

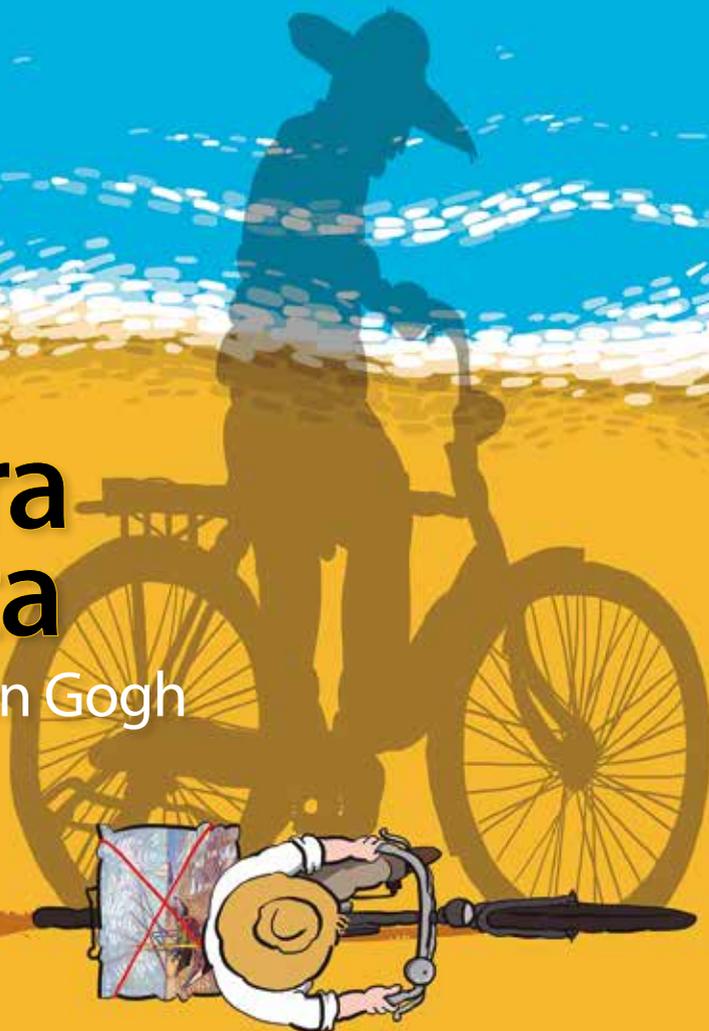
Ciclosfera

más bicis, mejores ciudades



Locura ciclista

Alireza y Van Gogh



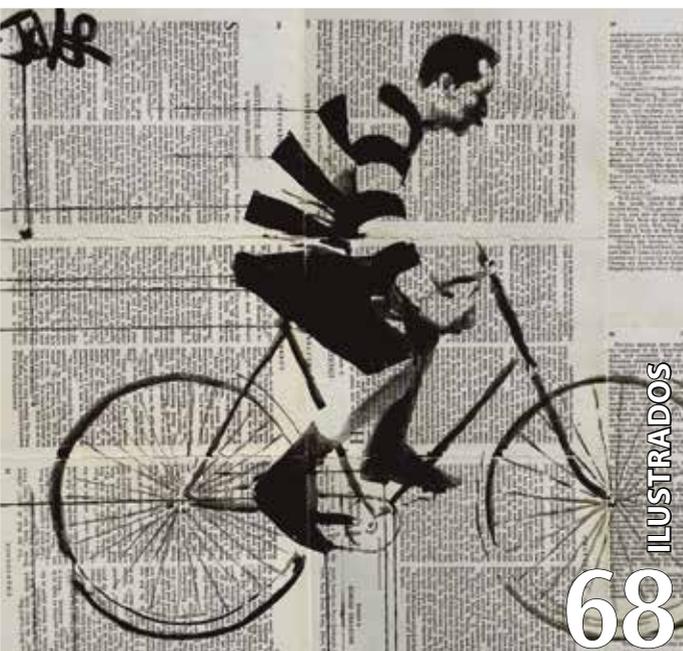
**CARGA PESADA.
CONDUCCIÓN FÁCIL.**

STRAIGHT FROM ST. PAULI



S U M A R I O

#36/ verano 2021



ILUSTRADOS

68



MOMENTOS

36



MARAVILLAS

22



02

Quiénes somos

Qué pensamos

04

Timbrazos

10

Contrarreloj

12

Retrovisor

16

Clic-cistas

28

Héroes

48

Escaparates

52

Mundobici

56

Sin prisa

76

Bazar

80

Ultimátum

64

UNA DE LOS NUESTROS



PABLO STROZZA

Colaborador en medios como *Clarín*, *La Nación*, *Los Inrockuptibles* o *Rolling Stone*, el periodista cultural Pablo Strozza se sube a diario también a la bicicleta y se suma al equipo de *Ciclosfera*. Pablo debuta en este número de verano escribiéndonos sobre dos leyendas, una de la música y otra del ciclismo. ¡Bienvenido a tu revista, Pablo!



MIGUEL ÁNGEL MEDINA

Leemos a diario sus reportajes, muchas veces en torno a la bicicleta urbana, en el diario *El País*, donde también es corresponsable del blog *I Love Bicis*. Porque Medina (en Twitter, Loco del Pelo Rojo), es un fanático de la movilidad sostenible y la comunicación. ¿Dónde encontrar mejor lugar para ambas pasiones que aquí?



MARTA ORIUUEL

Cuando empezamos a investigar sobre *'Garda by Bike'* contactamos con varias instituciones, pero no avanzábamos. Hasta que le preguntamos a Marta, una de las caras visibles de EuroVelo y la European Cyclists' Federation. Ella nos facilitó nombres, direcciones y que el tema saliese adelante. ¡Y además habló de cicloturismo en *Ciclosferia*!



ALEJANDRO LINGENTI

Alejandro Lingenti es, desde hace décadas, una de las voces más reconocibles y respetadas del periodismo cultural en Argentina. No solo eso: también ha dirigido largometrajes y obras de teatro. Y, para colmo... ¡jama la bicicleta y el ciclismo urbano! Con todos esos argumentos y, además, el de ser un gran amigo de la casa... ¿Cómo no íbamos a pedirle que fuese parte de nuestro proyecto?



FERNANDO LOZANO

Ciclosfera va a más: en los últimos meses hemos estado más activos que nunca, con todos nuestros proyectos editoriales en pie. Pero, además, implicados en eventos físicos... ¡necesitábamos a alguien como él! Con muchos años de experiencia, Fernando aterriza con toda la fuerza del mundo como director de producción y marketing. ¡Vamos a volar muy alto!

Ciclosfera 

Director: Rafa Vidiella (rafa@ciclosfera.com). **Director de marketing y producción:** Fernando Lozano (fernando@ciclosfera.com). **Director creativo:** Raúl Marco (raul@ciclosfera.com). **Director de arte:** Raúl Amigo. **Textos:** Pablo Strozza, Rafa Vidiella, Max Boraita, Dani Cabezas, Alejandro Lingenti, Miguel Ángel Medina. **Fotos:** Robert Ramos, Rubén Vega, Eddie Berman, Heinrich Klaffs, Amy Danger, FIAB. **Ilustraciones:** Sempé, Alireza Karimi Moghadam, Loui Jover, Nikolay Ponegin. **Publicidad:** publicidad@ciclosfera.com / 649 373 218. **Contacto:** contacto@ciclosfera.com **Edita:** Ciclosfera. **Diseña:** Undergraf S.L. **Imprime:** MyC Impresión. **Depósito Legal:** M-7809-2012.



¡A la calle!

¡Por fin la revista de verano está en la calle! Hace unas semanas parecía lejana: organizamos eventos de ciclismo urbano en Logroño y Las Rozas, preparamos e hicimos el festival online Ciclosfera, revisamos y rematamos todos los contenidos que tienes entre manos y, como siempre, actualizamos de forma constante nuestra web y redes sociales. Muchos frentes abiertos, un esfuerzo enorme que tuvo recompensa: cada acción ha sido un éxito y, otra vez, publicamos una revista magnífica.

Llegamos así a la mitad de 2021. Lo decía un invitado de Ciclosfera: todo lo que imaginábamos que pasaría con la bici en diez años ha sucedido en los últimos doce meses. Una frase que puede aplicarse a nuestro proyecto, que celebra más de nueve años. Algunas veces hemos sentido que clamábamos en el desierto, pero no era así. Como buenos ciclistas no nos detuvimos, pedaleando de manera constante. Sin grandes acelerones pero, siempre, mirando al frente con convencimiento e ilusión.

Lejos de frenarnos, la pandemia nos dio más ganas de continuar. Creímos que ese drama era un argumento más para poner en marcha los cambios que exigen nuestra sociedad y el planeta. El tiempo y los acontecimientos parecen habernos dado la razón: las cifras de la industria de la bici batieron récords en 2020. Se vendieron en España casi el doble de bicicletas que coches. La ciudadanía se subió de forma masiva a la bici: por ocio y deporte pero, también, por transporte. Los ayuntamientos más valientes lo saben, sumándose a un cambio que traerá ciudades más limpias, humanas, sostenibles y felices. Y, para colmo, las más altas instancias políticas se han unido al pelotón. La bicicleta está en el centro del debate. Es objeto de atención y ayudas. La bicicleta, tan humilde como maravillosa, puede ser la solución. Como siempre, aquí estaremos para seguir empujándola. ♡

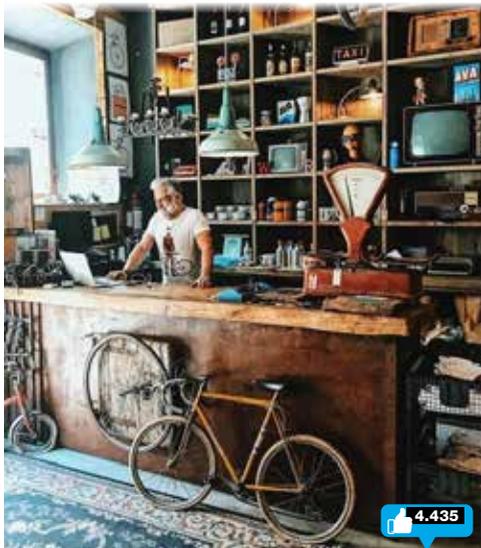


Rafa Vidiella
Director de Ciclosfera



EL GUSTÓMETRO

Dicen que la naturaleza explota en primavera, y nuestro *Gustómetro*... ¡todavía más! Los últimos meses fueron de mucho ajetreo en nuestras redes sociales, donde triunfó por encima de cientos de publicaciones una idílica imagen de La Bottega, tienda consagrada a la bici en el pueblo de Gaiole in Chianti, en plena Toscana.



4.435



3.422



2.730



2.476



2.183



1.474



1.927



2.092



1.408



1.392

SPECIALIZED

TURBO COMO SUPER LIGHT | ERES TÚ, PERO MÁS RÁPIDO

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

DIVERSIÓN AL INSTANTE

ES
ELÉCTRICA





A debate



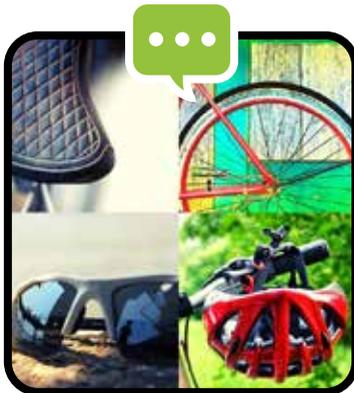
¿QUÉ ES SER 'BICISEXUAL'?

- “Pues... ¡Que me lo monto como me da la gana!” (Carmela Dial)
- “En la bici te rozas con muchas cosas, y del roce sale el cariño. ¡Y del cariño el bicisex!” (Kinkilari)
- “En casa practicamos el polibiciamor: ¡tenemos de ciudad, de montaña y de carretera!” (Silviabonich)
- “Sobre una bici soy... multiorgásmico” (Luis Ferreirim)
- “¿Personas que sienten gusto por otras personas que andan en bicicleta?” (Bicicletamigrante)
- “Que te da igual el tipo de bici... Te atraen y te lo montarías... ¡con todas!” (Marta Sonris)
- “Que veo una bici... ¡y la monto!” (Guille Calo)



SI MONTAR EN BICI FUESE UNA CANCIÓN...

- “Bicycle Race, de Queen” (quijoterasobreruedas)
- “Fly me to the moon, de Frank Sinatra” (Alfredo Guarín)
- “Cualquier canción que me dé tan buen rollo como montar en bicicleta” (La Chica que Corre)
- “Playground Love, de Air” (djsummer techno)
- “Hay días de heavy y otros de disco. Hay días rockeros y otros de baladas. Soy de esos que medita en bici, y el estado de ánimo marca el ritmo de la pedalead y la canción” (Familyteam_madrid)
- “Where is my mind?, de The Pixies” (coffeeriders)
- “Un vals interminable” (sandiegoapedal)
- “A las barricadas” (batallón ciclista)



¿EN QUÉ ACCESORIO VALE LA PENA INVERTIR UN POCO MÁS DE DINERO?

- “Un buen bolso o mochila para transportín. Es algo extremadamente útil y muy cómodo” (Fede Nandez)
- “Alforjas, sin duda alguna. Casco, respeto quien quiera usarlo, pero es más necesario el sentido común” (Ernesto Cortés)
- “Un buen sillín” (Francisco Alonso)
- “Un buen candado, para tomar el refresco con seguridad” (Dioniso Mallebrera)
- “Casco y asiento” (María Ignacia Quiroz)
- “Un acompañante de ruta para compartir la aventura. Y a diario... unas buenas luces” (Beatriz von Munthe)
- “Un buen candado, casco y luces. También buena ropa para temporada de lluvias” (Patch Sa)

► SPARK RC 900 WORLD CUP



LA NUEVA SPARK

NO SHORTCUTS

La NUEVA Spark RC World Cup es la mezcla perfecta de ingeniería de vanguardia en carbono, unos niveles de integración nunca vistos hasta ahora y la cantidad exacta de nuestra salsa secreta. Queríamos que esta bicicleta fuera más veloz tanto en los ascensos como en los descensos. Hemos aumentado el recorrido de la suspensión, hemos perfeccionado la geometría y hemos hecho caso a los mejores deportistas del mundo para crear la bicicleta de carreras de cross country definitiva. Si lo que te divierte es la velocidad, te va a encantar esta bici.

FAST IS FUN

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

© SCOTT SPORTS SA 2021.22 | Photo: Jochen Haar

 **SCOTT**

QUÉ CONTAMOS

Artículos clásicos que la audiencia no para de visitar. Noticias de actualidad que analizan el día a día ciclista. O, claro, reportajes procedentes de nuestra revista impresa. En ciclosfera.com hay de todo y para todos: estas fueron las páginas más visitadas durante esta primavera.

1. ¿Qué quema más calorías, correr o montar en bici?

9.368 impresiones.

2. Seis cosas que debes tener en cuenta antes de pintar tu bicicleta.

9.249 impresiones.

3. Bicicletas agotadas: dónde encontrarlas y cuándo se solucionará.

7.828 impresiones.

4. La bicicleta que se conduce sola: el fake viral de Google

6.738 impresiones.

5. En Bicibús al colegio para reescribir el futuro.

6.583 impresiones.

QUÉ PROBAMOS

Uno de los grandes privilegios de trabajar en *Ciclosfera* es que... ¡siempre estás probando bicis y accesorios! Esas pruebas, intensas y extensas, están en nuestra web. ¡Aquí tienes unas cuantas!



