

Ciclosfera

más bicis, mejores ciudades



Burning Man

Bicis en el desierto

GO YOUR OWN WAY

NUEVA EXPLORE E+ PRO

Nº 1 MUNDIAL



S U M A R I O

#37/ OTOÑO 2021



MARAVILLAS

12

02

Quiénes somos

Qué pensamos

04

Timbrazos

10

Contrarreloj

20

Retrovisor

26

Héroes

46

Escaparates

54

Mundobici

76

Bazar

80

Ultimátum



UNA DE LAS NUESTRAS

70



MOMENTOS

32



60
SIN PRISA



ANA CASTÁN

Buena amiga de *Ciclosfera*, hablamos con ella hace poco por su proyecto ¡Quiero una bici!, donde con el gran David Saiz traen bicis usadas desde los Países Bajos para aquellos que quieran bicicletas, como suele decirse, buenas, bonitas y baratas. En este número se ha ocupado de hablar con Herbert Tiemens para uno de los reportajes de nuestros *Momentos*.



CURTIS SIMMONS

Viendo sus fotos, desde la de portada hasta las que ilustran el reportaje interior, es mucho más fácil imaginar qué se cuece en un evento de la talla de Burning Man. Curtis es, además de un gran fotógrafo, un tipo encantador que nos contó con todo lujo de detalles su experiencia en el desierto. Puedes ver buena parte de su trabajo en la web kiakaha.photography.



PINAR PINZUTI

El entusiasmo por el ciclismo urbano, hecho mujer: Pinar se ha propuesto que mucha más gente se suba a la bici, y con su trabajo en *Bikonomist* lo está consiguiendo. Hablamos con ella desde Italia, tuvimos el placer de conocerla en Lisboa y, ojalá, nos reuniremos muy pronto para poner en marcha proyectos comunes. ¡Gracias por tu apoyo y ayuda, Pinar!



CECILIA ÖBERG

Sueca, arquitecta y muy orgullosa de su trabajo: es lógico, considerando que es la responsable de obras como *The Bicycle Garage*, nuestra *Maravilla* de este número y todo un ejemplo de cómo unir belleza, sencillez y eficacia. Cecilia nos explicó todo lo que quisimos saber sobre el proyecto, nos envió imágenes impresionantes y nos animó a seguir promoviendo el ciclismo urbano en el mundo. Un placer y.... ¡nos vemos en Uppsala!



YANA MEDOW

Nacida en San Petersburgo, Rusia, en 1978, se mudó a Madrid hace un tiempo. “Me gustan mucho la ciudad y el maravilloso clima de vuestro país”, nos dice la autora del precioso cuadro que, protagonista del *Ultimatum*, cierra este número de otoño. Puedes ver (y comprar) sus cuadros en la web yanamedow.com, y seguirla en [@yanamedow](https://www.instagram.com/yanamedow) en Instagram. Te lo aseguramos.. ¡vale mucho la pena!



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:** Alejandro Lingenti, Ana Castán, Max Boraita, Rafa Vidiella. **Fotos:** Curtis Simmons, Feliz Gerlach, Rubén Vega, Fernando Lozano, Nicolás Pousthomis, Alamy Stock, Miguel Navaza, Matheww Dryder, Raimon Escapa, Pinar Pinzuti, Picasa, Canyurel, Herbert Tiemens, Rafa Vidiella. **Ilustraciones:** Yana Medow. **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 los no ciclistas

Es un mal endémico del activismo: hablar una y otra vez para los ya convencidos. Repetir hasta el paroxismo argumentos fabulosos en los que el oyente ya cree. Darnos palmadas en la espalda, regalarnos ovaciones grandiosas y terminar nuestros encuentros brindando, henchidos de satisfacción y pedaleando sobre nuestras bicicletas convencidos de estar cambiando el mundo... pero solo entre nosotros mismos. Es algo que llevamos viviendo en los casi diez años de *Ciclosfera*, pero lo corroboramos en cada conferencia, cumbre o reunión: los informes médicos, los datos de tráfico, la ciencia nos da la razón. Hay motivos y necesidad de cambio. Pero... ¿por qué la gente no ha cambiado todavía?

Ese fue uno de los objetivos, desde el primer día, de esta revista. Por eso hemos subido a la bicicleta a todo tipo de personalidades públicas como artistas, jueces o periodistas famosos. Hemos contado historias de inclusión, hemos insistido en que la bicicleta es una insuperable herramienta de igualdad y empoderamiento. Y, también por eso, hemos participado y organizado eventos que llevan la bicicleta a la calle. Y está funcionando: cada vez que invitamos a la gente, a los no ciclistas, a dar un paseo pedaleando, a descubrir cómo funciona una bicicleta eléctrica, las plazas se han llenado. La gente se ha bajado, más que satisfecha, feliz. Y lo sabemos de buena tinta: tras la experiencia, más de una persona ha decidido emprender ese cambio. Un viaje de ida porque, sabido es por los convencidos, de la bici no se vuelve: es para toda la vida.

Eso pretendemos: trascender fronteras. Romper puertas. Abrir ventanas y, además de gritar a nuestros amigos las bondades de la bici, saludar a todas las demás personas y, con la máxima cordialidad, hacerles partícipes y motores de esa transformación. Porque la bici tiene la razón de su parte pero, casi siempre, el paso final viene dado por la pasión. Y en eso, la bicicleta, resulta también imbatible. ♡



Rafa Vidiella
Director de Ciclosfera

EL GUSTÓMETRO

Será porque actualizamos nuestras redes sociales constantemente, porque tenemos mucho que decir o porque sumamos 400.000 seguidores en redes sociales... ¡nuestra comunidad arde! Y, como ejemplo, las cifras de algunas publicaciones este trimestre...



5.342



4.567



4.876



3.942



2.763



2.319



1.877



1.729



1.563



1.230

RIESE & MÜLLER

La Delite.



