porque es muy robusto y sensible. El grupo es un SRAM eTap, las ruedas unas Prime Black Edition... El conjunto es muy equilibrado. Y, por si no lo fuese, tengo otra bici, una Specialized Diverge, que suelo utilizar en mis excursiones de gravel.

Además del ciclismo, te interesa la moda. ¿Por qué?

Me encantan la ropa y el diseño. Mi debilidad es el diseño danés, sobre todo en lo que respecta a los muebles. Pero no me olvido de las bicis... Me encantaría poner en marcha algún tipo de negocio que una la moda y la bici: tengo algunas ideas en mente que espero hacer realidad en un futuro no muy lejano. ♡

Tres de los nuestros

POR AMOR AL ARTE



Actriz y apasionada de las flores. Aunque nació en París reside actualmente en Ginebra, donde encarna a un personaje en una obra teatral. Por supuesto, es una fanática de la bici... Te presentamos a Pauline Perrine.

Háblanos de ti... ¿Quién eres?

Soy Pauline Perrine, tengo 26 años y, aunque nací en París, últimamente he vivido en Ginebra, Suiza, donde he representado la obra de teatro *Les Rustres*, de Goldoni, interpretando el papel de Felice.

¿Cómo te introdujiste en el mundo de la interpretación?

Hace diez años. Estudié interpretación en París y empecé a actuar en obras de teatro, películas y cortometrajes. Lo que más me gusta de actuar, sobre todo en el teatro, es su naturaleza efímera: necesitas contacto directo con el público para que tu trabajo cobre vida, y eso es genial. Hay algo realmente intenso en actuar frente a una audiencia que ha pagado por verte. Interpretar personajes distintos, jugar con sus personalidades, divertirte en el escenario y hacer reír o llorar al público... Es, casi, como tener superpoderes.

La bici: ¿deporte o transporte?

¡Transporte, por supuesto, aunque también me encanta para hacer deporte! Llevo mucho tiempo moviéndome en bici: odio el metro, casi siempre atestado de gente. Además, no me gusta ir bajo tierra, mientras que adoro la sensación de moverme deprisa y libre por la superficie. Moverte en bici es un sentimiento único que no tiene precio. Es una adicción: el día que no uso la bicicleta siento que me falta algo.

¿Cómo está el ciclismo urbano en París?

Se ha hecho mucho por los ciclistas en los últimos años, construyéndose muchas vías exclusivas que han generado un auténtico frenesí ciclista por las calles. Personalmente, me encanta rodar entre el tráfico, pero para cualquiera que no esté acostumbrado la ciudad sigue siendo una especie de jungla. Los parisinos tienen su propia forma de conducir, generalmente rápida e imprudente, y depende del momento del día el tráfico puede volverse bastante loco. Respecto a los carriles bici, no los recomendaría a ciegos: los

peatones los invaden constantemente, los invaden patinetes eléctricos y los coches estacionan a menudo. Por eso tiendo a evitarlos.

Háblanos de tus bicis... ¿Cuántas tienes?

Siempre tuve un par de bicicletas hasta que, hace dos años y medio, conocí a mi novio. Empezamos a comprar cuadros de pista y, después de un año recopilando cuadros espectaculares y juntando componentes, decidimos crear dos cuentas de Instagram para compartir nuestras creaciones. Ahora mismo tenemos más de treinta cuadros en casa, y otras doce bicicletas completamente listas para montar. Si tuviera que elegir, me quedaría con la 3Rensho y la Hellas. Ambas tienen cuadros de acero muy ligeros, ajustados y cómodos, fabricados por maestros constructores. Y su historia es increíble... La 3Rensho tiene un cuadro de keirin, mientras que la Hellas pertenecía al equipo nacional griego.

Nos encantan tus fotos de Instagram.

¡Muchas gracias! Todas las fotos de mi cuenta (@pauline.perrine) son obra de mi novio, Solal Ohayon. Es director de arte y fotógrafo, y también podéis encontrar sus maravillosas imágenes en la red (@svkj__). La combinación de nuestro amor por las bicicletas excepcionales y las hermosas fotos son lo que hace que nuestras cuentas tengan éxito.

¿Crees que las bicis son muy fotogénicas?

¡Sin duda! Me encanta la estética minimalista de una bicicleta de pista, que bien colocada y fotografiada es una obra de arte. Cuando veo una no sólo veo una bicicleta, sino un cuadro hecho a mano por un artista y componentes increíbles hechos para profesionales. Y claro; sobre ellas se obtiene una sensación de velocidad, una fusión con la máquina... únicas. La fluidez, la libertad, la adrenalina que generas cuando conduces una bici de piñón fijo es algo que nunca he experimentado con ningún otro tipo de bicicleta. 🍷

Tres de los nuestros

UNA PERSONA, UNA HISTORIA



Andrés Amodio vive en Montevideo (Uruguay). Empezó a montar en bici muy tarde y, en cuanto lo probó, se arrepintió de no haber empezado antes. Así que se movilizó en el acto para que a nadie le pasara lo mismo.

¿Quién eres?

Soy Andrés Amodio, de Uruguay. Llevo una cuenta en Instagram, @bicicleta.uy, con la que intento contagiar a todo el mundo nuestra gran pasión.

¿Cuándo y cómo nace, en tu caso, esa pasión?

Empecé tarde. Mi primer recuerdo ciclista data de los años noventa, cuando me regalaron una BMX por los Reyes Magos. Después dejé de usarla hasta que, hará unos seis años, me di cuenta de que podía ir de mi casa al trabajo pedaleando porque sería mucho más rápido y directo que con otros medios de transporte. Me compré un modelo de segunda mano barato, pensando que quizá lo dejaría pronto, pero pasó todo lo contrario: me hice un fanático y me di cuenta de que no tendría que haber dejado, nunca, de montar.