Mochila Thule Pack'n Pedal
Commuter Backpack



Cannondale
Mavaro Neo 5+



Urwahn Platzhirsch
E-Urban



Kask Moebius WG11



Cannondale Adventure
Neo 1EQ



Mochila Basil
SoHo 17L



Baúl trasero XLC Cargo
Box BA-B02



Winora
Radius Tour

GO YOUR OWN WAY

NUEVA EXPLORE E+ PRO

Nº 1 MUNDIAL



GIANT

RUTH LAMAS



Asegura no tener tiempo ni para respirar, pero reconoce estar feliz por trabajar tanto. Como Coordinadora Técnica de la Red de Ciudades por la Bicicleta y Responsable de la Oficina Metropolitana de la Bicicleta del AMB, Lamas tiene dos cargos fundamentales en la promoción del ciclismo urbano. Se mostró encantada de protagonizar esta Contrarreloj, pero quiere añadir que adora a Bob Marley y opta por vino o cerveza en función de si hay algo que comer. ¡Gracias, Ruth! 🍷

Escapada	▷	Sprint
Cuadro	▷	Componentes
Gorra	◁	Casco
Giro	▷	Tour
Carril bici	▷	Calzada
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



RECIBE

LA REVISTA

Ciclosfera 

EN TU CASA

SUSCRIPCIÓN
ANUAL
4 números

18€

SUSCRIPCIÓN
DOS AÑOS
8 números

30€

ciclosfera.com

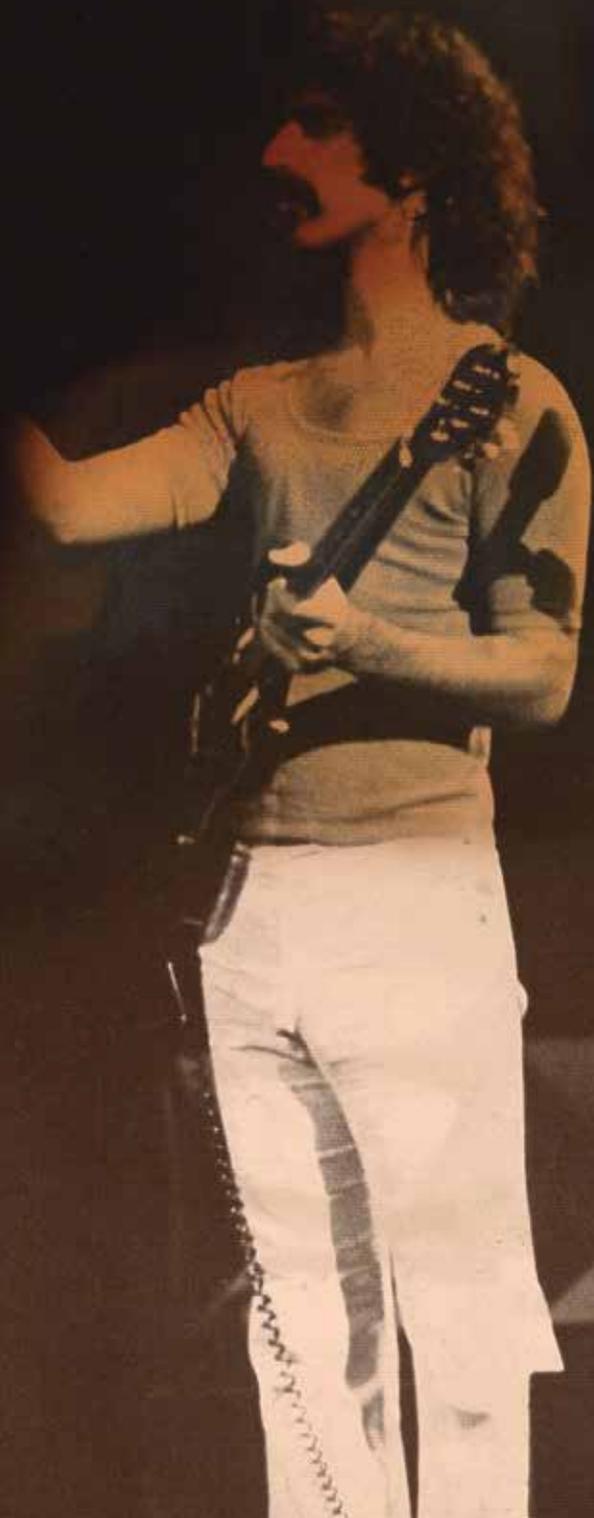


foto: Eddie Berman

ZAPPA: CONCIERTO CICLISTA

La primera aparición televisiva de Frank Zappa no fue al frente de un grupo de rock, sino que la música procedía... de un par de bicicletas.

Pablo Strozza

Era 1963 y, entre los late night shows que emitía la televisión estadounidense por aquel entonces, el *Steve Allen Show* era, sin dudas, el más disparatado. A las cualidades histriónicas de su conductor, un showman que combinaba un carisma ilimitado con dotes actorales y musicales, había que sumarle cámaras ocultas y todo tipo de sorpresas como carreras de elefantes y un incesante desfile de rarezas y personajes exóticos.

Por eso casi nadie se sorprendió cuando, la noche del miércoles 27 de marzo y tras una actuación del cantante de jazz Mel Tormé, el escenario se preparó para albergar un concierto para dos bicicletas, una cinta pregrabada y un ensamble instrumental. El intérprete de tan insólita pieza era un joven de 23 años, autor de la música de una película (*The World's Greatest Sinner*, dirigida por Timothy Carey) y llamado Frank Vincent Zappa.

Pasadas casi seis décadas, revivir este acontecimiento nos sigue generando una sorpresa similar a la que debieron haber vivido los telespectadores de entonces. Un Zappa muy juvenil, sin el bigote y la barba que se transformarían después en su marca registrada, muestra una enorme seguridad en sí mismo. Maneja un humor oral ("Hace dos semanas que toco bicicletas", explica en el inicio del concierto), y exhibe el respeto y la seriedad que merecen una obra vanguardista. Por el contrario, el presentador Steve Allen intenta burlarse de él, pero tras la fascinante performance (que incluye arcos de contrabajo haciendo chirriar los radios de las ruedas, un palillo de batería como

“Ha sido divertido y estimulante”, reconoció Steve Allen

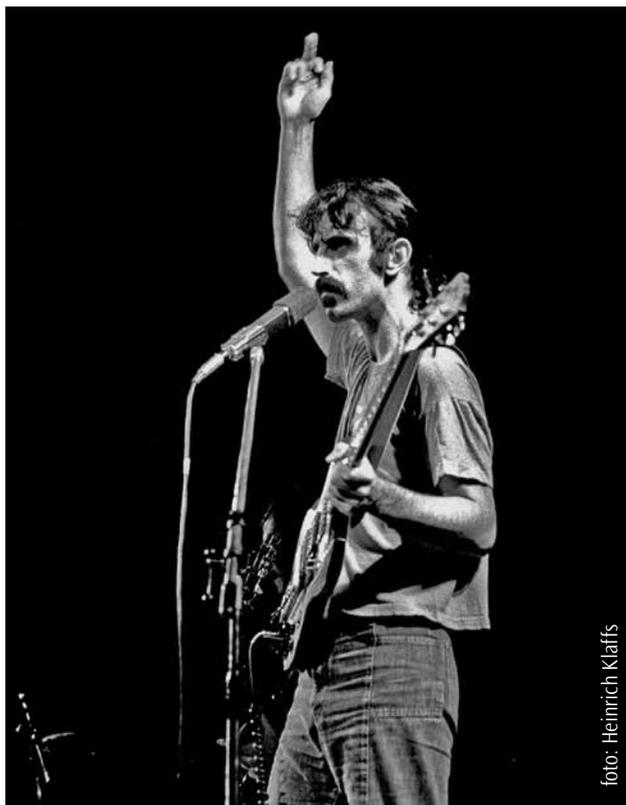


foto: Heinrich Klaffs

elemento de percusión y distintos sonidos cacofónicos) termina aceptando su derrota. “Quiero decirle que estoy siempre a favor de agrandar los horizontes y le felicito por su visión de futuro”, le dice Allen a Zappa, “pero en cuanto a su música... ¡No vuelva a tocarla aquí nunca más! ¡No, es broma, ha sido un experimento divertido, entretenido y estimulante!”

Su primera intervención televisiva ha sido un éxito. Y, en el futuro, Zappa brillará como guitarrista y líder de The Mothers, coqueteará con el jazz y la música clásica contemporánea y escribirá algunas de las letras más satíricas y lúcidas de la música popular del siglo XX. También se convertirá en un paladín de la libertad de expresión, con inolvidables discursos contra la censura en su país y hasta pensándose seriamente el ser candidato a presidir Estados Unidos. En 1993, a los 52 años, Zappa muere de cáncer: “Escribir sobre música es como bailar sobre arquitectura”, ironizaba frente a los intentos de la crítica especializada de categorizar la carrera de un tipo capaz de, en su debut frente al gran público, hacer música acompañado por dos bicicletas. ♣

Ciclosfera



DISTRIBUIDORES RECOMENDADOS

BARCELONA

- **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 Ciclo**
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
- **Urban Fun**
Carrer de Salvador Espriu, 81
www.urbanfun.es

BILBAO

- **Motor Verde**
Avenida Zumalakarregi, 3
www.motorverde.es
- **Ciclos Olabarrieta**
C/ Errekagane 22 (Getxo)
944 644 798

BURGOS

- **La Estación de Bicicletas**
C/ Rey Don Pedro, 56
www.laestaciondebicicletas.es

MADRID

- **3IKE**
Paseo de la Virgen del Puerto
nº 47
<http://www.3ike.es>

- **Allegra Danza Aérea**
C/ Dublin, 5
Las Rozas

- **Freeel Point**
C/ Manuela Malasaña 21
www.freeel.bike

- **Sanferbike M30**
C/ Monte Ulla 2, esquina
C/ Lozano, 2, junto al puente
de Vallecas
www.sanferbike.com

- **Sanferbike**
Pozuelo de Alarcón
C/ Estación nº1,
Pozuelo de Alarcón
www.sanferbike.com

- **Sanferbike**
San Sebastián de los Reyes
Avda. de Tenerife, 25,
San Sebastián de los Reyes
www.sanferbike.com

- **Sanferbike (Retrocycle)**
Avda. Doctor Arce 32
www.sanferbike.com

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

PAMPLONA

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

SAN SEBASTIÁN

- **Miner Bicycles**
C/ Ronda, 7
bicicletasminer@hotmail.com
- **Zikloteka**
Paseo Duque de Mandas, 66.
www.cristinaenea.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
vueltaдетuercasbikeshop.com

- **De Que Bikes**
Avinguda Blasco Ibañeta 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



BELLEZA DESNUDA

Fue en 2013. Flickr, red social de fotografía entonces en boga y ahora algo de capa caída, empezó a llenarse de bellos retratos de bicicletas. Firmadas por alguien llamado A.Danger, nos fascinó la elegancia con la que retrataba máquinas. Su cámara las dotaba de alma; sus composiciones, de calidez.

Rafa Vidiella





A A.Danger no le gusta hablar de sí misma, pero hace una excepción con *Ciclosfera*. Porque Amy, como se llama esta misteriosa mujer, no puede resistirse a hablar de bicis. “Simplemente”, reconoce, “soy una adicta. Desde pequeña siempre tuve bici. El ciclismo me permitió satisfacer mi necesidad de independencia, de explorar el mundo... y aún sigue haciéndolo hoy”.

Amy nació y vive en Portland, una de las ciudades más ciclistas de Estados Unidos. “Como en tantos otros lugares”, explica, “el cochecentrismo nos impide contar con el respeto y la seguridad que deberíamos. Sin embargo, Portland cuenta con una sólida comunidad activista que intenta encajar la bici en nuestro sistema de transporte. Eso me gusta de mi ciudad: podríamos hacerlo mejor, pero estoy agradecida de nuestra lucha”.

Fuera de normas

Sin embargo, su cámara no busca retratar esa lucha sino el alma de las bicicletas. “Empecé a fotografiarlas poco después de empezar a intercambiarlas con otros coleccionistas de todo el mundo. Me di cuenta de que era necesario crear imágenes claras, limpias y muy descriptivas para documentar el estado de los cuadros que quería intercambiar o vender. La cámara de mi móvil no tenía suficiente resolución para capturar los detalles que exigían mis posibles compradores, así que pregunté a unos cuantos amigos fotógrafos que me explicaron que no es la cámara, sino tú, el que tiene que hacer la foto. Pero también me dijeron que la Canon Rebel podría valer, así que conseguí una y tiré para adelante”.

Es así como, junto a la torre Eiffel o la pirámide del Louvre de París, sobre el puente de St. Johnn en Portland o frente a la catedral de Santa María del Fiore, en Florencia, la belleza desnuda de monturas imponentes halla un escenario perfecto. “Me encantan las bicicletas de velódromo construidas en los años 80 y principios de los 90”, confiesa Amy. “Me fascinan sus diseños, la feroz competencia de sus constructores para obtener ventajas a través de la innovación y la experimentación creativa. Algunos de esos locos diseños funcionaron, y están presentes en la genética de las bicicletas actuales. Otros no funcionaron. Y algunos, incluso, funcionaron demasiado, tanto que fueron prohibidos por la Unión Ciclista Internacional (UCI). Mi colección está compuesta casi en su totalidad por estas últimas: bicicletas maravillosas que no pueden usarse en competición según las normas actuales”.



“Disfruto una montura sencilla y que mi cuerpo haga el resto”

Que el movimiento suceda

Sí, todas las bicis que muestra en sus fotos han pasado, o viven, en el deslumbrante garaje de Amy, que solo hace fotos de sus propias bicicletas: “Aunque algunas de esas fotos siguen siendo necesarias para otros coleccionistas la mayoría son, simplemente, para relajarme y mostrárselas a gente que valora el contemplarlas”. Y, es obligatorio preguntarle... ¿Por qué solo de pista? ¿Por qué centrarse exclusivamente en estas pura sangre? “Porque su simplicidad es asombrosamente hermosa. Porque disfruto de tener una montura lo más sencilla posible y que mi cuerpo haga el resto. Sin marchas, sin frenos, sin engranajes colgando... Solo músculo. Habilidad. Y fuerza, energía, ganas de hacer que el movimiento suceda”.

Hace años dedicamos un reportaje a los mejores fotógrafos de bicicletas del mundo. En la cima se encontraba Father Tu, el taiwanés que transformó en arte el inmortalizar bicis de piñón fijo. Él es una de las grandes inspiraciones para Amy (“fue la primera vez que vi a alguien demostrar que una bici apoyada en una pared podía ser no



solo descriptiva, sino también hermosa”), a la que también alimenta un hambre voraz por retratar la experiencia. “Mi obra fotográfica es una historia de amor con la bici”, explica, “pero también con mi ciudad. Pedalear te lleva a ver y descubrir las ciudades como no hace ninguna otra forma de moverse. Mi aspiración es capturar todo eso en una imagen, describir el hecho de desplazarte en bici de una forma holística. No es solo sobre qué te mueves, o hacia dónde te diriges, sino expresar todo lo que sucede desde la primera hasta la última pedalada. Porque moverme en bicicleta me permite escapar de la rutina cotidiana. Expulsar de mi cabeza el trabajo, sumergirme en la alegría de la vida y la curiosidad. Casi siempre pedaleo en solitario porque me resulta más relajante, estimulante y revelador. No voy deprisa: no quiero presión por llegar, sino permanecer el máximo tiempo posible en ese estado retirado y relajante. No tengo prisa, no compito con nada ni con nadie, ni comparto mis rutas en ninguna aplicación de móvil... Simplemente, disfruto. Paso el rato. Y siento que, por mucho que se prolongue, siempre ha durado menos de lo que debería durar”. ♡

“Mi obra fotográfica es una historia de amor con la bici”

EL SUEÑO

El Garda, el lago más grande de Italia, podría convertirse en el epicentro del cicloturismo europeo. Para lograrlo, las instituciones locales planean construir un anillo ciclista de 140 kilómetros que permitirá recorrerlo al completo. ¿Cuándo estará listo Garda by Bike? ¿Cuáles son las claves de un proyecto inaudito?