Delite GT vario con equipamiento opcional.
Más información en www.r-m.de

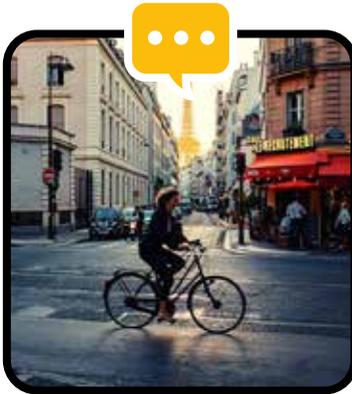


A debate



LAS VENTAS DE BICIS CRECEN UN 40% EN EUROPA: MÁS DE 22 MILLONES DE UNIDADES VENDIDAS

- “Y si ya hubiera stock... ¡sería la repera!” (Alex Bicis)
- “Y más que crecerá si muchas personas probaran durante un mes” (Edurme Lusarreta)
- “Claro: forma parte del consumo desenfrenado y además son fáciles de guardar, siempre caben en un rinconcito” (Jesús Benito)
- “Sí, muchas ventas. Pero... ¿cuántos kilómetros recorridos en ellas?” (Alberto Figueira)
- “El uso creciente de la bici viene dado por moda o conciencia. Pero también, el menos en Uruguay, por el recorte de salarios, el aumento del costo de vida y por mucha gente empobrecida” (Joaquín Silva)
- “Y eso implica que sí... ¡Que hay muchas más personas en bici!” (Girona Women Cycle)
- “Ese es mi grito: ¡Vamos a llenar el planeta de bicicletas!” (La Chica Que Corre)



FRANCIA: HASTA 1.500 EUROS POR DESGUAZAR UN COCHE Y COMPRAR UNA E-BIKE

- “Y mientras... ¿en España?” (Wu Liang)
- “En España no eres nadie si no tienes un Audi o un SUV. Parece que eso de ir en bici es de pobres...” (Luis Javier Sánchez)
- “Sin duda, ese es el camino” (Ander Izquierdo)
- “Toda ayuda es buena. Aunque tampoco estoy muy segura de que las ayudas económicas sean el camino” (Vanessa Tolmó)
- “Las e-bikes son, cada vez más, la solución a muchos problemas de aparcamiento, movilidad y sostenibilidad. ¡Y en Francia lo saben!” (Marketinezz)

“Todo un ejemplo a seguir” (CicloEstación)



¿CÓMO REDUCIR LA BRECHA DE GÉNERO EN EL CICLISMO?

- “¿Cuál brecha? Todo el mundo se puede subir a una bici cuando quiera. ¿Qué maldita brecha?” (Panic Orfila)
- “Esto es insoportable: ¿brecha de género en el ciclismo? ¿Cuándo voy a leer brecha de género en la minería o la albañilería?” (Rosa Luna)
- “De verdad, estas tonterías sí que crean brecha de género y división entre hombres y mujeres. La bici no tiene ideología: lo único por lo que tiene que mirarse es por el bien ecológico de todos, sean hombres o mujeres, ricos o pobres y de derechas o izquierdas” (David DS)
- “A ver si hacéis un artículo sobre la brecha en el ciclismo entre calvos y peludos, que me interesa” (Samu Rincón)
- “Pero qué chorrada... ¿Aquí también?” (Adela Ari)



RECIBE

LA REVISTA

Ciclosfera 

EN TU CASA

SUSCRIPCIÓN
ANUAL
4 números

18€

SUSCRIPCIÓN
DOS AÑOS
8 números

30€

ciclosfera.com

QUÉ HACEMOS

¡Menudos meses! Este verano hemos tenido de todo... menos aburrimiento. Estos son algunos de los eventos en los que hemos participado. Y las próximas van a ser muy parecidas, ¡estad atentos a nuestra web!

1 Prueba de bicicletas eléctricas sólo para mujeres (Las Rozas, 10 de junio) **2** Encuentros de la bicicleta urbana (Málaga, 8 de julio) **3** Logroño Se Mueve: festival online y offline (Logroño, del 3 al 6 de junio y del 16 al 22 de septiembre) **4** Velo-city 2021 (Lisboa, 6 al 9 de septiembre) **5** Prueba de bicicletas eléctricas: Semana de la Movilidad (Torrelodones, 18 de junio) **6** Prueba de bicicletas eléctricas: Semana de la Movilidad (Hoyo de Manzanares, 19 de junio)



QUÉ CONTAMOS

El ciclismo urbano genera cada vez más interés, y bien que lo notamos en ciclosfera.com: este verano tuvimos unas espectaculares cifras de audiencia, con las siguientes como las noticias más visitadas.

- 1.** ¿Qué quema más calorías: correr o montar en bici? **(9.349 impresiones)**
- 2.** Seis cosas que debes tener en cuenta antes de pintar tu bicicleta. **(8.832 impresiones)**
- 3.** Una profesión de futuro: formación y mecánica de bicicletas. **(7.760 impresiones)**
- 4.** Bicicletas agotadas: dónde encontrarlas y cuándo se solucionará. **(6.479 impresiones)**
- 5.** Ciclismo urbano: resolvemos todas tus dudas legales. **(5.893 impresiones)**
- 6.** Scanuppia-Malga Palazzo: el puerto más duro del mundo. **(5.557 impresiones)**
- 7.** Los diez errores más comunes cuando vas en bici al trabajo. **(5.505 impresiones)**

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

JESÚS FREIRE



Es, desde principios de año, el nuevo secretario general de AMBE, la Asociación de Marcas y Bicicletas de España, pero lleva mucho más tiempo peleando por la bicicleta desde entidades como la sevillana A Contramano o la European Cyclists' Federation (ECF) uno de los organismos fundamentales para defender y ampliar los derechos de los ciclistas urbanos. Pero, por encima de todo, es un gran amigo de la casa, y por eso estuvo encantado de contestar nuestras preguntas. ▶

| | | |
|--------------------|---|-------------------|
| Escapada | ▶ | Sprint |
| Cuadro | ◀ | Componentes |
| Gorra | ◀ | Casco |
| Giro | ▶ | Tour |
| Carril bici | ◀ | Calzada |
| Rodar solo | ◀ | Acompañado |
| 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 |

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

947 43 26 26 - zikloteka@domostia.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



PALACIO DE CRISTAL



Además de para promover el ciclismo, un aparcamiento de bicicletas puede erigirse también como símbolo de una ciudad más moderna y humana. Todo eso es The Bicycle Garage, un espectacular proyecto inaugurado en 2019 en pleno centro de Uppsala, Suecia.