¿Cómo es pedalear por Uruguay?

Montevideo es muy amigable porque apenas tiene grandes cuestas. Sin embargo, la difícil convivencia con otros medios de transporte lo complican bastante. Tienes que tener muchas ganas de usar la bici, y una clara actitud de "este lugar también nos pertenece", para conseguirlo.

¿Qué tal es la infraestructura?

Los carriles bici ayudan a los que se inician, a los que tienen más miedo, pero creo que podríamos y deberíamos convivir con el tráfico sin ellos. En todo caso, en Montevideo son bastante escasos, algo que desde luego no ayuda a los principiantes.

¿Ha aumentado el número de ciclistas?

Sí. Y creo que es un fenómeno mundial y lógico. Porque la bicicleta es el medio de transporte ideal para moverse. Mucha gente no quiere usar el transporte público, pero no deberían pasarse al coche. Porque en ellos no haces ejercicio. Tu cabeza está más estresada. ¡Ser ciclista urbano es lo que más ayuda a tu mente!

¿Cómo surgió bicicleta.uy?

Empecé muy tarde a montar en bici. Y desde entonces siempre he tenido la sensación de que no debía haberlo dejado. Miré a mi alrededor y encontré a mucha gente a la que le había pasado algo parecido, que habían "colgado" la bici, y que ni se planteaban recuperarla. También me resultaba estimulante cruzarme con otros ciclistas y ver que éramos todos muy distintos, que cada uno tenía una vida y una historia muy diferentes, pero que la bicicleta nos unía. Quería saber por qué ellos pedaleaban también. Así que empecé a registrarlos, a conectarlos: voy parando a ciclistas, les cuento mi proyecto y les hago una pequeña entrevista y una foto para sumarles a él. .

Así que la gente que pedalea... Puede hasta pararse a conversar.

Normalmente, así es. Es más: te diría que, a veces, me ha pasado lo contrario: se suma más gente para contarme su historia y soy yo el que tiene que marcharse. Es entonces cuando pienso... ¡Tengo que salir con más tiempo de casa, tengo que dejarle más tiempo a la bici! Pero en esos casos, claro, siempre intento coordinarlo para hacer la entrevista después.

¿Qué necesita la gente para moverse en bici?

Yo soy muy obstinado. Muy terco. Y, casi siempre, creo que tengo la razón. Al menos con la bici me pasa. Pero no creo que haya que abrumar a la gente e intentar convencerla con argumentos y estudios. Eso no funciona. Lo que funcionan son las historias. Por eso creé la cuenta: para mostrar la vida de personas que andan en bici y que, gracias a eso, son más felices. Esa felicidad, esas experiencias, sí pueden ser contagiosas. Estoy seguro de que ver a otros pedalear, leer cómo ha mejorado sus vidas, sí que puede conseguir que otros se animen, pierdan el miedo y comprueben que muchos de los mitos más absurdos de moverse en bici son falsos. ♡



OH LÀ LÀ!

Con más bicicletas en sus calles, París brilla más que nunca. La capital francesa vive una revolución ciclista sin precedentes: hablamos con algunos de sus protagonistas.

Dani Cabezas

Cuentan las crónicas que, en 1667, el prefecto de la policía de París nombrado por Luis XIV, Gilbert Nicolas de la Reynie, ordenó colocar en las puertas y ventanas de la ciudad lámparas de aceite y antorchas con el objetivo de disuadir a los malhechores que, aquel año, protagonizaron un repunte sin precedentes de la criminalidad. Maravillados por la luminosidad de la urbe en aquellas noches, los visitantes decidieron apodararla “la Ciudad de la Luz”, en un sobrenombre que terminaría de consolidarse un siglo después en la Ilustración.

Es posible que la realidad sea mucho más prosaica. También, más reciente: a mediados del siglo XIX, París fue una de las primeras ciudades en contar con alumbrado de gas en sus principales calles y avenidas. Una tecnología desarrollada, entre otros, por el ingeniero y químico francés Philippe Lebon, que convirtieron a la capital en un ejemplo de modernidad sin parangón. París comenzó a lucir en todo su esplendor... y ya nunca dejó de hacerlo. París, hoy en día, sigue siendo sinónimo de vanguardia. De arte y pensamiento. De bohemia



foto: Carlos Piñero

y vida. Un ejemplo al que el mundo mira de reojo, para intentar emular su refinamiento, estilo y manera única de hacer las cosas. ¿Todas? Quizá no. Durante décadas, París palideció frente a otras ciudades europeas en el uso de la bicicleta, que reinó en sus calles hasta que el vehículo motorizado comenzó a colonizarlas sin piedad durante la segunda mitad del siglo XX. Pero, llegado el XXI, la ciudad parece haberse propuesto un nuevo y apasionante reto: el de iluminar el camino que lleva a otra manera de moverse, a otra manera de vivir.

El cambio radical

“París está en un momento espectacular”, cuenta Silvia Casorrán, técnica del Área Metropolitana de Barcelona (AMB) y coordinadora de la Red de Ciudades por la Bicicleta, quien viajó este verano hasta allí para evaluar sus logros. “El cambio ha sido muy significativo. Ha pasado de ser una ciudad hostil para la bicicleta, con infraestructura pobre y desconectada, a conseguir que todas las calles sean ciclables”.