Max Boraita

“Italia es demasiado bonita para pertenecer solo a los italianos”. Lo decía Léo Lauzon, el joven protagonista de *Léolo*, una de las películas más memorables y olvidadas de los años noventa. Léo tenía razón: Italia es algo parecido al paraíso si te gusta el arte, la gastronomía o, en definitiva, la vida. Y lo será todavía más cuando se haga realidad Garda by Bike, un proyecto de anillo ciclista que permitirá recorrer, pedaleando, el lago Garda, el más grande del país.

Situado en el norte de Italia, el Garda se extiende a lo largo de 368 kilómetros cuadrados y baña tres provincias: Lombardía, Veneto y Trentino. Rodeado de montañas perfectas para el MTB y valles repletos de viñedos e historia, el Garda tiene también ocho pequeñas islas, un clima privilegiado, está salpicado de preciosos pueblos y es perfecto para practicar todo tipo de deportes. Por algo, también, es un destino turístico muy popular entre sus vecinos del norte alemanes, austriacos o suizos.

Durante los últimos meses, y en distintas páginas web de turismo e incluso ciclismo, han desfilado impactantes imágenes de pasos ciclistas en los acantilados del lago. Muchas veces, tanto las fotos (retocadas por ordenador) como los textos sugerían que el proyecto ya era una realidad, y que esos desfiladeros y túneles para ciclistas con espectaculares vistas al agua ya estaban listos para pedalearse. No es así, pero lo será.



El proyecto exigirá unos 103 millones de euros que se recuperarán con el turismo

Hemos entrevistado a dos de sus responsables y accedido a documentos privados para conocer a fondo el proyecto.

Objetivo 2030

“Estamos todavía lejos de completar el anillo ciclista en torno al lago”, nos confiesa Corrado Marastoni, presidente de la Federación Italiana de Amigos de la Bicicleta (FIAB) Verona. “Al implicar a tres regiones la coordinación no siempre es fácil, y el proyecto exige encajar tramos ya construidos, otros que deben terminarse y unos terceros que aún están lejos de comenzarse. Definiría la situación actual como de mucha expectativa: siendo muy optimistas, Garda by Bike podría estar terminado en tres o cuatro años, aunque los más realistas prefieren hablar de 2030”.

Uno de esos “realistas” es Giuseppe Di Munno, quien desde hace tres años forma parte de la propia FIAB y de Bicialia, organización que promueve el cicloturismo en el país. “En efecto”, corrobora, “soñamos con que el proyecto esté terminado en 2030, pero es cierto que si las cosas van bien en menos de un año ya estarán abiertos veinte kilómetros más, y el objetivo es seguir avanzando a ese ritmo”. En total, el anillo ciclista (que conectará con EuroVelo) recorrerá 140 kilómetros en su vuelta circular al lago: quedan por construirse casi cien, y el coste total estimado para finalizar el proyecto está en torno a los 103 millones de euros.

¿Mucho dinero? Seguro que para algunos sí, pero los documentos a los que *Ciclosfera* ha accedido aseguran que sería una buena inversión teniendo en cuenta cómo revertiría a nivel turístico. Según estudios de hace unos años, el gasto medio de cada cicloturista en Trentino, la zona del Garda con más bicicletas, era de unos 77 euros por día, y la estancia media era de nueve noches. En otras palabras: cada ciclo-visitante dejaba unos 700 euros en la región. Considerando que el número de cicloturistas en la zona estaba en torno a los 110.000 anuales solo en Trentino, una de las tres regiones que Garda by Bike recorrerá, la zona podría ingresar unos 77 millones de euros anuales, a los que habría que sumar los recaudados por Lombardía y Véneto. “El lago está a cuatro horas de Munich”, explica Marastoni, “y con el anillo hecho... ¡Vendría muchísima más gente de Alemania”, asegura. “Imagínate venir y recorrer el lago en un fin de semana, pedaleando con tu familia... ¡Sería fantástico!”

Un desafío

Según la zona donde te encuentres la orografía del lago es muy variada. La parte más al sur, que discurre por Lombardía y Véneto, es bastante llana, y según los expertos construir ahí un carril bici no será demasiado difícil. En la zona occidental, hacer los 20 kilómetros que unen Saló y Limone, en Lombardía, no será tan sencillo: costará más de 36 millones de euros a cambio de crear tramos espectaculares en los que el carril bici se



asomará al lago desde acantilados. En general, el proyecto está repleto de retos: montañas, carreteras estrechas donde habrá que hacerle sitio a las bicis o, en la zona de Verona, abundantes campings que apenas dejan sitio a nuevas rutas pedaleables “Los paisajes y el clima son increíbles”, confirma Di Munno, “pero es cierto que el proyecto, a nivel técnico, es un desafío gigantesco. Túneles, plataformas ancladas en la roca, desniveles... Un reto magnífico. Pero sus responsables, venidos de Trentino Alto, están acostumbrados y serán capaces de hacerlo”.

Además de atraer turismo extranjero, tanto Di Munno como Marastoni confían en que Garda by Bike atraiga al público italiano y, en el camino, sirva para estimular el cicloturismo nacional. “Los italianos no van demasiado a pedalear al Garda”, explica Di Munno, “y, en general, el cicloturismo no es tan popular como en Francia, Alemania o los Países Bajos. Pedalear por carretera se ha hecho cada vez más peligroso. El ciclismo de montaña ha crecido mucho, es cierto, pero la gente sigue sin ver la bicicleta como una herramienta para ir a trabajar o hacer turismo. Si quieres tener cicloturistas, debes ponérselo fácil: promocionar y conservar las rutas ya existentes, construir buenas conexiones entre ellas y, por supuesto, comunicarlo bien para atraer a todo tipo de personas. En los Países Bajos tienen la ventaja de que las rutas son llanas y fáciles, pero eso mismo las hace menos bonitas. Italia está llena de montañas... ¡pero con paisajes espectaculares! Eso es lo que tenemos que explicar: si eres una persona mayor o no estás en muy buena forma, venir a pedalear por Italia es un sueño, pero vente con una bicicleta eléctrica. Y si eres joven, fuerte y aventurero... ¿A qué esperas para recorrer con tu bici convencional las montañas más bonitas del mundo?”

Además de atraer a extranjeros, se pretende estimular el cicloturismo italiano



Lisboa, capital ciclista

Velo-city, la conferencia de movilidad ciclista más importante del mundo, está muy cerca en el tiempo y la distancia. Del 6 al 9 de septiembre...

¡Nos vemos en Velo-city Lisboa!

Alejandro Lingenti

El ciclismo urbano crece: Era una tendencia imparable y, tras la pandemia, lo es de forma aún más urgente. Por eso es lógico que Velo-city tenga como una de sus principales temáticas la diversidad. La bici es universal la cita de Lisboa también lo será, uniendo distintos contextos políticos, regiones y personas de muy distintas edades, géneros y pertenencia social.

Nuevas ciudades

La pandemia dejó más en evidencia que nunca la necesidad urgente de fomentar el uso de la bici como medio de transporte funcional, saludable y sostenible. En ese marco, Velo-city propone este año una larga lista de debates: distribución igualitaria del espacio público, creación de infraestructura y generación de leyes para favorecer al ciclista y los peatones,

creación de sistemas de uso compartido de bicis, tecnología para generar y recopilar datos y estadísticas que permitan planificar recorridos con mayor precisión... Ingredientes básicos de un nuevo urbanismo táctico destinado a convertir las ciudades en espacios más ciclistas.

Velo-city Lisboa también analizará a fondo asuntos determinantes para una transformación social y urbanística exitosa. La diversidad de modelos de bicicletas es uno de ellos: urbanas, híbridas, deportivas, eléctricas, plegables, de carga, para personas con movilidad reducida o, claro, concebidas para redescubrir el mundo. Porque Velo-city Lisboa también analizará cómo y por qué las bicicletas son un medio ideal para la experiencia turística.

Otro eje importante será el activismo. Los movimientos de base con participación ciudadana promueven el ciclismo urbano como vía de mejora de la vida cotidiana y equidad social. En términos de cuidado de la salud, el papel de la bici también es indiscutible: su uso evita la contaminación ambiental y la polución sonora, además de favorecer la seguridad vial.

Ponentes y asistentes

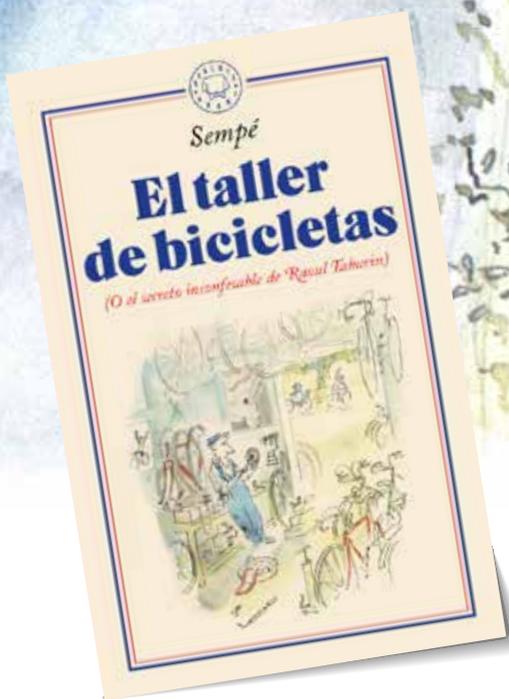
La lista de ponentes del encuentro es extensa, con buena parte de los actores que contribuyen al auge del ciclismo urbano en el mundo. Estarán presentes Frans Timmermans (Países Bajos, vicepresidente primero de la Comisión Europea), Fernando Medina (alcalde de Lisboa), Elke Van den Brandt (Ministra de Movilidad y Obras Públicas de Bruselas), Anni Sinnemäki (diputada del Partido Verde de Finlandia entre 1999 y 2015), Jeremy Yap (Director Ejecutivo del Área de Transporte Terrestre de Singapur), Manuel de Araujo (alcalde de Quelimane, Mozambique), Karen Vancluysen (Bélgica, Secretaria General de Polis, red europea dedicada al desarrollo de políticas de transporte), Rosa Felix (investigadora y activista del ciclismo urbano que trabaja para el Instituto Superior Técnico de Lisboa), Sandra Wolf (CEO de Riese & Müller, empresa líder en el mercado europeo de E-Bikes) o Gil Nadais (Secretario General de la Asociación Nacional portuguesa de los Industriales de Bicicletas, Ciclomotores, Motocicletas y Accesorios/ABIMOTA). La lista completa de intervenciones está, por supuesto, en la web de Velo-city Lisboa.

Los tickets para participar en la conferencia ya están a la venta en la web. Hay tres tipos: con una entrada Standard (que, entre otras cosas, permite el acceso a los cuatro días de sesiones y exhibición, con un precio de 850€); Premium (añade, por ejemplo, el 'Check-in Exprés' o el acceso al área de almuerzo Ambassador, con un precio de 999€) o el pase Digital, con el que seguir todo el evento desde casa por apenas 120€. También hay dos opciones excelentes para grupos: un pack de 3x2 (tres pases Standard por 1.700€) y un pack 6x3 (seis pases Standard por 2.550€).



Un evento que también es Ciclosfera

Velo-city parte de la Federación de Ciclistas Europeos (ECF) y el esfuerzo común y coordinación con la Cámara Municipal de Lisboa (CML) y la Empresa Municipal de Movilidad y Estacionamiento de Lisboa (EMEL). El evento será memorable para ellos pero también para Ciclosfera que, por primera vez, es Media Partner oficial de Velo-city. Preparad vuestras alforjas porque... ¡Nos vemos muy pronto en Velo-city Lisboa!



LO ESCONDIDO

El historietista francés Jean-Jacques Sempé publicó en 1995 'El taller de bicicletas (O el secreto inconfesable de Raoul Taburin)', donde sus encantadores dibujos y poéticos textos nos presentan a un encantador y atormentado mecánico de bicis.

Rafa Vidiella

Tras las tenues acuarelas de Sempé se oculta un secreto: Raoul Taburin, el mecánico de bicicletas más famoso de Saint-Céron, no sabe montar en bicicleta.

Lleva intentándolo toda la vida pero, por algún motivo inexplicable, jamás lo ha logrado. Algo que, además de frustrarle, le llevó a lanzarse con todavía más pasión a conocer y domesticar los entresijos de esa máquina. No hay pieza que Raoul no sepa cambiar. No hay avería, por casi imperceptible que sea, que Taburin no pueda arreglar.

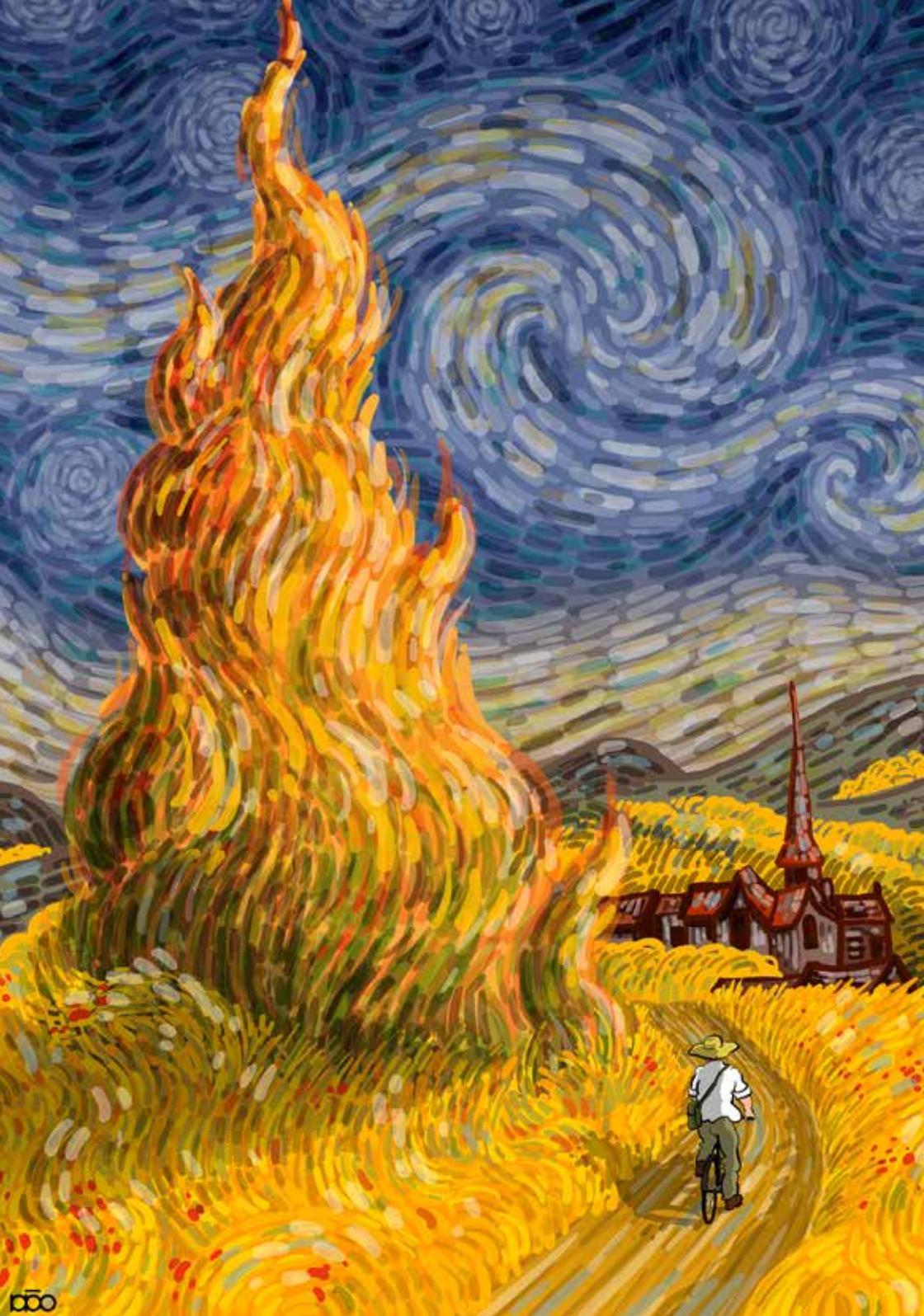
Pero, aunque lo ha intentado más de mil veces... Es incapaz de pedalear sin caer más que unos pocos metros. Su cuerpo es testigo: bajo la ropa esconde mil cicatrices y hasta alguna que otra factura. Pero lo peor es que, donde la gente ve a un sabio... Raoul siente que hay un farsante.