Rafa Vidiella





foto: Felix Gerlach

Uppsala vive un día a día agradable, donde los coches no tienen mucho sentido

Uppsala: una ciudad sueca, con unos 200.000 habitantes y célebre por su ambiente universitario. No en vano, la llamada Uppsala Universitet fue la primera universidad fundada en Escandinavia (¡abrió sus puertas en 1477!), y recibe actualmente a más de 22.000 alumnos y da trabajo a casi 6.000 personas. Un ambiente joven y estudiantil que, sin duda, marca el carácter de la cuarta ciudad más grande de Suecia.

Situada a algo menos de 40 minutos en tren de Estocolmo, son miles las personas que van y vienen a diario de Uppsala a la capital y otras ciudades del país. También se desplazan por sus coquetas y cuidadas calles, pasean por delante de su impresionante catedral, contemplan el castillo o, simplemente, escuchan el rumor de las frías aguas del río Fyris. Una cotidianidad agradable, tranquila, producto de un entorno en el que los coches no tienen demasiado sentido. Por eso, desde el ayuntamiento se tomó hace años una sabia decisión: promover la movilidad sostenible, poniendo en marcha distintas acciones que hi-

cieron que la ciudad fuese elegida por el Foro Mundial para la Naturaleza (WWF) la Capital Global del Desafío de Ciudades 2018.

Entusiasmo y colaboración

Un hito que la municipalidad aprovechó para, además de crear más infraestructura, simbolizar su compromiso con la sostenibilidad. La bicicleta fue la elegida: aprovechando unos terrenos junto a la Estación Central de tren, en pleno centro de Uppsala, se decidió construir un gran aparcamiento de bicicletas para los miles de usuarios que intercambiaban pedaleo y tren. Todo una apuesta y un ejemplo de practicidad: en el mismo espacio que habrían cabido unos 80 coches se invitaría a aparcar a 1.200 bicicletas.

“En este tipo de proyectos es fundamental el papel del Ayuntamiento y, en este caso, estaban entusiasmados”, nos explica personalmente Cecilia Öberg, socia del estudio sueco de arquitectura Tengbom y máxima responsable de The Bicycle Garage, el imponente edificio que desde 2019 se convirtió en uno de los iconos arquitectónicos de la ciudad. “El solar sobre el que debíamos trabajar estaba rodeado por las vías del tren, los andenes o la estación de autobuses, pero al mismo tiempo debía ser amplio, aprovechar la

“En este tipo de proyectos es clave el papel del Ayuntamiento”



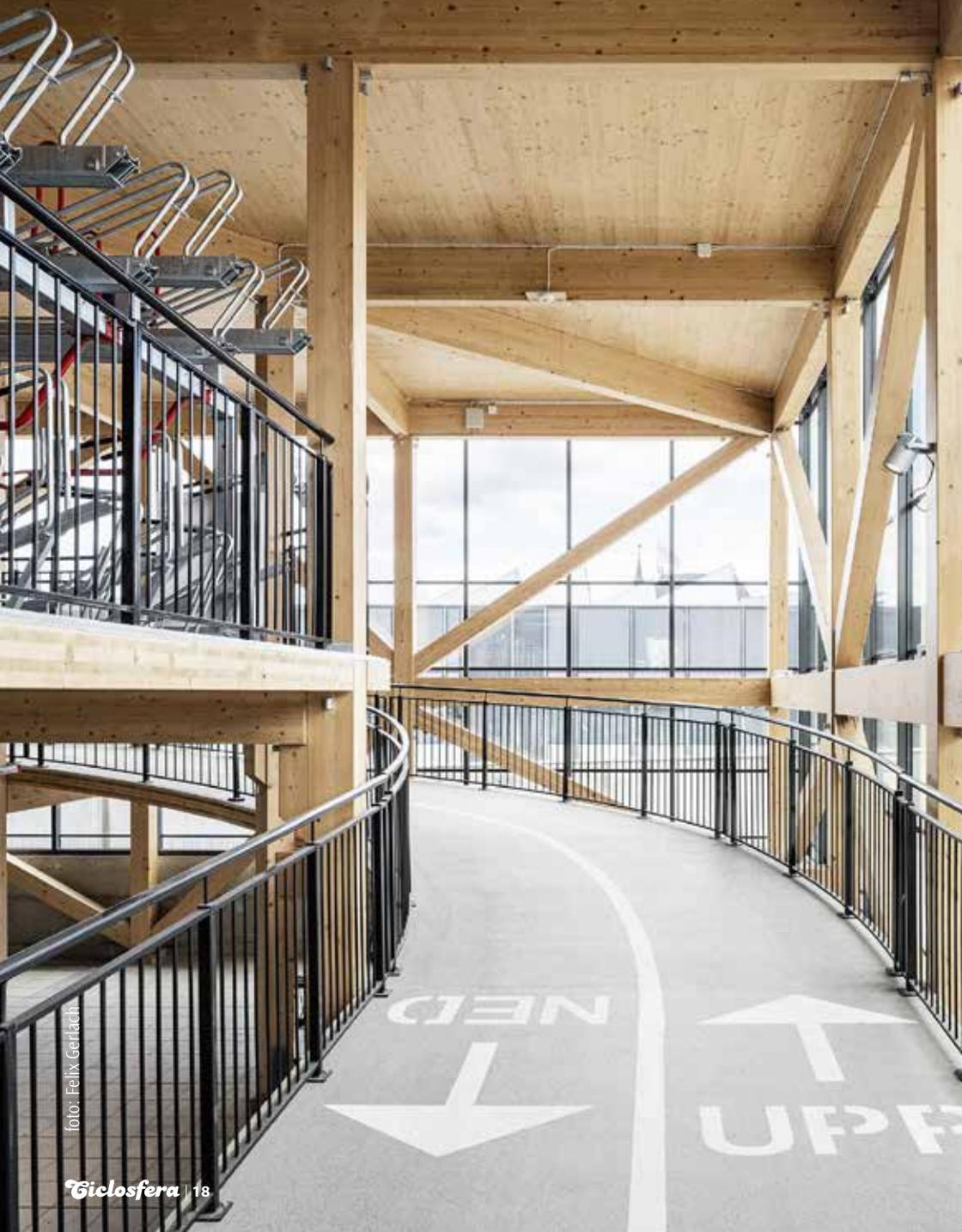


foto: Felix Gerlach



luz natural y estar levantado con materiales sencillos y sostenibles. No era fácil; por suerte, todos los implicados teníamos una visión común, trabajamos mano a mano y el resultado final fue más que satisfactorio”.