Entre 'bobós', turistas y patinetes

“Vivir en París es como hacerlo en *Los Juegos del Hambre*... ¡Una jungla!”. Al otro lado del teléfono Marta Cejudo, periodista española que se mudó a la capital francesa hace menos de un año, bromea con su experiencia. “Los parisinos son, por lo general, gente bastante individualista, entre la que escasea el sentido de comunidad. No es fácil que nadie te eche un cable, tardan en aceptarte como un igual y cuesta que empiecen a comunicarse contigo”, asegura. Un carácter que encaja con lo que en Francia se conoce como ‘bobó’ (contracción de ‘bourgeois bohemian’, bohemio burgués), que podría definir al parisino medio y que, según Cejudo, “contrasta con lo que pasa en otros lugares del país”. Unos parisinos que, además de las bicicletas, han adoptado el patinete eléctrico de forma masiva como medio de transporte. “El funcionamiento del metro, el autobús o los tranvías deja mucho que desear, con frecuentes averías”, explica esta periodista, “por lo que no es raro ver a la gente recorrer largas distancias en patinete eléctrico o pedaleando”. Una forma de cruzar una ciudad, sabido es, concebida hasta no hace mucho por y para el turista. Dicen que París es, tras Bangkok (Tailandia), la urbe más visitada del mundo, y no es de extrañar: “En cada rincón vas a encontrar algo que te deja con la boca abierta y te va a enamorar”, cuenta fascinada Cejudo, “lo que sumado a la inmensa diversidad cultural convierte a París en un lugar atractivo como pocos”.

En su opinión, “París tiene claro que quiere ser verde y sostenible, y ha entendido que la movilidad es una pieza clave”. Hablamos de una ciudad cuyo centro tiene 2,2 millones de habitantes en una superficie de 105 km². “Unos números similares a Barcelona, por lo que moverse en bicicleta resulta rapidísimo”, recuerda. En su área metropolitana viven 7 millones de habitantes distribuidos en 123 municipios que, en total, suman 800 km². “Es más grande que Madrid o el Área Metropolitana de Barcelona, pero puede recorrerse perfectamente pedaleando”.

Como apunta esta experta, “hay dos políticas globales a nivel nacional, y ya existentes, que favorecen la conectividad ciclista. Por un lado, se permite el contrasentido de la bicicleta en todas las calles 30. Y, por otro, los semáforos rojos tienen siempre un ceda el paso para el ciclista, de cara a que pueda realizar aquellos movimientos que no intersectan con el tráfico de motor”. A ello se le suma que, en los últimos años y, sobre todo, en los últimos meses, París ha conseguido completar una red ciclista en todas las avenidas principales. La receta la da Casorrán: “Mediante carriles bici exclusivos o bien mediante carriles compartidos con el autobús”.

La alcaldesa que vino de Cádiz

Buena parte del mérito hay que atribuírselo a la que, desde 2014, es su alcaldesa, Anne Hidalgo. Nacida en 1961 en la localidad gaditana de San Fernando, aunque residente en Francia desde los dos años, Hidalgo siempre tuvo claro que la bici sería clave en su gobierno. Por ello no dudó en colocar al frente de las políticas de movilidad a David Belliard, del Partido Verde, al que nombró teniente de alcalde. Juntos abanderaron, entre otras medidas, la prohibición de circular a los vehículos más contaminantes o la construcción de 50 kilómetros de carriles bici. Tras un polémico primer mandato (en el que fue muy atacada por los defensores del coche, e incluso bautizada en un libro como “Notre Drame de Paris”, ‘Nuestro Drama de París’), los parisinos refrendaron sus políticas y, el pasado junio, volvieron a otorgarle su confianza para una segunda legislatura. Entre sus objetivos, en una agenda todavía más marcada por el fomento de la bicicleta, Hidalgo destacó el que París se convierta en una “ciudad 15 minutos” donde todo lo que pueda necesitar un ciudadano no lleve más tiempo que ese, en un esfuerzo encomiable en pro del comercio local y los desplazamientos ciclistas. Hidalgo también aspira a convertir París en “ciudad digital sostenible” o “ciudad viva”, conceptos tras los que se encuentra Carlos Moreno, científico, empresario y profesor de la Universidad de París 1 Pantheon-Sorbonne, cuya influencia es clave en la nueva concepción de ciudad que abanderará la alcaldía.

“El trabajo de Hidalgo, Belliard y su equipo ha sido muy valiente”, opina Casorrán. “Todos sabemos lo complicado que es quitar un centímetro a los coches en nuestras ciudades, pero en París han trabajado con de-



El auge de Vélib



Vélib, el sistema de bicicleta compartida de París, fue lanzado en julio de 2007. En estos trece años sus bicicletas se convirtieron en una parte cada vez más importante del tráfico de la ciudad, pero en estos últimos tiempos su uso se ha disparado. Las cifras no mienten: en septiembre Vélib registró una media de 184.000 viajes diarios (solo se contabilizan desplazamientos de más de tres minutos), mientras que en septiembre de 2019 el promedio era de unos 90.000 viajes al día. Según datos de Smovengo, la empresa que gestiona el servicio, unas 65.000 personas usan Vélib a diario, aproximadamente la cuarta parte de los 274.000 usuarios que la plataforma tiene registrados.

terminación porque tienen los objetivos muy claros. Querían conseguir una cuota modal de la bicicleta del 15% para este 2020 y todo indica que lo van a conseguir o incluso a superar”. Y ojo, porque el objetivo del Plan París 100x100 Cyclable, que se marcó como horizonte 2024, está a punto de completarse.

Florent Marcellesi, político y activista francés, y diputado de Equo del Parlamento Europeo de 2016 a 2019, explica a *Ciclosfera* cómo “bajo el impulso de la coalición rojiverde (candidaturas ecologistas y progresistas), el uso y cantidad de infraestructuras ciclistas en París lleva ya años en aumento”. Pero el fondo de la cuestión es más profundo. “Existe un movimiento de fondo a favor de la bicicleta en París y, en general, en toda Francia, algo claramente confirmado en las pasadas elecciones municipales francesas, donde la llamada ola verde marcó los resultados”. Así es: Los Verdes conquistaron la alcaldía de algunas de las principales ciudades galas, como Marsella, Lyon o Burdeos, con un programa que convierte a la bici en la principal protagonista de la ciudad del siglo XXI.