Todos tenemos algún secreto que a veces hasta intentamos ocultar a nosotros mismos. Nos asusta pensar en ello... ¿y si alguien pudiera escuchar nuestros pensamientos? ¿Y si un familiar o un amigo, desde algún lugar ignoto o una extraña dimensión, se enterara y fuera partícipe de esta vergüenza?

Puede ser algo que deseamos, sabemos o, muchas veces, que desconocemos pero fingimos saber. Una minucia o la piedra sobre la que se cimenta una vida, la pareja, el éxito profesional o el mayor de los reconocimientos. *El taller de bicicletas (O el secreto inconfesable de Raoul Taburin)* tiene algo terapéutico: nos transporta en el tiempo y hace recordar vergüenzas juveniles, al mismo tiempo que se burla de nuestra solemnidad y rigidez adultas.

Pero, y eso lo hace todavía más hermoso, Sempé también nos lleva a un mundo de sensibilidad, delicadeza y belleza. Un lugar donde las bicicletas y la inocencia son protagonistas. Un lugar perdido y mágico al que, y esto no es ningún secreto, tampoco estaría nada mal volver. ♥

Sempé nos lleva a un mundo de sensibilidad, delicadeza y belleza



VAN GOGH ENAMORADO

El iraní Alireza Karimi Moghadam fantasea, a través de su arte, con una cotidianidad simpática y optimista de Vincent Van Gogh, donde la bici tiene un lugar protagonista.

Rafa Vidiella

“Mucha gente cree que tengo un carácter desagradable, y es cierto que a menudo me siento terriblemente melancólico, irritable y hambriento de simpatía. Cuando no la consigo muestro indiferencia y hablo con rudeza. Yo mismo, a veces, arrojo fuego a las llamas. No me gusta tener compañía y, frecuentemente, me es doloroso y difícil mezclarme con la gente”.

Quien así habla de sí mismo, en una de sus múltiples cartas, es Vincent Van Gogh, nacido en Zundert (Países Bajos) en 1853 y fallecido con solo 37 años en Francia. Una autodescripción que cuadra con la imagen que nos ha llegado del artista, y que le dibuja como un hombre impulsivo y atormentado, profundamente infeliz al que redime su arte. No es esa, sin embargo, la imagen del genio que quiere transmitir Alireza Karimi Moghadam, un artista iraní cuya obra gira, en gran parte, a retratar en un tono idealizado la existencia de Van Gogh.

Los secretos de Vincent

“He estudiado mucho sobre su vida y, frente a la creencia común de que tenía una personalidad desesperada, creo que Van Gogh estaba enamorado de la vida”, nos cuenta personalmente Alireza, nacido en Irán en 1971 y asentado desde hace un tiempo en Portugal, a las afueras de Lisboa. “Van Gogh amaba a la gente, y ese amor se refleja en sus obras de arte. Por eso, me gusta pensar que él y yo tenemos una amistad profunda en mi imaginación, que me ha revelado algunos secretos de su vida que nadie más sabía. ¿Tenéis curiosidad por esos secretos? ¡Pues entonces mirad mis ilustraciones!”

Ali Moghadam empezó a dibujar desde muy pequeño: su padre era diseñador gráfico, y eso le permitió familiarizarse muy pronto con las herramientas necesarias. Hace 30 años, en 1991, una revista popular iraní publicó por primera vez una de sus obras de arte, y él mismo reconoce que





toda su carrera profesional puede dividirse en dos partes: antes y después de centrarse en Van Gogh. “Desde mi juventud”, explica, “me gustaron mucho el impresionismo y el posimpresionismo. De hecho, ese interés motivó mi fantasía en torno al pintor holandés: me gustan y atraen sus obras de arte pero, también, su estilo de vida. Para mí, Van Gogh es el símbolo del amor, la diligencia, la motivación y el arte”.

***“Van Gogh es el
sinónimo del amor,
la motivación y el arte”***

El Van Gogh que Ali retrata es, en efecto, alegre, divertido, inquieto. Su existencia es una especie de divertido cartoon, en el que encontramos a la vez hechos reales con divertidos encuentros con otros artistas, como Frida Kahlo, o personajes ficticios como Tintín. “Para empezar”, explica Ali, “me quedo durante horas mirando una de sus obras de arte. Intento imaginarme su estado de ánimo mientras la creaba... ¿Estaba alegre? ¿Le había inspirado algún amor? ¿En qué pensaba? Todo eso me ayuda





a desarrollar mi imaginación y construir un relato de su vida. Luego, en un acercamiento fiel a sus trabajos a través de lápiz y Photoshop, intento ilustrar ese viaje imaginario”.

El proyecto, titulado *Fancy Van Gogh* (que podría traducirse como sofisticado, imaginado o incluso lujoso Van Gogh), ocupa la mayor parte del tiempo de Ali. Pero quizá solo sea el principio de lo que serían unas deliciosas aventuras de más creadores: “Me gustaría incorporar más artistas a mis obras de arte”, cuenta Ali, “para poder construir con ellos y Van Gogh mis sueños. Frida, por ejemplo, ya está poco a poco llegando a este mundo fantástico”. Mundos que su creador concibe escuchando música persa (“estoy enamorado de la cultura iraní”), y con más y más ideas surgidas tras ver cortometrajes documentales o leer autobiografías, otras de las grandes fuentes de creatividad del artista.👉

Otro Van Gogh en tu casa



Además de en Instagram, donde Ali reúne a casi 110.000 seguidores, su obra en torno a Van Gogh está disponible a través de una página web. Se trata de Javali.Design, una tienda online donde es posible adquirir muchas de sus preciosas ilustraciones y diseños, que son enviados a cualquier lugar del mundo.



CICLISTA. ICONO. ¡WIGGINS!

Con y sin bicicleta, su trayectoria le ubica en un lugar de excepción. Presentador televisivo, muso de marcas de moda y muchas veces rodeado de amigos rockeros. ¿Algo más? Sí: como Beckham, también es Caballero del Imperio Británico.

Pablo Strozza

Fausto Coppi. Eddy Merckx. Lance Armstrong. Un caprichoso *top three* de astros del ciclismo profesional cuyo nombre trascendió las fronteras del deporte. El primero, por declararse agnóstico en la católica Italia de los 50. El segundo, por los escándalos de los 70, durante su apogeo en la escudería Molteni. Y el tercero... Bueno, está claro por qué citar al tercero, quizá el ejemplo más extremo (con permiso de Ben Johnson) de ídolo caído del deporte mundial.

Un podio al que, sin duda, podríamos sumar el nombre de Bradley Wiggins. No hay duda: su palmarés (un Tour, ocho medallas olímpicas, siete veces campeón del mundo) no es tan abrumador como el de los anteriormente citados, pero el británico les aventaja en otro apartado: el de ícono pop. Porque ni italiano, ni belga ni estadounidense pueden jactarse de haber presentado un show cómico en el canal Comedy Central, ni de tener refinadas colecciones de ropa Fred Perry con su nombre o, claro, de haber subido a un escenario con Paul Weller o intercambiar carcajadas y abrazos con Liam Gallagher. Ni hablar ya, claro, de ser nombrado Caballero Comendador de la Orden del Imperio Británico por Su Graciosa Majestad...

Como decimos, Wiggins está lejos de ser un ciclista cualquiera. Es el único en toda la historia que ha ganado campeonatos mundiales y olímpicos en pista y ruta. Se enfundó la camiseta de líder en las tres Grandes Vueltas (Tour, Giro y Vuelta). Ganó una medalla de oro en cuatro Juegos Olímpicos consecutivos, desde 2004 hasta 2016, y es el atleta olímpico más condecorado de Gran Bretaña. ¿El cielo? Lo conoce: lo tocó, en concreto, el verano de 2012, cuando se coronó campeón del Tour en el Arco del Triunfo de París y, poco después, recogió la medalla de oro de contrarreloj de los Juegos de Londres.



***Mod apasionado,
Wiggins colecciona
motocicletas Vespa y
guitarras***

Wiggins se retiró con 36 años, en diciembre de 2016. Pero su vínculo con la música viene de antes: por ejemplo, de 2001, cuando ficha por el Linda McCartney Cycling Team, escuadra patrocinada por la empresa fundada por la fallecida esposa del Beatle, en la que no llegó a debutar por los problemas extradeportivos que envolvieron al equipo. Después se sabría de la pasión de Wiggins por la subcultura mod: coleccionista de motocicletas Vespa y guitarras, hubo dos acontecimientos que lo consagraron como el “ciclista mod”. El primero, su aparición como invitado en un concierto de Paul Weller a finales de 2012 para interpretar el clásico de The Jam *That's Entertainment*. El segundo, el encargo por parte de Fred Perry, marca históricamente asociada al movimiento mod, para diseñar una línea de ropa. Y sí, funcionó: los polos, chaquetas o sudaderas de Wiggo, con los que él mismo posaba con flequillo y patillas, serían pronto motivo de orgullo y pertenencia para cualquier mod que se preciara de serlo.

Pero no se detuvo aquí su derrotero pop: hay entrevistas en las que expresa su admiración por Oasis (hasta se rumoreó, sin demasiado



fundamento, que sustituiría a Noel Gallagher cuando este abandonó la banda) y hasta se atrevió a participar en *Desert Islands Discs*, el programa de la BBC Radio por el que, desde 1948, han desfilado todo tipo de personalidades para compartir canciones de sus artistas favoritos. La lista de Wiggins era tan 100% británica como musicalmente variopinta: The Stone Roses, The Smiths, Chas & Dave, Ian Dury, Oasis, The Rolling Stones, T Rex y David Bowie fueron sus elecciones, en una muestra inapelable de buen gusto.

En 2009, y como reconocimiento a sus logros deportivos, la Reina Isabel le nombró Comendador de la Orden del Imperio Británico (CBE en sus siglas en inglés), elevándole en 2013 a Caballero del Imperio Británico (KBE). Bradley Wiggins ya era, pues, Sir Bradley Wiggins, lo que no le impidió saltar a la comedia en 2019, cuando empezó a presentar *Gods of the Game*, desopilante concurso en el otros famosos deportistas como el futbolista Michael Owen, el atleta Mo Farah, la nadadora Rebecca Adlington o la boxeadora Nicola Adams competían en absurdas (a mitad de camino entre Monty Python y *Humor amarillo*) pruebas. ♡

*The Stone Roses,
The Smiths
o Chas & Dave están
entre sus grupos
favoritos*



[ENTRE LÍNEAS]

Los medios de comunicación conforman nuestra manera de entender el mundo. Y, por supuesto, también la forma en que la sociedad percibe el ciclismo urbano y la relación de los ciclistas con otros usuarios de la vía.

Dani Cabezas

Dicen que, a los seis meses de edad, los bebés comienzan a reconocer los sonidos y fonemas más elementales de su lengua materna. Poco después salen torpemente de su boca las primeras palabras y, al año de nacer, los humanos empiezan a adquirir nuevos términos a una velocidad asombrosa. Ávido de conocimiento, el cerebro se convierte en una esponja, y ya nunca dejará de serlo.

El lenguaje lo es casi todo: con él nos comunicamos, gracias a él percibimos el mundo, conocemos a los demás y, dependiendo de cómo lo usemos, nuestra visión de todo lo que sucede a nuestro alrededor será una u otra. Estamos hechos de palabras y significados, imágenes mentales en forma de conceptos y el saber que otros adquieren y nos transmiten.

Los medios de comunicación conocen bien la importancia del lenguaje a la hora de explicarnos esa realidad. Por eso analizar la portada de cualquier diario es un ejercicio tan interesante como necesario. Al menos, lo es para cualquiera que se considere un ciudadano crítico: dependiendo de la elección de unas u otras palabras para contar una noticia, las conclusiones que extraerá serán muy distintas. Y, del mismo modo, la inclusión o no de determinadas informaciones será clave para que se hable o no de ellas. En el mundo actual, lo que no se nombra, simplemente, muchas veces no existe.

Contar la realidad

A la hora de informar sobre ciclismo urbano o ciclismo en general, las palabras cobran una dimensión capital. El ejemplo más claro reside en el uso de “accidente”: basta una rápida búsqueda en Google para comprobar cómo dicho término copa titulares de informaciones que, en realidad, hablan de atropellos en los que los ciclistas han sido víctimas de la imprudencia de un conductor o de una infraestructura mal planificada. Muchas veces, incluso, parece darse por hecho que las personas, a pie o pedaleando, somos daños colaterales del inevitable uso del coche.

Barcelona, 29 de noviembre. Mientras muchos medios titulaban “Dos ciclistas muertos y uno crítico tras un accidente”, el contenido de sus noticias explicaba que “un turismo había invadido el carril en sentido contrario”, y que su conductor fue “detenido por homicidio imprudente”. Como después explicaban también los medios, “al tratarse de una persona de edad avanzada, 80 años, la jueza lo dejó en libertad tras tomarle declaración”. ¿Otro ejemplo? El del niño de 13 años que, en la localidad burgalesa de Miranda de Ebro, “moría cuando iba en bicicleta”. ¿El motivo? “Sufrió un accidente cuando esperaba a que se abriera un semáforo”. El niño no sufrió un accidente: fue atropellado, y el conductor fue investigado por “homicidio imprudente, conducción temeraria y conducción bajo la influencia de bebidas alcohólicas”.

Una reflexión necesaria

Gumersindo Lafuente, director adjunto de *El Diario*, es uno de los nombres clave al hablar de periodismo español de las últimas décadas. También es ciclista urbano, por lo que la discusión le afecta e interesa por partida doble. “Creo que el uso de este tipo de lenguaje en los medios es fruto de la falta de reflexión”, apunta. “Se tiende a generalizar y a llamar accidentes a todos los incidentes provocados por los coches, cuando en realidad en la mayoría de los casos son alcances, es decir, atropellos”.