Visto ahora, The Bicycle Garage es una perfecta mezcla de elegancia, practicidad y sostenibilidad. Con su llamativa forma triangular y una extensión de 2.000 metros cuadrados, ofrece a los ciclistas dos plantas conectadas por una rampa de madera para moverse con total comodidad. No todas las plazas son iguales: de las 1.200 disponibles, varias decenas están reservadas a bicicletas de carga y e-bikes. Y, eso sí, cada uno de sus rincones está bañado por la preciosa (y escasa en estos lares nórdicos) luz del sol. “El máximo reto en la arquitectura”, explica Cecilia a *Ciclosfera*, “es satisfacer intereses muy variados, aunar el conocimiento de distintos expertos y darle forma a todo eso en un espacio común. The Bicycle Garage es, a priori, un

***No todas las 1.200
plazas son iguales:
algunas son para
bicis de carga y
e-bikes***



foto: Felix Gerlach

***“No es una
construcción
sencilla:
combina materiales
sostenibles y ha de
resistir agua y nieve”***

edificio muy simple, pero al mismo tiempo muy complejo. Aquí todo es más complicado de lo que parece porque, además de las necesidades implícitas a su uso, combina distintos materiales sostenibles y está construido en un lugar donde la lluvia y la nieve son abundantes”.

Desde el estudio Tengbon cuentan cómo se esforzaron por utilizar la menor cantidad posible de materiales y colores para realzar la belleza de la construcción, y lograr que mantuviese así una clara forma geométrica sin elementos perturbadores. El hormigón de la base aseguraba durabilidad y longevidad; el sobrio acero negro exigía poco mantenimiento. La madera es abundante, por su sostenibilidad y cercanía y, claro, por ser un elemento casi imprescindible en la arquitectura nórdica (basada, según Cecilia, “en el dialogo constante entre interior y exterior”). Y, por último, el vidrio proporcionaba ligereza, simplicidad y, gracias a su transparencia, enfatizaba el valor simbólico de la estructura, además de permitir aprovechar al máximo la luz. Por si fuera poco, el uso de un único material para cada componente “permite desmontar fácilmente el edificio para, quizá algún día, reciclarlo o reutilizarlo en otro lugar”, nos cuenta su autora.

El faro urbano

Hay dos elementos más que hacen de The Bicycle Garage algo único: su techo y la delicada iluminación artificial. El primero funciona, según sus

selleitalia

NUEVA GAMA NOVUS EVO BOOST

creadores, “como una cuarta fachada desde la que se ven los altos edificios colindantes”, y cuenta con células solares y sedum (una especie vegetal muy usada en azoteas ajardinadas por su capacidad para absorber el exceso de agua provocado por los fuertes aguaceros). En cuanto a la iluminación, fue supervisada por la consultora tecnológica Bkerking y diseñada por Stina Marsh: se añadieron efectos de iluminación a las vigas de madera para recrear el espectáculo de las auroras boreales e instalaron haces luminosos que atraviesan las paredes de vidrio, haciendo del edificio “una especie de faro que ilumina los espacios próximos. convirtiéndolos en más seguros”.

Tras año y medio de planes arquitectónicos, y otro año de obra civil, The Bicycle Garage fue inaugurado a finales de septiembre de 2019. “Es un edificio muy importante para la ciudad y para mí”, asegura Cecilia. “Fue mi primera experiencia en proyectos de este tipo y, además de haber muchos expertos involucrados, contamos con el asesoramiento de activistas para saber más sobre infraestructura ciclista. El resultado llama la atención por su tamaño e importancia estratégica, al encontrarse en pleno centro de la ciudad, y resulta impactante para el visitante, ya que sus fachadas reflejan desde varios ángulos los edificios vecinos, multiplicándolos”. La acogida por parte de la ciudadanía y los medios de comunicación ha sido extraordinaria, aunque por desgracia la pandemia llegó poco después de la inauguración y apenas pudo usarse en un primer momento. Sin embargo, explica Cecilia, “con el paso del tiempo la afluencia se ha recuperado y se acerca a la prevista: el ciclismo urbano está creciendo mucho en Suecia, y propuestas como ésta hacen que el objetivo de cambiar nuestras ciudades, haciéndolas más sostenibles y lógicas, pueda hacerse realidad”. ♡



X-CROSS
TM SUPERFLOW



GRAVEL
TM SUPERFLOW



ENDURANCE
TM SUPERFLOW



LADY
TM SUPERFLOW



MAX
T1316 SUPERFLOW

ENJOY
YOUR
RIDE



foto: Nicolás Pousthornis

Las bicicletas de Rosario

Durante años, 350 bicicletas negras pintadas en las paredes fueron apareciendo en las calles de Rosario, Argentina. Generaron teorías de todo tipo, pero sólo había una verdad: cada una de ellas homenajeaba a una víctima de la dictadura argentina y, en concreto, recordaba una triste y bonita historia, que ahora nos explica su autor.