Un clima favorable a los pedales al que, para terminar, contribuyó de manera decisiva el coronavirus. Especialmente, y tras conocerse su relación directa con la contaminación atmosférica, la bicicleta se presentó como una opción ideal para salir del sedentarismo del confinamiento a

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
 @tallerelbonpedal

Bicicletas, accesorios, talleres, viajes...

mundoraintxe

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

Especialistas en **BROMPTON** desde 2001

Cap Problema **BROMPTON**

Av. Diagonal, 380
 08037 Barcelona
www.capproblema.com

EL CICLO

BIKE ART & RENTAL

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

Taberna

Rubi

SEGOVIA
 C/ Escuderos, 4

BROMPTON JUNCTION

ÚNICA TIENDA OFICIAL DE ESPAÑA
www.bromptonjunctionvic.com

motorverde

Venta y alquiler de bicicletas eléctricas

Entrega gratuita a domicilio

www.motorverde.es

ZIKLOTEKA

Un CENTRO DE DOCUMENTACIÓN ESPECIALIZADO en movilidad ciclista

INDICACIONES ONLINE, con referencias en soporte escrito, gráfico y audiovisual.

Documentación: TÉCNICA, CIENTÍFICA Y RECREATIVA

DISPONIBILIDAD para consultas, acceso directo o préstamo

942 45 35 26 - zikloteka@domostia.com - crisisnaem.es/zikloteka

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



Bon Appetit!

La gastronomía francesa tiene fama de ser una de las mejores del mundo: de hecho, fue declarada Patrimonio Cultural Inmaterial de la Humanidad por la UNESCO en 2010. ¿Es para tanto? “Voy a incurrir en un tópico cuando uno habla de su propio país, pero la gastronomía francesa es increíble”, asegura Aymeric Migdal, chef parisino que lleva más de 20 años viviendo en Madrid. “La cocina francesa es diversa, sabrosa y equilibrada. Predomina el buen hacer y un trato único del producto, especialmente el de temporada. La variedad geográfica de Francia permite a los chefs explorar e innovar con productos de primer nivel y, desde los grandes restaurantes a las maravillosas brasseries de París, la entrega para hacer feliz al cliente siempre es total”, asegura. Así que... ¿Hablamos de la mejor comida del mundo? “Para gustos los colores”, contesta Aymeric. “Hace 20 años, probablemente le hubiera dicho que sí. Pero ahora, con la globalización, vivimos en un mundo sin fronteras gastronómicas”. Aymeric nos enumera especialidades (“crepes de Bretaña, choucroute a la alsaciana, el cassoulet del sur del país, el boeuf bourguignon, la bullabesa en Marsella”), las bondades de sus quesos (“curado, para raclette, para fondue”) o, por supuesto, sus postres (“profiteiros, la tarta Tatin, los soufflés” o sus célebres dulces (croissants, éclair au chocolate, las tartas religiosas...)). Una lista infinita que le lleva a una honda reflexión “Francia y buena gastronomía son casi sinónimos. Y si no”, concluye Aymeric, “que baje Dios, coma y opine”.



la vez que se mantenía la distancia física de seguridad. Y como no podía ser de otra forma, las autoridades de París apostaron con fuerza por el urbanismo táctico y los carriles bici temporales. Tras la desescalada, la transición a la bicicleta se aceleró, con un crecimiento del número de ciclistas cercano al 50%.

Una cuestión táctica

Si Anne Hidalgo y David Belliard son dos nombres clave para entender el incremento de ciclistas en París, en los últimos meses otra figura ha irrumpido en escena para llevarse muchas alabanzas. El 13 de abril, en pleno confinamiento, el ecologista y activista Pierre Serne recibió de manos de la Ministra de Transición Ecológica, Elisabeth Borne, el encargo de implementar vías ciclistas en el país. Un reto que sorprendió al propio Serne. “Al fin y al cabo”, aclaró a *Ciclosfera*, “soy un ecologista que viene del mundo asociativo, no del partido del presidente Macron”.

Pese a sus diferencias de fondo con un partido de esencia puramente liberal, Serne encontró un consenso casi unánime en la necesidad de poner en marcha las citadas infraestructuras temporales. Un consenso también entre los propios ciudadanos, generado en su opinión por “la gran aprensión de la ciudadanía de cara a la salida del confinamiento”. Para Serne simplemente, “la gente tenía miedo a coger el transporte público”, y había que ofrecerle buenas alternativas. “Se prevé que, en base a la experiencia de estas vías ciclistas temporales, se pueda desarrollar un París 100% ciclista para 2026”, vaticina Marcellesi. Pero no hay que echar las campanas al vuelo: existe una mayoría de parisinos que siguen pensando que la seguridad en las vías ciclistas deja mucho que desear, y persisten graves problemas de aparcamiento y robo de bicicletas. En ese sentido, Belliard ha propuesto quitar 60.000 plazas de estacionamiento de coches (nada menos que la mitad de las existentes) y “devolver” este espacio a peatones y ciclistas. Una idea que propone llevar a cabo de forma participativa, en una iniciativa digna de atención con gran potencial también para las ciudades españolas.

recicleta
Pasión y experiencia

BROMPTON **BROOKS**
ORBEA **DAHON**
Gudereit **SURLY**
KLICKfix **ORTLIEB**
vst fahrradmanufaktur