En su opinión, los medios de comunicación son “fundamentales” a la hora de transmitir una imagen del ciclista a la sociedad. “Creo que se ha avanzado mucho”, asegura, “y que los medios de calidad hace años que van por delante de las administraciones en el tratamiento de este tema. Los enfoques y el lenguaje son muy importantes para que la sociedad tenga información fiable y valore lo positivo que es para todos que crezca la movilidad basada en el uso de la bicicleta”. Y es que, incluso asumiendo que muchos medios no hacen bien las cosas, Lafuente cree que no se debe generalizar. “Es verdad que los medios y la publicidad han idealizado el uso del automóvil, asociándolo a independencia y estatus, pero creo que la propia industria se ha dado cuenta de que los tiempos y los consumidores han cambiado. Los coches son útiles, pero mal usados son muy peligrosos”, recuerda. “Los ciclistas suelen ser mucho más amables, aunque es verdad que a veces también pueden incumplir las normas. Creo que, poco a poco, todos vamos asumiendo que el espacio público debe ser compartido, y que las políticas de todo para el coche son viejunas y equivocadas”.

Culpabilizar a la víctima

Porque existen también normas y ejemplos, escritos, de cómo hacer bien las cosas. Desde 2016, el libro de estilo de Associated Press, una de las más reputadas agencias de noticias del planeta, especifica que en casos como los mencionados es preferible que los periodistas utilicen el vocablo “crash” (choque) en lugar de “accident”. En concreto, se habla de que “cuando está probado que ha existido una negligencia” conviene evitar la palabra “accidente”, dado que su empleo puede llevar a que la información “exonere al responsable”.

Algo similar se especificó años antes, en 2001, en el prestigioso *British Journal of Medicine*, donde en un extenso artículo los editores Ronald M. Davis y Barry Pless explicaban la importancia de evitar el uso de la palabra “accidente” para referirse a este tipo de informaciones. Su argumento fue similar al ofrecido por Associated Press: según Davis y Pless, el término accidente “parece sugerir que se trata de un hecho impredecible, casi un acto de Dios y por tanto inevitable, cuando en la mayoría de las ocasiones se trata de eventos que se pueden prever y evitar”.



En realidad, la elección de una u otra palabra no debería tratarse de una decisión arbitraria que dependa del criterio de cada periodista o medio de comunicación. La Organización Mundial de la Salud es la primera que considera los accidentes de tráfico “una epidemia evitable” contra la que los estados deben luchar activamente. Una definición que recogieron en una completa tesis doctoral Kelcie Ralph, Evan Iacobucci, Calvin G. Thigpen y Tara Goddard, que analizaron 200 noticias de medios estadounidenses que informaban de accidentes causados por coches y que tuvieron como víctimas a peatones o ciclistas. Su conclusión fue clara: los periodistas deben cambiar la manera en que abordan este tipo de informaciones, porque basta con modificar “pequeños patrones” para que la opinión pública perciba el ciclismo de una manera distinta y, en consecuencia, se produzca un aumento de la presión pública para reducir las muertes en el asfalto. Y es que, al fin y al cabo, es esencial que los medios de comunicación tomen conciencia del papel protagonista que han de jugar en la revolución que, en materia de movilidad, está experimentando el Planeta. 📍

Pequeños cambios en la comunicación aumentarían la presión pública para reducir las muertes



[LA VIDA SIN LIMITES]

Huérfano, de origen ucraniano, gay y activista de la bicicleta. Michael Trimble nació sin brazos por culpa de la catástrofe de Chernobil, lo que no le impide moverse pedaleando a diario y marcarse un nuevo reto: ser gobernador del estado de Oregon.

Dani Cabezas

Hay personas cuya historia es, en realidad, la suma de un millón de historias. La de Michael Trimble, nacido en Ucrania en 1987, es una de ellas: acumula tantas que referirse a él como un superviviente sería quedarse cortos. Porque Michael es mucho más que eso y, sin embargo, resulta inevitable no detenerse en cada capítulo de su increíble vida.

La suya empezó en la antigua Unión Soviética, más en concreto en Chernóbil, Ucrania, donde el 26 de abril de 1986 se produjo la mayor catástro-

fe nuclear de la historia. Aproximadamente un año después Michael nacía sin brazos, y empezaba un triste peregrinaje de orfanato en orfanato hasta terminar en San Petersburgo, Rusia, donde poco antes de cumplir nueve años fue adoptado por una pareja de cristianos evangélicos de Pittsburgh, Pennsylvania (EE UU).

***Las manos de Trimble
“están” en sus pies,
que maneja con una
destreza asombrosa***

“Según ellos, Dios en persona les había dicho que tenían que adoptar a un niño sin brazos y a una niña que, aunque tenía piernas, no podía caminar”, explica Trimble en conversación exclusiva con *Ciclosfera*. “Desafortunadamente, mi infancia terminó en ese momento”, añade. Porque esa nueva vida no fue lo que había esperar, sino que dio paso a toda una serie de abusos, físicos y psicológicos, por parte de su familia adoptiva. Un infierno en el que Trimble prefiere no ahondar.

En realidad, mirando hacia atrás en el tiempo, todo parece tornar en una nebulosa confusa. “No recuerdo mucho de mi infancia en Rusia”, nos explica, “dado que la pasé en varios orfanatos. Lo que sí te puedo decir es que no me moría de hambre, a pesar de lo que suele contarse en los medios de comunicación occidentales sobre este tipo de instituciones”. Eso sí: Michael no volvió a pisar suelo soviético, porque su vida había aterrizado en Estados Unidos... y debía vivirla con la máxima intensidad.

De la bici a la política

Así fue, porque Michael no para. Haga calor o frío, llueva o luzca un sol espléndido, él siempre lleva sandalias, un complemento fundamental para su día a día. ¿Por qué? Porque, como él mismo se encarga de aclarar, sus manos están en sus pies. Y es con ellos con los que se maneja, con una destreza que deja pasmado a cualquiera: es increíble ver cómo se pone el casco, la mochila o cualquiera de los accesorios con los que se mueve a diario.

Porque hay algo más: su discapacidad no le ha impedido moverse en bicicleta. De hecho, lleva mucho tiempo haciéndolo, casi tanto como años viviendo en su país adoptivo. Y como todo buen amante de las bicis, recuerda su primera montura. “La tuve en Pittsburgh, Pensilvania, y era una cruiser de acero de una sola velocidad. La verdad es que no era la mejor bici para moverse pedaleando por ahí, porque la ciudad es muy montañosa”, cuenta. Ahora se desplaza en una Scott Matrix personalizada, que él llama ‘Black Mamba 2.0’ y que maneja con una larga barra en forma de U, cuyos frenos activa con el interior de su rodilla derecha y cuyas marchas cambia con un botón electrónico que pulsa con la barbilla.

“¿Que por qué me muevo en bici?”, nos dice Michael. “En primer lugar, porque es un gran ejercicio para mí, y porque es muy, muy divertido. Pero, además, me encantan las reacciones que genera en la gente cuando



“El gobierno está para servir a la gente, no para enriquecer funcionarios”

me ve”, reconoce. Unas reacciones lógicas ante su capacidad de reinención, su indudable resiliencia y que se plasma también en la lucha que ha librado en torno a, por ejemplo, los derechos de los homosexuales. Un compromiso y unas innumerables dotes sociales que explican su nuevo objetivo: convertirse en gobernador de Oregón, uno de los cincuenta estados de EE UU, con algo más de cuatro millones de habitantes y cuya ciudad más conocida es Portland, aunque la capital sea Salem.

Para la gente

“Creo que el gobierno está para servir a la gente, no para enriquecer a sus funcionarios”, reflexiona Michael con solemnidad al ser preguntado por los motivos que le han llevado a meterse en la política. “Estoy harto y cansado de que los demócratas se postulen con mensajes aparentemente progresistas durante las elecciones y luego, una vez asumen el cargo, hagan todo lo contrario”, lamenta. Porque Trimble, que no para de bromear pero que, al hablar de política, se pone algo más serio, reconoce su decepción con la formación que debería representar a una persona progresista como él: el partido demócrata. Y más concretamente con Barack Obama, su gran figura durante los últimos tiempos. “Muchas personas,



demasiadas, siguen alabándole cuando en realidad tuvo mayoría en el Congreso, durante sus primeros dos años casi una mayoría absoluta en el Senado, una cómoda mayoría en la Cámara... y apenas hizo nada. El primer *Black Lives Matter* ocurrió bajo su mandato. No hizo nada por los afroamericanos, ni por combatir décadas de racismo, ni para implementar la igualdad en este país”.

“Quiero que la gente con anomalías físicas pueda pedalear y caminar segura”

Si Trimble fuese gobernador, tiene claro cuáles serían sus prioridades. “Quiero mejorar la vida de las personas”, asegura, “y lo haré implementando límites al alquiler en todo el estado. La gente no debería pagar hasta el 80% de sus ingresos para alquilar su vivienda. También quiero asegurarme de que todo el mundo tenga derecho a recibir atención médica sin arruinarse por ello, y que todos los que quieran un trabajo bien remunerado lo obtengan”. Objetivos ambiciosos, sin duda, pero que en su opinión pueden lograrse con ganas e ilusión... Y a él le sobran. De más está decirlo, la bici también estará en su programa: “Quiero aumentar el presupuesto destinado a ciclismo”, explica, “para conseguir que todo el mundo, incluida la gente con anomalías físicas, pueda pedalear y caminar con total seguridad”.

ESCAPARATE

Por fin... ¡llega el verano! Y con él, un buen repertorio de bicicletas que te harán feliz. Para la ciudad, para la montaña o, incluso y si te atreves, para la playa. ¡Que no sea por falta de opciones!

1.299€



• **Bergamont Horizon N8 Belt Gent**

Una bicicleta... para todo. Así podría definirse esta Bergamont, uno de esos modelos de apariencia casi indestructible con los que (casi) podemos cruzar el mundo o, simplemente, ir a trabajar a diario. Horquilla delantera Suntour con 63mm de recorrido, cambio Shimano de ocho velocidades, ruedas Schwalbe Marathon Race, luces delantera y trasera y sillín y puños ergonómicos Ergon. ¿La guinda del pastel? La correa Gates, que simplifica el mantenimiento y, ya de paso, nos ahorrará alguna mancha en la pierna.

514€



• **Conor Denver**

Cuadro de aluminio. Ruedas de 20 pulgadas. Horquilla rígida. Cambio Shimano de seis velocidades. Sillín Selle Royal. En resumen: una plegable sólida y ágil, con detalles de mucha practicidad como el portaequipajes trasero y una apariencia moderna y muy deportiva, además de la fiabilidad que transmite una marca española y con la trayectoria de Conor.

- **Giant Escape 2 City Disc**

Todo lo que necesitas para pedalear por la ciudad, concentrado en una bicicleta con un precio más que razonable. La Escape 2 City Disc, disponible en varias tallas, tiene cuadro de aluminio ligero, horquilla de carbono y la tija de sillín D-Fuse, que absorbe las vibraciones del suelo. Y sí, una apariencia deportiva respaldada por frenos de disco y ruedas 700c y que se ve complementada por detalles tan prácticos como los guardabarros o el portaequipajes trasero.



619€



- **Scott Sub Sport 10 Lady**

Elegancia, deportividad y rendimiento: muchas de las virtudes que debe reunir una bicicleta urbana polivalente están incluidas en esta Scott, orientada al público femenino debido a su barra baja y capaz de satisfacer las máximas exigencias. No en vano, la Sub Sport 10 cuenta con horquilla delantera NRX-D Air, 30 velocidades en su cambio Shimano XT Deore, frenos de disco y sillín Selle Royal Essenza. Las ruedas Schwalbe Road Cruise nos permitirán rodar por casi cualquier superficie, y el portabultos trasero, los guardabarros o la pata de cabra facilitan el día a día de cualquiera.



1.299€



- **Specialized Sirrus X 3.0**

Una bicicleta de ensueño... a un precio más que terrenal. La Sirrus X 3.0 es una bici de última generación, con una apariencia muy deportiva y que transmite ligereza y diversión por los cuatro costados. Es lógico: horquilla de aluminio, transmisión Shimano de diez marchas, frenos de disco hidráulico de Tektro y la posibilidad, de cara a un uso cotidiano y urbano, de incorporar fácilmente detalles como el portabultos o los guardabarros. Los límites los pondrás tú, no la bici.



899€



ESCAPARATE ELÉCTRIC



E-bikes: ellas te facilitan el desplazarte. Nosotros el elegir la tuya. Y si quieres más información, ¡escanea el código QR de cada una!

4.575€



• Bergamont E-Cargoville LT Edition

Si quieres transportar mucha carga sobre una bicicleta convencional esta Bergamont es para ti. Su capacidad es enorme: enorme portabultos trasero, portaequipajes delantero y múltiples opciones de personalización. La E-Cargoville puede con todo: el cuadro y la horquilla delantera están reforzados, frenarás con los discos hidráulicos Magura y la comodidad está asegurada con el sillín y puños Ergon. ¿El motor? Un Bosch Drive Unit Performance Line Cruise combinado con batería Bosch de 500 Wh.

bergamont.com/es/es/

3.049€



• Giant Explore E+ 2 STA

Versatilidad. Aventura. Robustez. Y, claro, diversión. Conceptos que se mezclan y multiplican en esta Giant: basta mirarla para imaginarte surcando tu ciudad o recorriendo rutas. Armas no te van a faltar: cuadro de aluminio, motor Giant SyncDrive Sport, neumáticos anchos, suspensión delantera y los elementos necesarios para el día a día.

giant-bicycles.com

- **Riese & Müller Homage**

Su diseño no miente: nos encontramos ante una bicicleta excepcional. Y una vez subidos en ella, todas las expectativas se ven cumplidas. Batería integrada de 625 Wh con la posibilidad de incorporar la Dual Battery con 1250 Wh. Motor Bosch Performance Line CX con 85 Nm de fuerza. Suspensión delantera y amortiguación trasera. Y una larguísima lista de componentes de primer nivel con la posibilidad de equipar abundantes opciones.

r-m.de/es-es/



6.209€



- **Scott Axis eRide Evo Speed**

¿Sabes lo que es una speed e-bike? Una bicicleta eléctrica con una asistencia eléctrica que actúa hasta los 45km/h, en lugar de los 25km/h. Un buen exponente es esta Axis, que no solo se siente a gusto en la ciudad (basta ver su equipamiento urbano), sino que también se atreve con zonas mucho más complicadas gracias a su doble suspensión o polivalentes neumáticos Schwalbe. ¡imparable!

scott-sports.com



5.799€



- **Specialized Turbo Como SL 5.0**

La eléctrica urbana más enfocada al confort de Specialized se actualiza. ¿Cómo? Haciéndose 'Super Light', y para reducir su peso incorpora un nuevo motor más pequeño y ligero y cambia por completo de diseño, que además añade toques de practicidad como el agarre en el cuadro o el portaequipajes delantero con cesta incluida.

specialized.com



3.999€



CICLOSFERIA

FESTIVAL ONLINE
CICLISMO URBANO

14 AL 18
JUNIO
2021
CICLOSFERIA.COM

ORGANIZA:

Ciclosfera
del 2011, siempre online



RIESE & MÜLLER SCOTT tern ABUS cannondale MONDRAKER CAMEL CANYON
#FMB10 GOODYEAR XLC a2feel Libertad avenue LUMIA ECF hoomu
SHIMANO BH SPECIALIZED MERIDA ambe BERGAMONT ELTIN BVE

El gran evento del ciclismo urbano

Debates. Entrevistas. Experiencias. Consejos. Durante una semana nuestro festival online, Ciclosferia, reunió a decenas de invitados en un evento imprescindible que tienes disponible, gratis y completo, en la Red.

Ciclosferia empezó el 14 de junio, pero su origen data de hace algo más de un año. El 14 de marzo de 2020 se confinó a la población, paralizándose el país y al sector de la bicicleta. Pero en Ciclosfera no paramos: hicimos webinars para compartir experiencias, entrevistas para difundir consejos y lo agrupamos todo en un festival online que resultó todo un éxito.