Alejandro Lingenti

Fue un 24 de marzo de 2001, sábado, cuando empezaron a aparecer unas bicicletas pintadas en Rosario. Eran grandes, a tamaño real, y pronto llamaron la atención de la gente. Conocida como “la Chicago argentina”, Rosario tiene más de un millón de habitantes, una ribera de una belleza nada estridente, una estupenda tradición de músicos populares (ahí nacieron Litto Nebbia y Fito Páez, dos figuras claves de la historia del rock nacional) y dos equipos de fútbol, Rosario Central y Newell’s, enemigos declarados y máquinas de generar pasiones. También, por supuesto, es el lugar donde nació y creció Lionel Messi (formado, justamente, en Newell’s).

Nadie sabía de qué trataba el asunto. Quién o quiénes habían ideado el proyecto. Quiénes lo habían llevado a cabo y, claro, si tenía o no algún significado especial. Hasta que, un tiempo después, el enigma se desveló: detrás de esas plantillas estaba Fernando Traverso, un artista plástico que en su juventud militó en la Juventud Peronista y hoy

*La cifra de 350
no es casual:
es el número
de personas
desaparecidas que
hubo en Rosario*

tiene 69 años. Los años de activismo político debieron ser intensos: la Argentina de la primera mitad de los años 70 era un polvorín que estallaría definitivamente en el '76 con el golpe militar encabezado por Jorge Rafael Videla. Fue el inicio de la dictadura más perversa y sangrienta de la historia del país, una experiencia seguramente clave a la hora de valorar la memoria: un tema de primer orden para buena parte de la sociedad argentina que, además, sigue exigiendo el seguir investigando los múltiples crímenes (económicos, jurídicos y, por supuesto, a través de múltiples y repetidas violaciones a los derechos humanos) de los golpistas y sus muchos cómplices civiles.

Finalmente, la potente obra de arte urbano de Traverso quedó terminada cuando llegó a las 350 bicis pintadas. La cifra no es casual: es el número de desaparecidos que hubo en Rosario. La represión argentina se caracterizó por la modalidad del secuestro y la desaparición de personas, previa tortura en centros clandestinos de detención; los organismos de derechos humanos del país calculan en treinta mil el número de desaparecidos y sus familias ni siquiera han tenido oportunidad de velarlos o recuperar sus restos.

Los estencils están hechos con aerosol de color negro. Debajo de cada bicicleta, entre las dos ruedas, hay un número seguido de una barra y la cifra 350 en color rojo. La memoria, dicho está, jugó un rol clave en esta historia: antes del 25º aniversario del golpe militar (aquel 24 de marzo del 2001), Traverso empezó a pensar en un episodio que había vivido durante la dictadura. Alguna vez, caminando por unas calles cargadas de tensión y rigurosamente vigiladas de esa época gris, se cruzó con un amigo que montaba en bici. Sin embargo, y para sorpresa de Traverso, este no le saludó sino que pasó de largo ignorándolo. Minutos después, el artista encontraría la bicicleta atada con una cadena de hierro al tronco grueso de un árbol. Le pareció raro, porque ese conocido no vivía por la zona, y decidió pasar por el sitio al día siguiente. La bicicleta seguía ahí.

En esa Argentina de plomo, un desajuste de la lógica tan pequeño como ese ya era una señal ominosa. Efectivamente, el ciclista había sido una víctima más de los represores. Sabedor de que le seguían, aquella vez omitió el saludo y, quizá, le salvó la vida a Traverso: los comandos irregulares que respondían al gobierno militar argentino no hacían preguntas, y ante la mínima sospecha avanzaban sin culpas en su misión aniquiladora. Las órdenes eran claras: el decreto que firmó el gobierno civil de María Estela Martínez de Perón, hoy una anciana refugiada en España, hablaba expresamente de “aniquilar al accionar subversivo”.

“Me cuidaste, seguiste de largo. Dos cuadras más adelante, quedó tu bicicleta atada a un viejo árbol, debajo del asiento se asomaba una bandera.

recicleta

Pasión y experiencia

BROMPTON BROOKS

ORBEA DAHON

Gudereit SURLY

KLICKfix ORTLIEB

vsf fahrradmanufaktur

ZARAGOZA 976 295 800
www.recicleta.com



espaibici



BROMPTON BROOKS
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 COMBAT TREK
RIESE & MÜLLER tern

WWW.DOYOUBIKEONLINE.COM



foto: Nicolás Pousthomis

“La idea era cambiar el paisaje de la ciudad y esas bicicletas vacías dicen muchas cosas”, dice el artista

‘Puede no haber banderas’, pensé. Seguro que la enarbolaste antes de tocar el agua, o la llevaste a otras tierras y de tanto en tanto la desempolvás. O la encontró tu vieja, y se fue de ronda con ella”.

Traverso escribió, en su día, ese poema basado en el traumático recuerdo. Y las bicicletas de este comprometido artista se transformaron en un símbolo de la memoria histórica en la ciudad, en especial desde que la obra fue premiada por el Museo Municipal de Bellas Artes Juan B. Castagnino en diciembre de 2003. “Cuando empecé a trabajar en intervenciones urbanas con el Grupo Trámite”, nos cuenta Traverso personalmente, “la imagen de la bicicleta asociada a aquella historia dramática empezó a presentarse como posibilidad, como un estímulo para querer salir a la calle. La idea era cambiar el paisaje de la ciudad y, la verdad, esas bicicletas vacías dicen muchas cosas. Buena parte de esos 350 desaparecidos en Rosario fueron mis compañeros de militancia. En algún momento, muchos tuvimos que pasar a la clandestinidad: yo me fui a otra provincia, Corrientes, en el noroeste de Argentina”. Y, aunque él sea su máximo responsable, la historia es todavía más hermosa porque, además de su emoción, se sumaron las de muchos más. “Lo lindo del proyecto es que lo empecé en soledad”, recuerda el artista, “pero pronto se fueron incorporando amigos y familiares. Se armó una historia colectiva, y pasaron cuatro años hasta que hicimos esas 350 obras. El episodio detrás de ellas es muy triste, pero la idea era clara: capturar la atención del que las viera andando por la acera, y las bicis fueron una buena elección. Yo he montado en bicicleta toda la vida: tengo casi 70 años y sigo usándola. ¿Por qué? Porque me ayudó a conocer mejor la ciudad, porque me enamora y porque, pese a todo, me trae recuerdos lindos de la juventud”.