ZARAGOZA 976 295 800
www.recicleta.com



espaibici
movilidad humana

BROMPTON **BROOKS** **ORBEA** **DAHON** **GUDEREIT** **SURLY** **KLICKfix** **ORTLIEB** **LEZYNE** **VST**

C/Bruc, 63 > 08009 Barcelona
Tel: 93 512 3 1 4 3 > 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

Eroica
CAFFÈ
BARCELONA



c/ Consell de Cent, 350 - BARCELONA
www.eroica.cc/caffe-barcelona






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
Eléctrica. Plegable.
Ligera. Urbana.
www.freel.bike



VENTA - TALLER - ALQUILER



DOYOUBIKE

Tu tienda especializada en bici deportiva y urbana

BROMPTON **CONCEPT** **TREK**
RIESE & MÜLLER **KALKHOFF**
MY BIKE

WWW.DOUYOUBIKEONLINE.COM

Cafés ciclistas: UN PLACER POR DUPLICADO

La Choutte Paris. ¿Quién dijo que en un taller de bicis no se puede disfrutar de un café exquisito y los productos más frescos de la zona? En La Choutte arreglan monturas, venden bicis de segunda mano y accesorios y además, ofrecen una hermosa cafetería donde pasar el rato o leer un buen libro. Por si fuera poco, los trabajadores generan una enorme cercanía, que te da la posibilidad de interactuar con el mecánico y conocer más de cerca el mundo interior de una bici.

Steel Cyclewear & Coffeeshop. La ropa de alta gama para practicar ciclismo urbano existe. En esta cafetería, que bien podría contemplarse también como un museo, puedes disfrutar de un café mientras descubres la ropa que te gustaría llevar mientras pedaleas. Cualquiera que decida pasar por allí entenderá que detrás de Steel hay mucho más que bici y café... ¡Si hasta editaron, y ese fue el germen del proyecto, una revista!

Jour de Velo. Un proyecto con dos locales solo en París, en los que, además de buenos cafés, encontrarás un taller para poner a punto tu bici. Pero eso no es todo: también venden bicicletas, organizan talleres de mecánica y realizan salidas en grupo. Todo un punto de encuentro para amantes del ciclismo donde compartir charlas y experiencias en buena compañía.

Le Petit Velo. Su nombre resume la filosofía y decoración del lugar. Las bicicletas pequeñas, principalmente modelos infantiles, colgadas de la pared o apoyadas en estanterías, captan la atención nada más pasar por la puerta. El típico local de París al que le han dado un ligero toque innovador, con una decoración que hace que cualquier ciclista se sienta como en casa.

Le Peloton Cafe. Donde la moda y el estilo ciclista se dan la mano. Un local en el que, además de tomar buen café, podrás alquilar una bicicleta o apuntarte a alguno de sus eventos, generalmente salidas que acaban en la propia cafetería y en un agradable ambiente de camaradería ciclista. Los dueños, que tuvieron una empresa de tours en bicicleta por París, decidieron abrir la cafetería con ese objetivo: reunir a ciclistas para compartir su pasión.



PARÍS, EN CIFRAS

- 📍 **Habitantes:** 2,148 millones (centro).
12,4 millones (área metropolitana)
- 📏 **Extensión:** 105,4 km²
- 🏔️ **Altitud máxima:** 130 m
- 🌡️ **Temperatura media anual:** 12,1°
- ☔ **Días de lluvia al año (de media):** 111
- 🚲 **Infraestructuras ciclistas:** 1.000 kilómetros de carriles bici (enero 2020) + 50 kilómetros de vías ciclistas provisionales.

Cae la tarde en París. Los últimos rayos del sol colorean los Campos Elíseos poco antes de que se encienda el alumbrado que llevó a esta ciudad a ser la envidia del mundo. Los habitantes de la capital se desplazan, poco a poco y degustando la incomparable belleza de París, a sus hogares. Los que lo hacen a pedales, estimulados por el fresco aire que llega del Sena, sueñan despiertos: anhelan que su ciudad se convierta, también, en una referencia mundial en la manera de desplazarnos. Felicidades: lo estáis consiguiendo. 📍

Anúnciate en
Ciclosfera

publicidad@ciclosfera.com



**BICICLETAS
PATINETES
eléctricos**



**Expertos en
Movilidad Eléctrica
Urbana**

www.urbanfun.es

Salvador Espriu 81 (Barcelona)
93 159 23 00

SISTENER

BICIS ÚNICAS
BICIS REVOLUCIONARIAS



www.sistener.com

info@sistener.com



olabarrieta



DESDE 1983 EN ROMÓ - GETXO



barcelona@somosrecycling.es
www.somosrecycling.es



www.vueltaetuercabikeshop.com



TIENDA Y TALLER
PARA TODO TIPO DE BICICLETAS
"NO SOMOS BICIRACISTAS"

www.vukbikes.com

Metro Pirámides

Paseo de Juan Antonio
Vallejo-Nájera Botas, 55,
Madrid

911 54 20 54



¡Y séguenos en las redes sociales!



TODOBICI
TALLER - VENTA

C/ Serrería, 5. Valencia
tlf: +34 616 589 749
todobicivalencia.com



AIRBICI
TALLER - VENTA - ALQUILER

hola@airbici.es 647.292.313

www.airbici.es



C/ de la Marina, 124 - 08013 Barcelona



EL ARTE DE DIBUJAR (BICICLETAS)

Madre de dos hijos, arquitecta y artista: la británica Eliza Southwood adora plasmar sobre el lienzo la máquina más elegante que, en su opinión, puede dibujarse. ¿Adivinas cuál es?