Tenía todo el sentido repetir la experiencia. Sobre todo porque, doce meses después, muchas cosas han cambiado. Algunas ciudades se han transformado. Una buena parte de la ciudadanía se plantea sumarse a la bicicleta. Y la industria vive un momento espléndido, con cifras récord de ventas.

En este contexto se celebró la segunda edición de Ciclosferia. Cinco días con diez presentaciones en directo, catorce mesas de debate, doce entrevistas e invitados de España, Portugal, Argentina, Colombia, México o Noruega. La idea era sencilla: aprovechar la tecnología para superar distancias y universales personas, en torno a una página web (ciclosferia.com) y nuestras redes sociales.

Industria: toneladas de optimismo

Pocos eventos empiezan reuniendo a los principales y más importantes representantes de todo un sector. Eso pasó en Ciclosferia, cuando en el debate sobre la situación de la industria de la bicicleta en España convocamos a Jesús Freire (secretario general de AMBE, la Asociación de Marcas de Bicicletas de España), Javier López (presidente de AMBE y responsable de Merida Bikes), Eduardo Roldán (director general de

Los jefes de todo esto



Hacer posible Ciclosferia no es fácil: a las exigencias de organización y producción se le suman requisitos técnicos y el apoyo de partners. De lo primero se ocupó el equipo de Ciclosfera encabezado por Fernando Lozano en producción y Diego Kuperman en tecnología. Sara Ruano fue la encargada de crear el cartel y material audiovisual empleado. Y Riese & Müller, Scott, Bergamont, O2 Feel, Cannondale, Luma, Canyon, Specialized, Mondraker, Merida, BH, XLC Components, Abus, EMEB, MyBike, Tern, Hoomu, Bestia Bikes, Castelli, Libertad Avenue, Bive, Shimano, Eltin y Goodyear nos apoyaron, además Velo-city Lisboa, FMB10, ECF y AMBE. ¡Gracias por vuestra ayuda!



Shimano Iberia) y José Luis Pardo (director general de Comet). Una charla marcada por las cifras de ventas de 2020 (1.565.233 bicicletas vendidas, récord histórico), y en la que tuvo mucho protagonismo, por supuesto, el ciclismo urbano. Pero no fue esa la única charla apasionante en torno a la industria. El mismo día explicamos la situación de las bicicletas eléctricas. Debatimos sobre el presente y futuro de las tiendas. Repasamos las perspectivas del cicloturismo. Y nos detuvimos en las bicicletas de carga.

Mujeres y ciclistas

Ciclosfera tuvo, este año, muchas más mujeres en mesas y entrevistas particulares. Quisimos explorar en profundidad el rol de la mujer en la industria y en la bicicleta en general el jueves 17 de junio. También reunimos a varias ciclistas urbanas de distintas partes de Latinoamérica para saber de las particularidades de ser mujer, tanto encima de una bici como sin ella.

Fiel, además, a su compromiso de servir de referencia para ciclistas urbanos experimentados pero también principiantes, tuvimos varias charlas de interés general. Una de las más destacadas fue sobre las muchas dudas legales a las que nos enfrentamos al pedalear. Sentamos a representan-



tes de importantes marcas de candados y una aseguradora para explicar que evitar el robo de una bicicleta es casi siempre posible. Y ese mismo día hablamos de dos eventos imprescindibles: Velo-city Lisboa y el Foro Mundial de la Bicicleta de Rosario.

Mecánica y ciudades: trabajo y urgencias

Otro de los grandes temas fue el de la mecánica: la necesidad de buenos mecánicos en los talleres y tiendas es, según se llegó a decir, “el gran talón de Aquiles de la industria de la bici”. Distintos expertos coincidieron en que la mecánica de bicicletas es una profesión llena de oportunidades. También fue muy interesante la reunión de editores de revistas de ciclismo. Para saber más sobre ciudades convocamos a representantes de los ayuntamientos de Barcelona, Valencia y Logroño.

¿Algo más? Sí, mucho. La mesa sobre los fondos de la UE y cómo orientarlos hacia la bicicleta. El diálogo con el director de Sea Otter Europe para vislumbrar todo lo que ha supuesto la pandemia para los eventos físicos. Y así, muchísimo más: basta visitar ciclosfera.com y recorrer un programa tan extenso como profundo, repleto de material informativo de primer nivel. 📍

España se sube a la bici

El pasado 7 de junio fue histórico para la bicicleta en España: el Ministro de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, José Luis Ábalos, presentó la Estrategia Estatal de la Bicicleta, con la que nuestro país aspira a impulsar el uso de la bici en España. Te lo explicamos todo, aquí.

Miguel Ángel Medina

El Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana acaba de presentar (y aprobar) la Estrategia Estatal de la Bicicleta. Un texto fundamental para impulsar el uso de la bici en España. Una herramienta que llega con retraso: un documento anterior, elaborado por la Dirección General de Tráfico (DGT) en 2019, permanecía en un cajón mientras países de nuestro entorno contaban con textos similares. Pero más vale tarde que nunca: los colectivos ciclistas coinciden en que se trata de un avance muy positivo, que marcará las prioridades del Estado en el impulso de un medio de transporte impulsado por la pandemia y con unas posibilidades de crecimiento enormes. Como ejemplo, valgan los datos de ventas del sector: en 2020 se vendieron más de 1,5 millones de bicicletas en España, un 24% más que el año anterior y casi el doble que coches en el mismo periodo de tiempo.

Esa Estrategia Estatal de la Bicicleta cuenta con 151 páginas divididas en 28 bloques de acción, que cubren todos los aspectos relacionados con la bici. Una de las novedades fundamentales consiste en incluir la creación de la Oficina General de la Bicicleta, un nuevo organismo (ya en marcha) encargado de coordinar las acciones en favor de los pedales entre todos los ministerios implicados, así como con autonomías, ayuntamientos y entidades privadas. Al frente de dicha oficina está Antonio Pérez Peña, funcionario de 40 años apasionado de las dos ruedas que lleva 14 en el ministerio.

El cambio de nombre del ministerio dirigido por José Luis Ábalos no es baladí: durante años se denominó Fomento y se dedicó a impulsar inversiones en carreteras y trenes. Con el nuevo Ejecutivo pasó a llamarse Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, para poner la movilidad sostenible en el centro del debate. “Nos gustaría consolidar la nueva jerarquización o pirámide de la movilidad urbana, donde el peatón y la bicicleta están a la cabeza”, explica un portavoz del departamento. “Y esa nueva jerarquía debe dirigir las políticas públicas asociadas a la movilidad cotidiana”, continúa.

La Estrategia ciclista es una de las medidas para conseguirlo. Está donde debe estar: integrada dentro de un departamento dotado con muchas partidas presupuestarias. El anterior texto, elaborado a instancias de la DGT, se enmarcaba y ceñía a este organismo, un ámbito en el que como me reconocía personalmente el director general de Tráfico, Pere Navarro, “tenía mucho menos sentido”. Ese texto, además, ha cambiado y mejorado con la ayuda de todo el sector ciclista: la Coordinadora ConBici, la Mesa Española de la Bicicleta, la Asociación de Ciclistas Profesionales (ACP), la Asociación de Marcas y Bicicletas de España (AMBE), la Real Federación Española de Ciclismo (RFEC) y la Red de Ciclojuristas, entre otros, han colaborado en él. Entidades que además formarán parte del Comité Consultivo de la Bicicleta, encargado de analizar los avances y poner en marcha nuevas líneas de actuación, mientras que los cambios legislativos se impulsarán desde una comisión mixta de Congreso y Senado.

Medidas destacadas

Capítulo a capítulo, la Estrategia cuenta con muy distintas medidas para promocionar el uso de la bicicleta en España. En un principio, por ejemplo, se recoge que habrá campañas estatales de movilidad activa relativas a los beneficios de andar o moverse en bicicleta por la ciudad. De hecho, los dos primeros anuncios se lanzaron con el documento, el 7 de junio: uno de ellos hablaba del “Efecto Bicicleta”, una serie de mensajes que respaldan la certeza de que el uso de la bici mejora a toda la sociedad, y el segundo contaba con el respaldo de siete ministros ((Teresa Ribera, Isabel Celáa, Fernando Grande-Marlaska, Yolanda Díaz, Carolina Darias,

La Estrategia cuenta con muy distintas medidas para promocionar la bici en España

La planificación y desarrollo de una red ciclista y la construcción de aparcamientos pueden ponerse en marcha rápidamente

Reyes Maroto e Irene Montero), mostraba el apoyo del Gobierno y evidenciaba la transversalidad de la bici.

Otra de las iniciativas incluidas es un programa de ayudas para la puesta en marcha de actividades ciclistas en colegios e institutos. Ese programa debería comenzar enseñando a montar en bicicleta en la escuela, mostrando a los más jóvenes sus ventajas y haciéndoles interiorizar que una movilidad saludable no solo es recomendable, sino también posible. También, en definitiva, mostrándoles que la bici es un medio de transporte al colegio, como lo es en Alemania, Dinamarca o los Países Bajos.

Si me preguntaran sobre dos aspectos que me hayan llamado la atención, tendrían que ver con la planificación y desarrollo de una red estatal básica, continua y homogénea de infraestructuras ciclistas interurbanas, así como con la construcción de aparcamientos para bicicletas en las estaciones de trenes. Ambas medidas son loables, necesarias y pueden ponerse en marcha rápidamente, facilitando la intermodalidad y los viajes ciclistas entre ciudades. La Estrategia también pretende crear una titulación oficial a nivel estatal de técnicos y mecánicos de bicicleta, y menciona y destaca el impulso a proyectos de economía social con la bici como protagonista.

Pagar por ir en bici al trabajo

Es también muy interesante la propuesta de modificar la normativa fiscal e incluir la movilidad en bicicleta hasta el puesto de trabajo como una renta en especie, algo que en la actualidad solo puede hacerse con los coches. Una modificación que abriría la puerta, incluso, a pagar a los trabajadores que se desplacen pedaleando, como ya hacen algunas (muy pocas) empresas.

La Estrategia también pretende elaborar un modelo de ordenanza tipo para regular el uso de la bici en las ciudades y estimular su convivencia con peatones y vehículos de motor: en la actualidad, la disparidad de normas municipales hace complejo entender cuáles rigen en cada urbe. Además, el texto pretende elaborar un informe periódico sobre siniestralidad ciclista a nivel municipal para, a partir de ahí, vigilar la accidentalidad, encontrar los puntos negros y emitir recomendaciones.

En cuanto a la seguridad, el texto pretende implantar un régimen sancionador centrado en infracciones de riesgo contra los ciclistas, proporcional a la peligrosidad del vehículo y de las acciones, así como mejorar la Ley sobre responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos a motor para proteger a los ciclistas. También busca crear

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

X LITTIUM

Bicis urbanas eléctricas

sanferbike
 pasión por el ciclismo

Taberna

Rubi

SEGOVIA
 C/ Escuderos, 4

BROMPTON JUNCTION

ÚNICA TIENDA OFICIAL DE ESPAÑA
www.bromptonjunctionvlc.com

motorverde

Venta y alquiler de bicicletas eléctricas

Entrega gratuita a domicilio

www.motorverde.es

ZIKLOTEKA

Un CENTRO DE DOCUMENTACIÓN ESPECIALIZADO en movilidad ciclista

ILUSTRACIONES ONLINE, con referencias en soporte escrito, gráfico y audiovisual!

Documentación TÉCNICA CIENTÍFICA Y REFERENCIAL

DISPONIBILIDAD para consultas, acceso directo a préstamo

942 43 26 26 - zikloteka@domotika.eus - crisisnema.muz/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

A día de hoy, la Estrategia no cuenta con un presupuesto específico

un registro general de bicicletas que sustituya al actual BiciRegistro y que se convierta en una poderosa herramienta contra el robo. Asimismo, aspira a crear un club de producto y marca nacional de cicloturismo en España que impulse este sector, además de diseñar y crear una red general de rutas ciclables conectando rutas locales, autonómicas, estatales y europeas.

Falta de presupuesto

Es obvio: todo suena muy bonito. Pero lo cierto es que, a día de hoy, la Estrategia todavía no cuenta con un presupuesto específico más allá de los cinco millones de euros consignados en los Presupuestos de 2021 para la Oficina General de la Bicicleta. Desarrollar todas las facetas mencionadas, y muchas más, requerirá de una inversión millonaria que aún no está comprometida. Por comparar: el Plan Andaluz de la Bicicleta, de 2013, contaba con una partida de 400 millones de euros. El texto recoge la creación de un repositorio de ayudas, contrataciones públicas y otras herramientas de financiación que sirvan de ejemplo a las diferentes administraciones interesadas, así como programas de ayudas públicas para proyectos de impulso de la bici, pero todos los interesados tendremos que estar muy atentos para ver en qué se traducen. Sin dinero, o con dinero mal empleado, se corre el riesgo de que todo quede en agua de borrajas.

El sector critica esa falta de presupuesto, pero entiende que la Estrategia es un paso fundamental. La portavoz de ConBici, Laura Vergara, no tiene dudas de que el documento impulsará un salto para la bici, pero solo “si conseguimos articular el nuevo sistema de gobernanza y la Estrategia está dotada de fondos”. En cualquier caso, Vergara también recuerda que hay acciones para impulsar la bici dentro del plan de recuperación europeo, y apunta a que, sin duda, la iniciativa puede ayudar a paliar el “enorme retraso legislativo” que tiene España.

Jesús Freire, secretario general de AMBE, destaca “la apuesta por la formación desde las edades más tempranas, para garantizar que los niños tienen acceso a una movilidad sostenible y saludable”. También subraya la intención de “dotar de conocimiento y recursos técnicos y económicos el desarrollo de redes de carriles bici seguros y conectados”. Y, como representante de la industria, señala como muy positiva “la mención a la innovación en el sector de la bici, para fomentar las oportunidades de negocio y empleo en un sector en auge en España”. Ruth Lamas, responsable de la Oficina Metropolitana de la Bicicleta del AMB (Área Metropolitana de Barcelona) y coordinadora de la Red de Ciudades por la Bicicleta, también considera “estratégico” que se apueste por formar a jóvenes en edad

recicleta

Pasión y experiencia

BROMPTON BROOKS

ORBEA DAHON

Gudereit SURLY

KLICKfix ORTLIEB

vsf fahrradmanufaktur

ZARAGOZA 976 295 800
www.recicleta.com



espaibici



11 11 11 11
BROMPTON BROOKS
BROOKS RENCE 1966 LEZYNE
C/Bruc, 83 > 08009 Barcelona
Tel: 93 512 3143 > e-mail: botiga@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

3IKE

www.3ike.es

LA LUNA shipping

transporte y logística internacional

Especialistas en import/export de bicicletas

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

MINER

minerbicisurbanas

Ronda 7 | Donostia | 943 271 050

-1926-
José Luis Miner

freel

Eléctrica, Plegable, Ligera, Urbana.

www.freel.bike

VENTA - TALLER - ALQUILER

DOYOUBIKE

Tu tienda especializada en bici deportiva y urbana

BROMPTON TREK
RIESE & MÜLLER

WWW.DOUYOUBIKEONLINE.COM



“Estamos impacientes, vigilantes, pero, por ahora, también alegres”

escolar. “Lugares como los Países Bajos”, explica Lamas, “llevan cincuenta años realizando formación ciclista en sus escuelas, y eso se nota ahora en la calle. Por eso hay tantas bicis allí: los chavales aprenden en las escuelas”. En cualquier caso, Lamas considera esta Estrategia como fundamental: “Hasta ahora no teníamos un instrumento de planificación de la bici a nivel estatal: España estaba a la cola ciclista de Europa, pero ahora se da un salto cualitativo para crear políticas públicas que apoyen la bicicleta”.