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

Desde 2013

BARCELONA

barcelona@somosrecycling.es
www.somosrecycling.es

 **VUELTA DE TUERCA**

Pintura y restauración de bicicletas



www.vueltadetuercabikeshop.com



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

www.vukbikes.com

Metro Pirámides

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

911 54 20 54



¡Y sigo en las redes sociales!

@todobici



TODOBICI
TALLER Y TIENDA

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



 **ALLEGRA**
danza aérea

AÉREOS Y POLE DANCE

www.allegradanzaarea.com

ATAQUE DE NOSTALGIA

Si, como escribió el poeta Rainer Maria Rilke, la verdadera patria del hombre es la infancia, su capital (al menos cinematográficamente) tiene para muchos un nombre: 'Los Goonies'.

Alejandro Lingenti





Antes de que los coches llenaran los aparcamientos de los institutos, las mejores aventuras se pedaleaban

Libertad, autonomía, aventura. Pero, también, nostalgia, emoción y niñez. Todo eso representan a día de hoy los protagonistas de *Los Goonies*, un clásico indiscutible del cine de los ochenta que, no hace mucho, vivió un intenso *revival* internacional gracias a un homenaje hecho serie y llamado *Stranger Things*. Porque es indiscutible que buena parte del enorme éxito de Netflix, creación de los hermanos Matt y Ross Duffer, estaba relacionado de forma íntima con la nostalgia, un sentimiento presente a lo largo de toda nuestra vida pero exacerbado con la llegada de canas, arrugas y otros regalos cortesía del pasar de los años.

Porque sí, aunque también supo pescar a millones de adeptos en caladeros más juveniles, gran parte del público que entró en éxtasis con *Stranger Things* había visto, hace mucho, mucho tiempo, las películas de Steven Spielberg, Wes Craven, John Carpenter, Rob Reiner o George Lucas. También había jugado a los primeros ordenadores y videoconsolas domésticas y leído, claro, los libros de Stephen King, savia de una época plagada de sueños, proyecciones y fantasías. Fantasías que, sin duda, experimentadas o imaginadas en equipo son aún más poderosas.

Una cruzada ciclista

El equipo de *Los Goonies* era intrépido, adorable y, como todo buen equipo que se precie, tenía una misión: encontrar el tesoro repleto de oro y diamantes que dejó escondido un pirata maldito conocido como Willy el Tuerto. Ni siquiera un cazador avezado como Chester Copperpot (nombre que inspiró, en otro ejemplo de cómo la cultura popular suele abreviar en la nostalgia, el título de uno de los discos de La Oreja de Van Gogh, *El viaje de Copperpot*) pudo localizarlo, pero el objetivo era urgente: los primeros villanos de esta trepidante historia eran un par de personajes sin escrúpulos empeñados en embargar la vivienda familiar de uno de los protagonistas. ¿La única forma de detenerlos? Conseguir el dinero necesario para mantener esa casa, una especie de sede oficial del grupo, y así poder salvar un verano que finalmente sería inolvidable.

La cruzada mágica de los chicos empezaba y terminaba... en bicicleta. Un medio de transporte, un accesorio vital, el descomunal símbolo y nexos común de buena parte de las mejores peripecias infantiles del cine de los ochenta. Pensemos en *Cuenta conmigo*, *E.T. El Extraterrestre*, *Los Bicivoladores* o la aterradora *It*. Antes de que en los años noventa los coches llenaran los aparcamientos de los institutos de *Scream* o *Sé lo que hicisteis el último verano*, las mejores aventuras se pedaleaban. Y el inicio de viajes tan apasionantes y peligrosos como el de *Los Goonies* se inmortalizaban en planos tan bellos como la magnífica toma aérea (en una época en la que nadie había escuchado hablar de los drones) que contagia la adrenalina de los aventureros recorriendo, a toda velocidad, el frondoso bosque que desemboca en Cannon Beach, la playa de Oregon elegida

por Richard Donner como destino principal de ese escuadrón infantil. Un póquer de simpáticos muchachos al que también pertenecían un infiltrado adolescente, encarnado por un rozagante Josh Brolin, y dos chicas, la romántica Kerri Green y la empoderada Martha Plimpton.

Dicho queda: el gran secreto de *Los Goonies*, su poción mágica, era el poder de la nostalgia. Y bien que lo sabían la “unidad de adultos” que concibió su odisea: Steven Spielberg (productor de la cinta), el citado Richard Donner (director y autor, también, de bombazos como *La profecía*, la primera entrega de *Superman* o la posterior saga *Arma letal*), el guionista Chris Columbus (escritor también de *Gremlins* y director, después, de *Solo en casa*, *Señora Doubtfe* o las tres primeras películas de Harry Potter) y Kathleen Kennedy (productora-estrella mano derecha habitual de Spielberg y hoy jefera de Lucasfilm Disney). Gente, es fácil deducirlo viendo su filmografía, muy apegada al rescate de la inocencia y la rendición incondicional a esa etapa de la vida que deja marcas indelebles.

De paseo con los Goonies

Es extraño, por todo eso, que no haya (hasta el momento) secuelas, reboots, spin offs ni precuelas de la película. Y lo es pensando, en primer lugar, que la cinta fue un gran éxito en su momento, con más de 120 millones de dólares recaudados en todo el mundo (no logró, sin embargo, ser número 1 en EE UU, donde el imbatible rey de la cartelera ese junio de 1985 era Sylvester Stallone y su ultranacionalista y violento *Rambo*). Pero, también, extraña todavía más teniendo en cuenta que su potente mitología sigue viva, como muestran iniciativas como la de un tal Youngbuck, creador y responsable de un exitoso foro en Internet llamado BMX Museum en el que, entre otras cosas, se dedica a la titánica tarea de conseguir los accesorios necesarios para reconstruir las cuatro bicicletas de los Goonies, empezando por la fabulosa Western Flyer Invader Mag de Mikey (Sean Astin, el cerebro del grupo). O la de Dave, un viajero irlandés que recorrió todas las localizaciones de la película y las compartió, presentadas como atracciones turísticas, en la web *The Whole World Is A Playground*, un site imprescindible para fanáticos de la película repleto de fotos y textos sobre Cannon Beach, el Museo de Cine de Oregon (ubicado sobre los cimientos de una antigua cárcel de la ciudad de Astoria), algunas de las casas de la zona usadas en el rodaje o el impresionante Ecola State Park, el parque en el noroeste de EE UU (a unos 130 kilómetros de Portland) donde también se rodaron escenas de la recordada *Point Break* (filmada en 1991 por Kathryn Bigelow, y estrenada como *Le llaman Bodhi* en España) o *Crepúsculo* (2008, Catherine Hardwicke). Ejercicios teñidos, en suma, de melancolía, y motivados por ese deseo tan común de emprender un viaje pedaleando a la infancia, la única patria en la que vivimos todos. ♡