Laura Rincón

Eliza Southwood atiende el teléfono y, al responder, nos regala una primera sorpresa... ¡habla con un marcado acento asturiano! Así es: aunque nacida en Gran Bretaña, Southwood se mudó a los nueve años a España, donde pasó casi toda su juventud. “Cuando mi madre se divorció”, explica, “vino con sus hijos a Asturias para empezar una nueva vida. Nos apuntó a un colegio rural y no nos quedó otro remedio que aprender español en tiempo récord”. Así, entre nostálgica y divertida, Southwood recuerda esos años, una infancia que se prolongó hasta que, a los 18, decidió irse a Italia “a cuidar caballos. Después, al año, volví a mudarme a Glasgow, Escocia, para estudiar la carrera”.

Una infancia ajetreada, donde los cambios se convirtieron en un escenario de juegos más. Conoció la ciudad. Tuvo mucho contacto con la naturaleza. Pero hubo algo que, lejos de desaparecer, crecía: unas inmensas ganas de ser artista. “Siempre lo quise, pero tenía miedo de no poder ganarme la vida así”, reconoce. Un miedo que la llevó a estudiar Arquitectura y, durante más de ocho años, ejercer como tal. “La verdad, nunca fui una buena arquitecta”, confiesa. “Era estresante, una vida llena de viajes y difícil de compatibilizar con mi matrimonio o mis hijos. Y así fue hasta que decidí cambiarlo todo... ¡y apostar por mi sueño!”

Cambio de rumbo

Ilustraciones, serigrafías, grabados... Una etapa de formación en la que pronto, entre sus dibujos, empezaron a aparecer las bicicletas. “Siempre me gustaron, desde muy pequeña”, asegura. “Con mi primer sueldo, cuando todavía vivía en Gijón, me compré una Specialized de montaña, que todavía recuerdo con un enorme cariño. Y después, cuando ya estaba casada, mi marido me enganchó a ver las

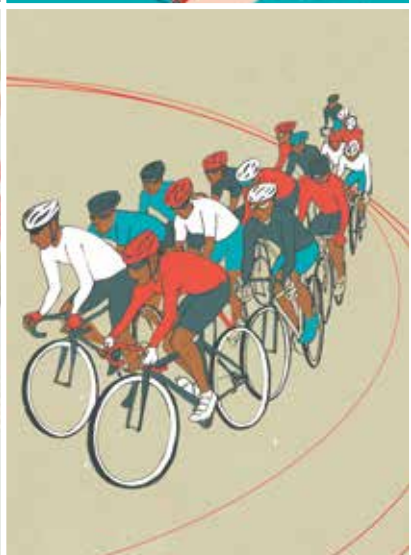


“Con las bicis siempre hay un contexto. Por sí mismas crean toda una escena”

grandes carreras ciclistas por la tele. Y fue ahí, frente a la pantalla, cuando entendí que no ganaba el que más corría, sino el que mejor trabajaba en equipo. Esa pasión, ese espíritu de colaboración, multiplicó mis ganas de seguir dibujando bicicletas”.

Los colores, las carreras, las idas y venidas de los ciclistas captaron una atención que, después, reproducía sobre el papel a través de obras de inaudita belleza. Southwood se considera a sí misma una persona visual y, en su opinión, la bici es la máquina más elegante que una pueda dibujar. “Con ellas siempre hay un contexto. No importa que estén en medio de un paisaje rural, o de una enorme ciudad... Por sí mismas crean toda una escena”.

Sus creaciones eran tan llamativas que, poco después de lanzarse al arte, pudo mostrar sus obras en una primera exposición. Y no fue en cualquier lugar, sino en el *place to be* ciclista de Londres: Look Mum No Hands, un café-taller en el que se arreglan bicis, se proyectan las grandes carreras y, sobre todo, se atiende con enorme cariño a cualquier amante de la bicicleta. “Tuve mucha suerte”, recuerda, “porque una empleada del Museo Victoria & Albert visitó la exposición, le gustó mi obra y el museo me dio



“No tengo ninguna duda: mi vida como artista es mucho más interesante que cuando era arquitecta”

algo de dinero para vender una serigrafía en su tienda”. Un primer paso hacia más exposiciones y la explosión, casi a ritmo de sprint, de su carrera. “Antes de la pandemia tenía seis o siete exposiciones al año”, cuenta, “y ahora me limito a vender mis obras a través de mi web. Pero no se trata solo de dinero: recuerdo que, por ejemplo, hace unos años viajé a Navarra porque quería hacer un dibujo de Miguel Indurain para una etiqueta de vino. Me entrevisté con él e intenté reflejar su personalidad en el dibujo... ¡No tengo ninguna duda, mi vida actual es mucho más interesante que cuando era arquitecta”, asegura entre risas.

Asturian Way Of Life

Una vida que, estos días, transcurre nuevamente en un pequeño pueblo de Asturias, en gran parte debido al covid-19. “Tenía planeado pasar aquí gran parte del año y, de vez en cuando, volver a Londres, pero el Brexit y la pandemia precipitaron los acontecimientos y decidí instalarme aquí con mi familia”. Y, lejos de quejarse, agradece el poder ver burros desde su ventana, hacer sidra artesanal y salir a pasear sin fin con sus perras. “Me encanta este estilo de vida”, comenta, “he montado el taller en la cuadra y no paro de hacer serigrafías con motivos asturianos. Simplemente, no puedo pedir más”.

O, quizá, sí: un mayor reconocimiento hacia la mujer, tanto en el arte como en toda la sociedad. “Soy feminista de pura cepa, y sigo encontrándome con situaciones que me hacen sentir incómoda”. Así, por ejemplo, recuerda cómo en muchas ferias de arte a las que acudió con su marido la gente se dirigía a él para preguntarle, por ejemplo, por técnicas o estilos. “En todo caso, he tenido mucha suerte. Pero a veces me pregunto si no hubiese sido todo un poco más fácil de haber sido un hombre”.