Evidentemente, será fundamental “aterrizar las medidas para que no se queden en nada”, como nos explica el portavoz de la Mesa de la Bicicleta, Alfonso Triviño. “Desde aquí”, explica, “pedimos repasar la normativa que hay que cambiar, el diseño de las infraestructuras, el Código Penal, las normas de seguridad vial, los códigos técnicos de edificación para que las comunidades de propietarios tengan un espacio para las bicicletas obligatorio, que se creen aparcamientos públicos para bicis, que se ponga en marcha una ordenanza tipo de movilidad...”

En suma, la Estrategia Estatal de la Bicicleta es una magnífica noticia y ha puesto a la bicicleta en el centro del debate con un apoyo institucional no visto hasta la fecha. Estamos impacientes por ver las medidas concretas en las que se traduce y las partidas con las que se dota. Estaremos vigilantes. Pero, por ahora, por ahora, también alegres. ♡

LA ESTACIÓN DE BICICLETAS

Taller de bicicletas
ELECTRIFICACIÓN

RESTAURACIÓN

Componentes y Accesorios

Personalización y Diseño

VENTA DE BICICLETAS

© laestaciondebicicletas
C/ Rey Don Pedro, 56 - Burgos 09005
675 73 26 23
www.laestaciondebicicletas.es

URBANFUN
Electric Movement

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

Movilidad a portales

Bicicleta Familiar

Taller

Cargadores

olabarieta



DESDE 1993 EN ROMO - GETXO

RE-CYCLING



RE-CYCLING

Since 2013

BARCELONA

barcelona@somosrecycling.es
www.somosrecycling.es

Vuelta de Tuerca

VUELTA DE TUERCA

Pintura y restauración de bicicletas



www.vueltadetuercabikeshop.com

NUK
BIKES

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 sigo en las redes sociales!

@todobici



TODOBICI
Taller de Bici

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



ALLEGRA
danza aérea

AÉREOS Y POLE DANCE

www.allegradanzaaerea.com

Una de los nuestros



LA LUCHADORA

Tras anunciar hace un año y medio su retirada, la tenista Carla Suárez se enfrentó a la pandemia y a un cáncer del sistema linfático. Superada la enfermedad, ahora entrena para despedirse del tenis por la puerta grande. Hablamos con ella sobre su coraje, personalidad y una de sus pasiones: moverse a todas partes pedaleando.

Rafa Vidiella

Ahora mismo, ¿dónde estás?

En mi casa, en Barcelona, preparándome para intentar competir este año en Wimbledon o el US Open. Me motivan mucho los grandes torneos.

Y eso que, en 2020, anunciabas tu retirada...

Entre la pandemia y la enfermedad, no pude hacerlo como quería. Ahora toca entrenar a tope para llegar a la competición y disfrutarla por última vez. ¡Ojalá pueda ser con público!

¿Por qué, con apenas 31 años, anunciaste tu retirada?

La motivación y la ilusión ya no eran las mismas. No quería pasar tanto tiempo fuera de casa y, si quieres estar arriba, tienes que sacrificar muchas cosas. Mentalmente ya no tenía esta intensidad.

Has llegado a ser la sexta mejor del mundo. ¿Qué marcaba la diferencia con las cinco primeras?

La mentalidad. En el tenis la mente es muy importante, y ahí está la diferencia entre ser muy buena y ser la mejor. Dar ese poquito extra cuando estás muy cansada, tener un punto más de entrega, tomar mejores decisiones en los momentos clave... Hay muchas cosas que no se ven en un partido pero que influyen en el resultado final.

Como jugadora, ¿cómo te defines?

Como una luchadora y, creo, una jugadora sólida e inteligente tácticamente. A cambio, no tengo golpes tan fuertes y rápidos ni la estatura de otras.

¿Cómo valoras tu vida como tenista?

Me siento una privilegiada, sobre todo por la riqueza cultural que me dio el haber conocido tantos lugares que jamás habría visitado. Además he disfrutado mucho: el tenis me divierte, es muy bonito recibir el apoyo del público...

Y está bien pagado: has sumado, solo en premios, casi diez millones de euros.

En el plano económico, las tenistas somos unas privilegiadas. Es uno de los deportes en los que mejor se paga a las mujeres.

En septiembre de 2020 anunciaste que tenías un linfoma de Hodgkin, un cáncer del sistema linfático. Y en abril de 2021, nueve meses después, hiciste público que habías superado la enfermedad.

Me comunicaron que estaba enferma mientras preparaba la gira americana, y empecé el tratamiento a finales de septiembre. Mi cuerpo



Pura garra

Nacida en Las Palmas de Gran Canaria el 3 de septiembre de 1988, Carla Suárez debutó en el circuito profesional WTA en 2008. Tras ganar varios torneos de individuales y dobles, y llegar a ser la sexta mejor jugadora del mundo, a finales de 2019 anunció que el siguiente sería su último año como profesional. La pandemia y un cáncer ya superado lo impidieron: ahora, en 2021, Suárez lucha por tener una retirada a la altura de su leyenda.



reaccionó muy bien, y todo fue muy rodado... Tuve ocho sesiones de quimioterapia y, aunque hubo algunas muy duras, en general lo llevé bien, y el tratamiento se acabó a los cuatro meses.

¿Ser deportista te ayudó a enfrentarlo de un modo distinto?

El reto era muy diferente, porque aquí se trataba de curarme. Pero es cierto que haber jugado tantos años al tenis, un deporte individual en el que tienes obstáculos y días malos que debes superar tú sola, me ayudó.

¿Se aprende algo de una enfermedad así?

Sinceramente, creo que ya sabía valorar las cosas importantes de la vida. Cuando estás mucho tiempo viajando sola sabes lo importante que es abrazar a un ser querido, poder asistir a una boda, celebrar la vida con la gente que quieres... La enfermedad, eso sí, me llevó a va-

lorar todavía más el trabajo de los médicos. Y está claro... ¡Valoro más que nunca el disfrutar el día a día y ya no hago tantos planes, porque nunca sabes lo que puede pasar!

Durante estos meses, ¿has montado en bici?

Sí, muchas veces. Me despeja, me siento libre, me gusta para pasear, ir al entrenamiento o subir una montaña. Durante la enfermedad me subía a la bici en cuanto me sentía bien. Es más: a veces, después de la quimioterapia, me daba una vuelta porque me sentía mejor.

¿Por qué empezaste a montar?

No me acuerdo bien. Sé que aprendí de pequeña y que me gusta muchísimo. He cambiado el coche por la bicicleta: en Barcelona me resulta más cómodo, no contamina, evito que haya más tráfico, siento que tengo los tiempos más controlados y me relajo. En coche la gente va estresada, nerviosa, pero en bicicleta observas el paisaje, piensas en tus cosas, te da el airecito... ¡Estoy enganchada!

¿Qué bicicleta tienes?

Una Riese & Müller Tinker, una urbana eléctrica que es un lujo. Tiene todo lo que necesito: es muy sencilla de usar, la batería dura muchos kilómetros, está bien equipada...

Algunos dirán... ¿una deportista y en bici eléctrica?

Sí, tiene muchas ventajas. Y el que tenga asistencia hasta los 25km/h no evita que tengas que pedalear y esforzarte: tú eliges cuándo y cuánto. Hasta la Tinker nunca había probado una bici eléctrica, pero ahora... ¡no la pienso soltar!

Cuando no juegas al tenis, o montas en bici...

Escucho cualquier tipo de música, siempre que sea alegre. También me encanta leer, una buena costumbre que he adquirido al viajar: sobre todo novelas negras, de crímenes y asesinatos... Os recomiendo dos: Sé lo que estás pensando, de John Verdon, y La verdad sobre el caso Harry Quebert, de Joël Dicker.

Cuando vuelvas a competir... ¿llorarás de alegría?

No soy mucho de llorar aunque quizá, a raíz de la enfermedad, sí que me emociono más. Pero antes, si lloraba compitiendo, era por rabia, por impotencia, por terminar el partido y no haber dado buena imagen.

Sí eres, en cambio, de reírte.

Sí... ¡soy muy bromista! Creo que soy alegre, y me gusta mucho pasármelo bien y bromear. Cuando la gente está conmigo suele reírse mucho.👉



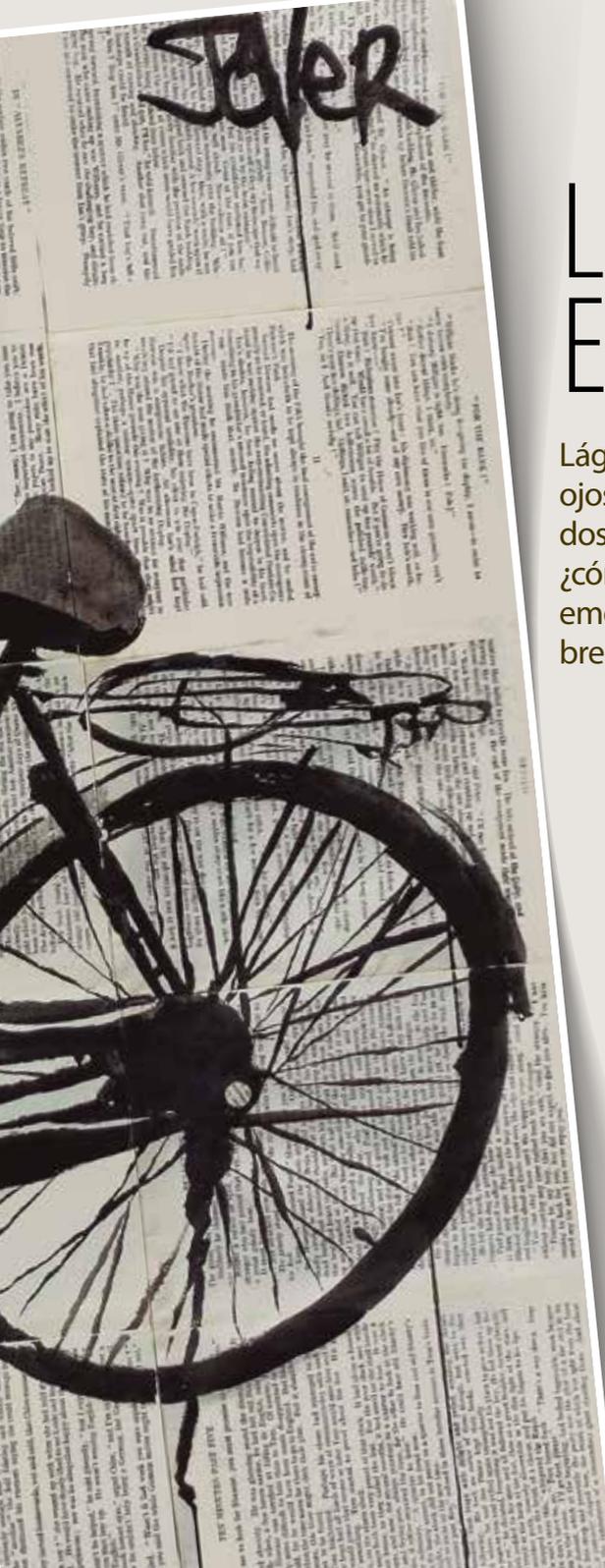
La bici de Carla

Desde hace dos años Carla Suárez usa una Riese & Müller Tinker, una e-bike urbana de tamaño reducido pero enormes posibilidades. En Ciclosfera la hemos probado, y entendemos por qué Carla dice estar “enamorada” de ella: hablamos de una bicicleta potente (motor Bosch), muy bien equipada (entre otras muchas cosas, tiene portaequipajes trasero, cadena de correa, candado incorporado y potencia ajustable) y muy, muy divertida y práctica. ¡Buen pedal, Carla, y muchas ganas de pedalear por Barcelona o Las Palmas contigo!

LAS EMOCIONES

Lágrimas y besos. Primeros planos, ojos inmensos, amantes arrebatados. El arte de Loui Jover atrapa... ¿cómo resistirse a ese torbellino de emociones pop immortalizadas sobre páginas de libros antiguos?

Rafa Vidiella







Cuando te cruzas con una obra de Loui Jover no hay marcha atrás. Sus cuadros ejercen un efecto hipnótico. Amantes apasionados, mujeres que devoran el mundo con la mirada, homenajes cómicos y ácidos a la cultura pop... Reflejo de un artista, de un hombre, cuya historia tiene mucho de collage, búsqueda y, a la postre, pasión por vivir. Loui Jover nació en un pueblo al norte de Serbia, en una región con una fuerte comunidad húngara, y emigró de niño, con su familia, hasta Australia, donde vive. “Aquí puedo ser artista a tiempo completo”, explica a Ciclosfera, “y tengo la suerte de vivir en Gold Coast, una maravillosa ciudad”. Es cierto: playas inmensas, temperaturas agradables todo el año y miles de sonrientes surfistas atestiguan que nos encontramos en una de las ciudades más agradables de la ya de por sí muchas veces paradisiaca Australia.

Estilo único

“Empecé a pintar cuando era muy pequeño”, recuerda Jover, “y siempre pensé que estaba destinado a ser artista. Mi padre era muy creativo, y fue él quien me inspiró y animó desde muy temprano a incorporar el dibujo como una parte importante de mi rutina. Desde joven desee ser artista: perseguí mi sueño, desde hace algo más de doce años, puedo decir que lo he conseguido.

Buceando en Internet, leemos que Jover empezó a estudiar artes gráficas gracias a un curso por correspondencia del Melbourne Art Institute. Que se alistó durante un tiempo en el ejército. Y que, sin salir de él, trabajó como fotógrafo y dibujante militar para la Fuerza de Defensa Australiana. Contemplando ese bagaje, Jover tiene clara una cosa: “Si quieres vivir de la pintura”, dice, “has de ser auténtico. No dejes de aprender y practicar pero, sobre todo, encuentra tu estilo, un estilo verdaderamente único que haga que tu trabajo se diferencie del de los demás”. ¿Cómo? A base de esfuerzo y devoción por los clásicos. “Admiro a muchos artistas y pintores”, reconoce, “pero quizá el que más me influyó, sobre todo en mi juventud, fue Pablo Picasso. Picasso es el más claro ejemplo de que el arte no es algo único y establecido, sino que puede encontrarse en cualquier obra con creatividad y expresividad”.



A Jover le gusta saltar de un formato a otro a la hora de expresarse. Es frecuente que inmortalice a mujeres misteriosas, bellísimas, de boca entreabierta e infinitos ojos. La danza y el sexo también son recurrentes, al igual que iconos pop salidos de Disney, Marvel o Star Wars o del cine clásico como Bogart, Bardot o Chaplin. Y, aunque al principio de su carrera utilizaba soportes más clásicos, quizá sus obras más reconocibles en la actualidad sean esos dibujos sobre antiguas hojas de libro, donde viejos y olvidados textos sepia contrastan con el dinamismo y la hondura de sus retratos.

“Las líneas y formas de las bicis me fascinan, son hermosas sobre el papel”

Lejos de las multitudes

Si ya era difícil verle fuera de su estudio, la pandemia ha disparado todavía más su aislamiento. “Mi estilo de vida y mi trabajo me conducen a pasar mucho tiempo encerrado en mi estudio”, confiesa, “y escapar de las multitudes siempre me ha resultado sencillo”. Mucha de su conexión con ese mundo exterior viene, por supuesto, a través del arte: de la música (“me marcó mucho el sonido único de Radiohead. Ahora escucho más jazz y algunas óperas, especialmente de Wagner”) y del cine. “Adoro el cine clásico”, asegura, “y mi director favorito es Stanley Kubrick. Tras él, situaría a Ingmar Bergman y a los hermanos Coen”.