El gran secreto de ‘Los Goonies’, su poción mágica, es el poder de la nostalgia

CICLOBCN21

Pedaleando ciudades y territorio
Barcelona, 5-10 octubre 2021

TRES EN UNO CICLISTA



Este otoño Barcelona es la capital del ciclismo gracias a CicloBCN21, que del 5 al 10 de octubre reúne tres congresos fundamentales: el Congreso EuroVelo y Cicloturismo 2021; el 7º Congreso Internacional de la Bicicleta y el XVIII Congreso Ibérico 'La bicicleta y la ciudad'.

Exposición. Encuentros profesionales. Visitas técnicas. Y toda una amplia agenda de actividades para reivindicar el protagonismo de la bici y reafirmar el compromiso de instituciones y ciudadanía para fomentarla. Esos son algunos de los ingredientes que, bajo el lema 'Pedaleando ciudades y territorios', reúne **CicloBCN21**, evento en el que participará Ciclosfera fruto del esfuerzo común de la Generalitat de Catalunya, el Ayuntamiento de Barcelona, la Diputación de Barcelona, el Área Metropolitana de Barcelona, FEM Bici y ConBici. Podrá también seguirse online, pero se celebrará de forma presencial en el auditorio AXA de Barcelona.

Congreso Eurovelo y Cicloturismo 2021

CicloBCN21 empieza fuerte: del 5 al 7 de octubre acoge el Congreso Eurovelo y Cicloturismo 2021, el congreso de cicloturismo más importante del mundo. Impulsado por la European Cyclists' Federation (ECF), atrae a los principales agentes públicos y privados del sector para compartir experiencias, establecer alianzas y contribuir a la consolidación del cicloturismo en Europa.

El programa gira en torno a tres ejes: 'Salud y turismo en bicicleta', 'Infraestructuras, investigación e innovación' y 'Reactivación económica, empleo y comunicación'. El 6 de octubre se tratarán temas como 'La contribución del cicloturismo ante los retos de nuestra sociedad' o 'La capacidad de resiliencia de los destinos cicloturísticos', distintas sesiones paralelas y comunicaciones y el cierre 'El futuro del turismo'. El jueves, 7 de octubre, habrá nueve visitas técnicas por zonas emblemáticas de Barcelona.



Fotos: (c)Ziklo
Ayuntamiento BCN, AMB y
Generalitat de Catalunya

7º Congreso Internacional y XVIII Congreso Ibérico

El Congreso Internacional de la Bicicleta, que llega a su séptima edición, es el principal foro de Cataluña para la presentación de novedades relacionadas con el mundo de la bicicleta y el intercambio de experiencias entre administraciones públicas, profesionales, entidades y usuarios. Respecto al XVIII Congreso Ibérico, iniciativa conjunta de la Coordinadora en Defensa de la Bici (ConBici) y la Federação Portuguesa de Cicloturismo e Utilizadores de Bicicleta (FPCUB), presentará las novedades y experiencias ciclistas más importantes en España y Portugal.

El programa tiene como ejes 'Ciudades y territorios resilientes', 'Impulso de la economía local y el conocimiento', 'Promoción, seguimiento y ordenanza', 'Ciudades y territorios de las personas', 'Ecología, salud y deporte' y 'Comunidades ciclistas y participación'. La lista de actividades es tan extensa que resulta recomendable consultar la web y apuntarse temas como 'Estrategias de ciudades, metrópolis y territorios por la bici', 'Gestión de ciudades y territorios que pedalean', 'La apuesta por la intermodalidad', 'Gobernanza e interacción entre tejido social y administraciones' o 'Aprovechando las oportunidades de financiación para dar impulso a la bicicleta'.

Ponentes e inscripciones

El listado de ponentes, nacionales e internacionales, augura un gran evento. En el Congreso Eurovelo y Cicloturismo estarán Raluca Fiser (presidenta de la World Cycling Alliance), Dirk Glaesser (Director de Desarrollo Sostenible del Turismo en la Organización Mundial del Turismo), Ed Lancaster (Director de EuroVelo) o Jill Warren (CEO de la Federación Europea de Ciclistas). El 7º Congreso Internacional y el XVIII Congreso Ibérico contarán con Jesús Freire (Secretario general de AMBE), Antonio Pérez (Director de la Oficina General de la Bicicleta del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana), Antoni Poveda (Presidente de la Red de Ciudades por la Bicicleta), Lucy Saunders (Directora de Healthy Streets) o Laura Vergara (Coordinadora general de ConBici).

¡Apúntate!

CicloBCN21 tendrá formato presencial, con todas las medidas de seguridad y protocolos COVID-19 que se fijen en cada momento. También se habilitará una plataforma virtual para aquellas personas que quieran seguirlo online. Para conseguir tu inscripción y conocer todas las opciones y tarifas debes visitar la web ciclobcn21.cat





MORTAL Y BELLA

Lo llaman el Camino de la Muerte, y no es una exageración: en la tortuosa carretera que une La Paz con Coroico, en Bolivia, morían unas cien personas al año. Ahora el Camino Yunga es surcado por ciclistas venidos de todo el mundo, atraídos por la belleza del lugar y, por supuesto, la adrenalina del recorrido.