A alguien que adora dibujar y ver carreras de bicis es obligatorio preguntarle por sus máquinas. Y, como buen amante de la bici, asegura moverse casi siempre pedaleando y tener varias en casa. “En Londres guardo una vieja bicicleta de carretera, maravillosa, de los años ochenta, además de una Brompton que me regalaron a cambio de una publicidad. Y en Asturias, ahora mismo, utilizo una bicicleta de carga Riese & Müller recién comprada. Es una pasada: me encanta, por ejemplo, hacer la compra con ella, y subir y bajar por todas las cuestas que me encuentro en mi camino”. ¿Y el coronavirus? ¿Cómo se superará esta crisis, al menos en el mundo del arte? “De momento”, asegura, “la única alternativa es Internet. En la Red están pasando cosas continuamente y, pese a la situación, yo no he parado de trabajar y vender obras. Es cierto que no hay nada como ir a una exposición y ver las cosas de cerca, pero está claro... Nos va a tocar esperar”. ♡



OTOÑO: al cole y al trabajo, en bici

Con la rutina escolar y laboral toca equiparse de la mejor manera posible. Comet te trae toda una serie de productos que **te lo ponen mucho más fácil para rodar como nunca... y disfrutar al máximo. ¿Te subes?**



1. REMOLQUE NIÑO CROOZER KID VAAYA BIPLAZA

Un remolque para los reyes de la casa con dos asientos para que vayan a sus anchas. Con suspensión Croozer AirPad, asiento climatizado transpirable y luz de sensor integrada en el manillar. Además, se pliega con facilidad. **PVP: 999€**



2. CHALECO SEGURIDAD WOWOW FUN

¡Que te vean bien es importante! Este chaleco aporta una perfecta seguridad para niños durante sus actividades al aire libre, con una visibilidad de día a 50 metros y de noche a 150 metros. Dispone de 4 bandas delanteras y traseras fluorescentes y reflectantes de 2,5 cm, cierre de alta durabilidad y etiqueta personalizable. **PVP: 8,95€**



3. PORTABEBE HAMAX ZENITH

Elegante, cómoda y fácil de usar, la silla portabebés Hamax Zenith cuenta con un respaldo fijo, cinturones de protección con un cierre rápido y un acolchado en los hombros para que sea más cómodo, así como correas ajustables para los pies. El reposapiés y el respaldo se pueden regular, por lo que la silla acompañará a tu hijo durante el crecimiento sin problema. **PVP: 89,90€**





4. LUZ DE SEGURIDAD XLC LED TRASERA

Ligera y compacta, esta luz de XLC aporta la visibilidad necesaria para circular de noche con tu bicicleta. Cuenta con 16 luces LED rojas ultrabrillantes, se carga en 3 horas e incorpora un indicador del nivel de batería. Incluye cable de carga USB. **PVP: 25€**



5. CANDADO PLEGABLE TRELOCK FS 480 COPS

Es importante disfrutar de cada salida en bicicleta, aunque sea para una distancia corta. Pero también protegerla como es debido. El nuevo FS 480 COPS cuenta con un nuevo diseño exclusivo de Trelock. Las barras de cierre de goma de acero endurecido pueden desplegarse hasta un metro de longitud, por lo que engancharlo a un elemento fijo es más fácil que nunca. **PVP: 94,90€**



6. CASCO MET GRANCORSO

Preparados para todo. Los cascos Met han sido diseñados para ofrecer la máxima protección en velocidades de impacto elevadas. Además, cubren una mayor parte de la cabeza que un casco estándar y están disponibles en varios colores. Su sistema de ajuste avanzado Safe-T, acolchado y lavable a mano, le aporta un extra de comodidad. A ello se le suma un práctico cierre de correa magnética y una visera extraíble. Disponible en varios colores. **PVP: 140€**



1. Zapatillas Retro de Flamingo's life.

Utilizar un calzado adecuado para tu día a día es importante, y más aún si vas a moverte constantemente en bicicleta. Las zapatillas de Flamingo's Life son respetuosas con el medio ambiente, hechas de maíz y bambú, veganas y con un diseño único. Este es el modelo 90'S White Ivory Bicolor.

PVP: 130 €
www.flamingoslife.com



2. Baggicase.

Uno de los problemas que los ciclistas se encuentran cuando van a hacer una pequeña ruta es dónde dejar la documentación, el móvil o el dinero. Las Baggicase nacieron para solventar esa necesidad. Unas bolsas impermeables, ligeras y robustas, con el tamaño perfecto para que te quepa dentro todo lo que necesitas.

PVP: Desde 59,90 €
www.baggicase.cc

3. Tannus Tires.

Las cubiertas macizas sin aire 100% antipinchazos para bicicleta de ciudad, carretera y trekking. Gran durabilidad y sin mantenimiento. La alternativa más eco-friendly.

PVP: 64,99 €
www.tannustires.com



4. Cesta Manillar Ortlieb UpTown.

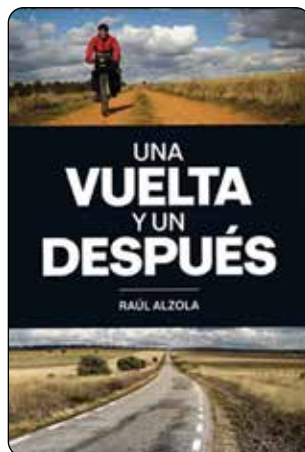
Entre las innumerables bolsas y alforjas del catálogo de Ortlieb hemos elegido nuestra favorita para la ciudad. Una cesta muy versátil pensada para el ciclista urbano, con una capacidad de 17,5 litros y numerosos diseños para que escojas tu preferido.