Otro de los hilos que atan a Jover con el exterior es... la bici. “Amo las bicicletas”, nos dice con entusiasmo. “Siempre he tenido bicicleta, las he usado para llegar a todo tipo de lugares y son mi principal medio de transporte. Pero, además, me encanta pintarlas: sus líneas y formas me parecen fascinantes, y creo que quedan verdaderamente hermosas sobre el papel”. Su ciudad, Gold Coast, lo pone además sencillo: “Casi siempre hace buen tiempo”, explica, “y está llena de carriles bici, por lo que puedes moverte con seguridad y tranquilidad. Eso sí: hay que reconocer que el ciclismo urbano no está tan integrado en la cultura local como en otras partes del mundo. Los coches siguen dominando las calles. Pero se percibe un cambio: cada vez abren más tiendas y, por consiguiente, más gente se anima a pedalear”.

Desde su estudio, a través de sus cuadros, subido en una bicicleta... ¿Cómo ve Loui Jover este mundo? ¿Que vendrá tras la pandemia? “Necesitamos cambiar”, contesta sin ninguna duda, “y es probable que ese proceso de cambio exija cierto dolor. Necesitamos un mundo que deje de estar controlado por los idiotas, en el que tengan más peso otras culturas, donde las mujeres tengan más control sobre el destino de la humanidad. Los hombres, que llevan mandando desde hace muchísimo tiempo, son incapaces de hacerlo. Por eso creo que el futuro debe traer el liderazgo de más mujeres, de mujeres como Jacinda Ardern, primera ministra de Nueva Zelanda, que demuestran estar mucho más dotadas para este tipo de responsabilidades que los hombres”.

Este verano... ¡vacaciones ciclistas!

COMET nos propone los accesorios imprescindibles para viajar en bicicleta durante los próximos meses... ¡Pedalea y disfruta a tope!



1. KIT DE VIAJE MUC-OFF "THE ULTIMATE COMMUTER"

Un kit con todo lo necesario para asegurar que tu bici sea silenciosa, fácil de pedalear y con un aspecto impresionante. El kit incluye el limpiador Nano Tech para quitar la suciedad a la vez que protege el delicado acabado del cuadro. El limpiador de cadenas biodegradable de alto rendimiento elimina de forma segura la suciedad más resistente de la cadena y el cassette, dejándolos como nuevos. Y el spray multiusos MO94 acaba con el óxido y la corrosión. ¿Algo más? Sí: el pack incluye el lubricante seco y el increíble B.A.M para inflar y reparar rápidamente pinchazos. El kit viene con una práctica bolsa para guardar todos los productos juntos.

PVR: 69,99 €



2. ALFORJAS BASIL MILES TARPAULIN

Las alforjas impermeables Basil Miles Tarpaulin son perfectas si te gusta ir de ruta o hacer viajes de fin de semana en bici llevando tu equipaje encima. Su tejido de lona impermeable permite que todo esté siempre seco, y ofrecen una sobresaliente capacidad de 34 litros. Además, dos bolsillos elásticos adicionales en los laterales de la bolsa ofrecen el espacio perfecto para transportar una botella o un chubasquero compacto. En cuanto a la seguridad, los detalles reflectantes te harán más visible y es posible colgar luces LED adicionales.

PVR: 89,99 €



3. BOLSA DE CUADRO ZEFAL Z ADVENTURE

Las bolsas de cuadro Z Adventure de Zéfal están pensadas para aventureros ciclistas de carretera, gravel, MTB u ocio. Disponibles en 3 tallas, las Z Adventure C2, C3 y C4 se instalan fácilmente en la mayoría de cuadros gracias a sus correas ajustables. Según su tamaño, puedes llevar una chaqueta ligera, un kit de reparación, el teléfono móvil, una batería adicional, guantes... Elige el tamaño en función del cuadro de tu bici y, por supuesto, tus necesidades. ¡Seguro que aciertas!

PVR: 29,95 €, 34,95 € y 39,95 €





4. BOLSA PARA MANILLAR SKS EXPLORER

Las bolsas de equipaje de SKS GERMANY son versátiles, se pueden montar sin portaequipajes y son una agradable alternativa a una mochila: irás bien equipado para emprender aventuras. Esta SKS Explorer ofrece una capacidad de 9 litros y un peso de 390 gramos, y se monta en el manillar de la bici mediante cierres de velcro. Permite montar una luz delantera, cuenta con canales de ventilación y está fabricada en material impermeable con cremalleras termoselladas. Además, dispone de elementos reflectantes para aumentar la visibilidad.

PVR: 59,99 €



5. PORTABICIS PLEGABLE XLC AZURA PARA 2 EBIKES

Sin límites... ¡y sin problemas! Con el portabicis plegable y abatible XLC Azura Xtra LED podrás llevarte las bicis de vacaciones: se fija al enganche para remolque del coche en un momento y ofrece mucho espacio para dos bicicletas de hasta 30 kg. Cuando se acaben las vacaciones, podrás plegarlo para guardarlo con facilidad (su tamaño abierto es de 1300x780x480 mm, mientras que plegado se queda en 245x780x480 mm). Viene premontado, las barras de ruedas son ajustables con fijación automática y existe la posibilidad de añadir un set de ampliación para instalar una tercera bici. Además, incluye luces LED para una mayor visibilidad.

PVR: 470 €



6. CUBIERTA CONTINENTAL E-RUBAN PLUS

Son unas cubiertas pensadas para un uso urbano e híbrido, ideales para pedalear por caminos asfaltados, callejear por la ciudad o recorrer caminos sin asfaltar en un entorno más natural. Las E-Ruban Plus son específicas para e-bikes, cuentan con las tecnologías exclusivas PureGripe Compound y ShieldWall y están disponibles en varios diámetros (26", 27,5" y 29"), con una anchura desde 2,1" a 2,6" pasando por 2,3". También las tienes en versión rígida y tubeless plegable.

PVR: 39,60 €



1. Gafas Eltin Grant

El que unas gafas estén pensadas para ciclistas no evita que también puedan ser elegantes: buen ejemplo son estas Eltin Grant, rematas en negro mate, con lentes polarizadas S3 y patillas y almohadillas engomadas. Protección total, agarre y confort para surcar el mundo sobre tu bici... y cuando te bajes de ella.



PVP: 29,95€
eltin.net



2. Ruedas Goodyear Transit Tour

Una de las marcas de neumáticos más legendarias, Goodyear, también apuesta con fuerza por la bici y el ciclismo urbano. Y lo demuestra con esta gama Transit Tour, donde combina una construcción funcional y duradera con una tracción insuperable para todo tipo de climas. Bandas laterales reflectantes, sólida protección contra pinchazos... ¿Rodamos?

PVP: 24€ y 27€
cdc-sport.com

3. Trailer Burley Coho XC

Quizá, lo único que te faltaba para lanzarte a descubrir el mundo sobre una bicicleta. Porque este trailer puede rodar sobre casi cualquier terreno gracias a su rueda única, cuenta con suspensión independiente para moverse con suavidad en las superficies más accidentadas y, sobre todo, es muy fácil de instalar y desinstalar. Capaz de transportar casi 32 kilos, cuenta además con la garantía de ser fabricado y concebido por una marca de total referencia y muchísima experiencia en el sector.



PVP: 449€
burley.com/es



4. Soporte para móvil Shapeheart

Cualquiera que se mueva en bicicleta por la ciudad lo sabe: tener la pantalla del teléfono a la vista nos permite orientarnos con mucha más facilidad, y además evita la tentación de echar mano al bolsillo para, por ejemplo, saber quién nos llama. Por eso este soporte de poliéster, creado por una joven start up francesa, está triunfando: es muy fácil de instalar y ofrece la seguridad de que tu teléfono no saldrá volando aunque rodemos a alta velocidad.

PVP: 29,95€
shapeheart.com

5. Cámara GoPro Hero9 Black

Para muchos, la cámara de acción de referencia: un pequeño (71x55x33 mm), ligero (158 gramos) y muy resistente accesorio que nos permitirá grabar nuestros mejores momentos ciclistas. La nueva GoPro puede tomar fotografías de 20MP o grabar vídeos con resolución 5K, cuenta con más autonomía, una nueva pantalla frontal para vernos mientras miramos a la cámara y muchas más posibilidades de ajuste.



PVP: desde 379€
gopro.com/es/es/

6. Zapatillas Five Ten Sleuth DLX Women

Suela de goma con un excelente agarre, dibujo orientado a la máxima tracción y, por supuesto, un diseño ideal para casi cualquier circunstancia: con la Sleuth DLX cualquier ciclista encontrará unas zapatillas confortables, resistentes y con una estética indiscutible, disponible en tres colores.



PVP: 120€
adidas.es

7. Calcetines Pacific And Co

Lidia Ansio y Aixa Sanuy fundaron en 2013 Pacific and Co., una marca de calcetines que ya es toda una referencia. ¿Por qué? Por detalles como el estar fabricados en España apostando por la producción local, tener costuras planas para una mejor comodidad o, por supuesto, sus irresistibles estampados. Muchos de ellos tienen una inspiración ciclista: Eddy Merckx, Miguel Indurain o Bradley Wiggins, además del Tour, el Giro o la Vuelta están presentes en su catálogo.



PVP: 16,95€
pacificandco.com

8. Gorra Chrome Gay's Okay

Este 28 de junio es el Día Internacional del Orgullo LGBTB: quizá quieras salir a pedalear con esta gorra de Chrome, una edición limitada fabricada en Italia, con un diseño irresistible y muy comprometida: todos los beneficios obtenidos por su venta irán a parar a distintas organizaciones que apoyen a la comunidad LGBTB. Sin ninguna duda... ¡Ride with Pride!



PVP: 26€
chromeindustries.com

9. Guardabarros 8bar

Nuestros amigos de 8bar hacen unas bicicletas fabulosas, muchas de ellas orientadas a un uso urbano (aunque también han ampliado su catálogo al gravel y la carretera). Pero, además, fabrican accesorios muy interesantes para el día a día: uno de los más atractivos es este guardabarros trasero, fácil de instalar, apto para casi cualquier montura, fabricado en Suecia y muy ligero: apenas pesa 61 gramos. ¿Te gusta?

PVP: 19,90€
8bar-bikes.com



10. Cartera Minimalism

La cartera... ¡para los que no queráis llevar cartera! Las carteras Minimalism son muy pequeñas, pero en ellas pueden transportarse billetes, monedas y entre 8 y 12 tarjetas. Están fabricadas en España, hechas de poliétilo y están disponibles en varias combinaciones de colores, a cual más atractivo. Sus creadores aseguran, además, que todos los procesos están hechos con la máxima sostenibilidad.

PVP: 14,95€
minimalismbrand.com

11. Timbre Spurcycle

Todo un clásico: fabricado en San Francisco (Estados Unidos), y con garantía de por vida, el Spurcycle Original Bell simboliza la máxima sofisticación y elegancia en un timbre de bicicleta. Hecho de acero inoxidable, aleación de latón y aluminio, está disponible en dos colores (negro y plata), pesa 45 gramos y, además de una estética insuperable, genera un timbrazo hasta tres veces más audible que el de otros timbres de bici, o eso al menos aseguran sus creadores.

PVP: 64€
spurcycle.com



12. Bidón Urban 24Bottles

Adiós a las botellas de plástico. Hola a un producto ligero, bonito y duradero. La marca italiana 24bottles nació en 2013, y desde entonces fabrica botellas de acero inoxidable 18/8, reduciendo al máximo las emisiones de CO2 e idóneas para transportar cualquier tipo de bebida o alimento líquido. Este modelo Urban cuenta con 500 mililitros de capacidad y está disponible en una larguísima lista de colores.

PVP: 19,90€
24bottles.com



13. Candado Luma Solido U

Ponérselo casi imposible a un ladrón de bicicletas no es tan complicado: una buena piedra para asegurar tu montura es, siempre, recurrir a un buen candado en U, y este de la marca española Luma ofrece una resistencia excelente. Con cuerpo en acero endurecido, protección contra impacto y un nivel de seguridad 9,5/10.

PVP: 77,20€
es.luma.es



14. Pantalón JeansTrack Venice Jeans Sky Unisex

Si por algo se caracteriza una persona que se mueve a diario en su bici es por necesitar ropa polivalente, tan práctica y segura cuando vas pedaleando como cómoda y atractiva cuando te bajas de la bicicleta. La marca española JeansTrack lo sabe, y desde hace unos años cuenta con una gama de productos para hacernos la vida más fácil: entre las estrellas para la nueva temporada encontramos estos clásicos vaqueros Venice, con un aspecto atractivo y tradicional pero múltiples detalles específicos para el commuting.

PVP: 97,50€
Jeanstrack.es

15. Casco Abus Scrapper 3.0

Un buen ejemplo de que un casco ciclista puede ser seguro, cómodo y bonito a la vez. Sabido es que la marca alemana Abus es toda una referencia en materia de seguridad para bicicletas, y dentro de su enorme gama de cascos y candados encontramos este Scrapper 3.0, una de sus propuestas más elegantes para el día a día. Reflectores, sistema de ajuste Zoom Ace Urban, cuatro entradas y cuatro salidas de aire para circular más a gusto en verano y, en cualquiera de sus dos tamaños (y amplia variedad de colores), un peso inferior a 490 gramos. ¿Te lo quedas?

abus.com/es
PVP: 49,95€



16. Atlas Ciclista de Europa

Viajar en bicicleta no solo es un placer mientras se pedalea y recorre el mundo, o al regresar a casa y recordar todo lo acontecido: uno de los momentos más intensos es cuando, antes de partir, nos informamos y elegimos nuestro recorrido. Algo todavía más placentero con un libro como el 'Atlas Ciclista de Europa' de Claude Droussent, exdirector del diario *L'Equipe* y ciclista apasionado, que recopila "las 350 rutas más bonitas recomendadas por Strava". Publicado por Anaya Touring, todo un sinónimo de calidad.

guiasdeviajeanaya.es
PVP: 26,60€



'The Moscow Cycle Works' (Nikolay Vassilyevich Pinegin, 1930)

Tiene casi cien años, pero la imagen es de plena actualidad. Y no es de extrañar porque Nikolay Pinegin (1883-1940) era un hombre moderno, que además de pintor fue escritor, fotógrafo y camarógrafo. Formó parte de rodajes cinematográficos en situaciones extremas, documentando por primera vez, por ejemplo, el Ártico, y hasta supervisó la construcción de una estación polar en las islas de Nueva Siberia. Durante los meses que permaneció en tierra en 1930 decidió inmortalizar una fábrica de bicicletas, dando fruto a esta pintura al óleo que hoy cuelga de las paredes del Museo Estatal Rosizo de Moscú. Su estilo responde al arte soviético de la época: el escenario es una fábrica, los protagonistas sus atareados trabajadores y el objetivo, propio del arte realista socialista, exaltar a la clase trabajadora común. Una obra que nos lleva a mirar al pasado pero también al presente... ¿Cómo y dónde nacerán nuestras bicis? ¿Por cuántas manos y máquinas habrán pasado? ♡

Rafa Vidiella

Muc-Off®



**UNA BICI LIMPIA
ES UNA BICI RÁPIDA**



LIMPIA · PROTEGE · LUBRICA™

DESCUBRE

Swing3 automatic con
equipamiento opcional.
Más información en
www.r-m.de



La Swing3.

RIESE & MÜLLER