PVP: 69,99 €
www.vicsports.es

5. 'Una vuelta y un después'.

El cicloviajero Raúl Alzola, más conocido como 'Biciruling', acaba de escribir su primer libro. En él cuenta su viaje en bicicleta por España y cómo cambió su vida hasta el punto de estar ahora mismo cumpliendo un sueño: dar la vuelta al mundo en bicicleta.

PVP: 18 €
www.paquebote.com



6. Sillin Selle Italia S5 Superflow.

La movilidad está cambiando. La bicicleta está cobrando mayor importancia en desplazamientos urbanos, y Selle Italia es parte de ese fenómeno. Este modelo es un sillín corto que maximiza el confort en cualquier situación.

PVP: 59,90 €
www.cdc-sport.com

7. Soporte para bicicleta Eltin.

A todos nos preocupa dónde dejar la bicicleta en casa para que no ocupe demasiado espacio, no estorbe, no se caiga... La solución es cualquiera de los soportes de Eltin. Con un diseño duradero y rígido son adecuados para cualquier tipo de bicicleta.

PVP: Desde 21,95 €
www.cdc-sport.com



8. Anorak de lluvia Trail Series.

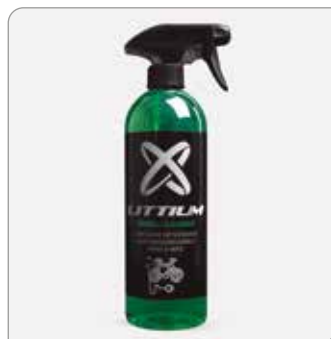
Cuando Specialized saca nueva colección de ropa, no podemos evitar echarle un vistazo: sabemos que algo va a conquistarnos. Así ha sido con este anorak de lluvia de manga corta, que cabe en una riñonera y es fácil de limpiar.

PVP: 179,90 €
www.specialized.com

9. Pantalón Trail-Series 3xdry.

Los más atrevidos salen al campo en bicicleta aunque llueva... ¡Nunca es un impedimento! Pero a veces, volver lleno de barro es inevitable. Specialized ha introducido en su catálogo estos pantalones resistentes al polvo, al barro, a la abrasión y al agua.

PVP: 89,90 €
www.specialized.com



10. Total Cleaner.

Un limpiador profesional 100% biodegradable que elimina eficazmente todo tipo de suciedad: grasa, aceite, polvo, barro o arena. Es apto tanto para bicicletas convencionales como para bicis eléctricas.

PVP: 8,90 €
www.littiumbykaos.com

11. Pedales Look Geo City.

Hace tiempo que Look fabrica pedales. Sin embargo, es la primera vez que la marca los hace planos y específicos para el ciclismo urbano. Son bonitos, llamativos, atrevidos, cómodos y llevan reflectantes para que por la noche se te vea desde lejos. Y, además, los puedes personalizar.

PVP: Desde 29,90 €
www.lookcycle.com



12. Zapatillas libertad Avenue.

Pocas marcas existen que hagan zapatos especializados para ciclistas urbanos. Libertad Avenue es una de ellas. Sus productos nos tienen enamorados y el modelo Olmo Vegan de esta nueva temporada nos parece increíble.

PVP: 180 €
www.libertadavenue.com

13. Bomba de taller de aluminio.

Sencilla, bonita, potente y con un precio razonable. ¿Qué más se le puede pedir? Construida en aluminio, con una altura de 68,58 cm y tres puntos de apoyo para mayor comodidad, la bomba de taller Eltin tiene además un elegante mango ergonómico de madera. El conjunto la convierte en una de las bombas de taller más completas del mercado.

PVP: 58,95 €
www.cdc-sport.com



14. Tannus Armour.

Colócalo entre la cubierta y la cámara de aire y rueda tranquilo protegido contra el pinchazo. Perfecto para un uso urbano, gravel y MTB.

PVP: 29,99 €
www.tannustires.com

15. Calcetines Melancia Sockla.

En los últimos tiempos los calcetines pensados para ciclistas se han convertido en una prenda cada vez más cuidada. A nosotros nos encantan los calcetines de Sockla. Este modelo en concreto, que imita a una sandía, es uno de nuestros favoritos.

PVP: 15,95 €
www.sockla.com



16. Pit Viper Sunglasses.

Una combinación perfecta de estilo, ligereza y robustez para tus salidas en bicicleta. ¡Cuida tus ojos!

PVP: 49 €
www.es.pitvipersunglasses.com



'OLD ONE' (Giordano Poloni, 2018)

Un sofá y una bicicleta. La ropa desperdigada por la habitación. Una planta que pierde hojas. El hogar.

Hay una sensación difícil de describir con palabras: la que uno percibe al llegar a casa, a cubierto, a salvo. Es allí donde en estos tiempos extraños pasamos más tiempo que nunca. Sentados en sofás como el que ilustra Poloni observamos a una pandemia impredecible reinventar el mundo. Y, pese a todo, saboreamos placeres que esperamos no cambien jamás.

Llegar a casa tras pedalear. Quitarnos la ropa. Disfrutar de la calidez del sofá.

Sentirnos en casa, a cubierto, a salvo.

Dani Cabezas



NUEVA EXPLORE E +

CREA TU PROPIO CAMINO.



Nº 1 MUNDIAL

GIANT

 **LITTium**



IBIZA TITANIUM

E-bike plegable con hasta 100 Km
de autonomía por 5 céntimos

**MANTENIMIENTO PROFESIONAL
PARA E-BIKES Y BICICLETAS**

www.littiumbykaos.com