Alejandro Lingenti

Hace falta coraje para transitar el 'Camino de la Muerte', pero la recompensa es alta. En el caso del Camino de los Yungas, el premio es una aventura en un paisaje de ensueño, el de la cuenca amazónica boliviana, una ecorregión de bosque andino y selva de montaña con un clima lluvioso tropical que hace aún más complicada la faena. Un camino de 80 kilómetros que une la capital de Bolivia, La Paz, con la región de Los Yungas. Un recorrido legendario por su peligrosidad: antes de la construcción del tramo Cotapata-Santa Bárbara, esta traicionera carretera fue parte de la Ruta 3 de la red vial fundamental de Bolivia, pero actualmente su uso está reservado al ciclismo y otras prácticas deportivas.





Foto: Matthew Davden

En otra época, el lugar era escenario de 200 accidentes y 100 muertos al año

Al borde del precipicio

Porque si el Camino de los Yungas (o 'Yungas Road') es famoso es por su peligro: en otra época, el lugar era escenario de 200 accidentes y 100 muertes anuales, atemorizando (y atrayendo) a muchos. Una estrecha carretera de doble sentido, sin barandillas ni bolardos que impidiesen la caída de las decenas de camiones y autobuses que lo recorrían a diario. Infinitas curvas, pendientes pronunciadas y, para terminar de complicarlo, frecuentes lluvias que convertían la calzada en resbaladizo barro. ¿Algo más? Sí: piedras sueltas desprendiéndose de las montañas y el exceso de confianza que muchas veces irradiaban los conductores locales. No es de extrañar, entonces, que en 1995 el Banco Interamericano de Desarrollo lo etiquetara como "la carretera más peligrosa del mundo", transformándolo casi al mismo tiempo en un muy concurrido destino turístico.

Hay vistas impresionantes y muchas cascadas de agua fresca y cristalina a lo largo de este enrevesado camino, hoy uno de los platos fuertes del turismo en Bolivia. Este año, sin ir más lejos, fue el propio ministro de Desarrollo Productivo y Economía Plural del país, Néstor Huanca, el que eligió recorrerlo en bicicleta para promover la reactivación de la economía a través de la actividad turística. Madness, Vértigo, Barracuda, Black Widow... En la bulliciosa La Paz hay varias agencias dedicadas a vender el recorrido a los intrépidos ciclistas que se atreven a surcarlo: es cuestión

de investigar y elegir la más apropiada, porque todos los días del año personal de estas empresas acompaña a cientos de aventureros, en su inmensa mayoría extranjeros, a pedalear El Camino de la Muerte. Los locales, que conocen bien y han sido parte (por necesidad) de los aterradores viajes en autobús a lo largo de la ruta, evitan esos tours. “Te ven con tu casco y tu bici y te gritan... ¡Estás loco!”, nos cuenta Marco Antonio Paco, dueño de la agencia de turismo Pro Downhill de La Paz.

Se circulaba por el lado izquierdo para que el conductor tuviese la vista más cerca del abismo

El camino fue construido en los años 30 del siglo pasado para conectar La Paz con una región selvática conocida como Los Yungas. La mano de obra principal fueron soldados paraguayos capturados durante la Guerra del Chaco, conflicto motivado por la idea, finalmente errónea, de que había grandes reservas de petróleo en la zona. Durante décadas el camino tuvo sus propias reglas. La más importante de todas era circular por el lado izquierdo, lo que permitía a los conductores observar por su ventanilla cuán cerca estaban las ruedas del abismo. La segunda, tener paciencia y experiencia: en las curvas más cerradas, a escasos centímetros de caídas de más de mil metros, los conductores de autobuses y camiones tenían que detenerse y bajar para negociar la mejor maniobra para seguir.

En 2007 fue inaugurada una carretera asfaltada entre La Paz y Los Yungas, que convirtió El Camino de la Muerte en un sendero exclusivo para deportistas. Pero la ruta sigue cargada de recuerdos macabros: al borde de uno de los precipicios, por ejemplo, encontramos una placa que lleva tallada la leyenda ‘Mártires de la Democracia’, en honor a los cinco líderes de la oposición arrojados al vacío en 1944 por sicarios de la dictadura militar. También sigue en pie una pequeña cabaña en la que, según juran y perjuran los guías locales, vivió Klaus Barbie, el torturador nazi conocido como “El Carnicero de Lyon”, quien huyó de Alemania después de la Segunda Guerra Mundial y que a comienzos de los años 50 administró un aserradero en Los Yungas. O, por supuesto, en el ambiente flota el recuerdo de lo ocurrido el 24 de julio de 1983, cuando un autobús cayó por un acantilado: viajaban más de cien personas, y ninguna de ellas sobrevivió.

El camino suele hacerse cuesta abajo, partiendo desde La Paz, a 4.300 metros de altura, en dirección a Coroico. Se requiere poco pedaleo, pero sí tener mucho cuidado de no salirnos de los poco más de tres metros de anchura. Algunas agencias de turismo de bajo costo facilitan bicicletas de montaña en malas condiciones o con pastillas de freno defectuosas: es algo a tomar muy en cuenta y evitar. También, dicen, conviene hacer el recorrido descansado y tras una comida frugal. También estar muy concentrado y no entretenerse demasiado con las cámaras fotográficas y los teléfonos: la atención debe estar bien afilada para evitar accidentes como el de Naomi Kanamura, una japonesa de 32 años que filmaba a su novio con su iPhone cuando perdió el control de su bicicleta, cayó a un



Foto: Raimon Escapa

Más de 20 turistas fallecieron sobre sus bicis a principios de la pasada década

precipicio y murió de un golpe en la cabeza. Nada excepcional: más de 20 turistas sufrieron una muerte similar a principios de la década de 2010.

Pero, por supuesto, son más los que sobreviven. Uno de los que recientemente pedaleó el viaje es Andersson Marcelo Pomiano, peruano que se hace llamar 'El Viajero en Ruta' y que sube a Instagram fotos de todas sus aventuras turísticas. En realidad, Andersson no se ha conformado con recorrer una vez El Camino de la Muerte: tras su primera experiencia en 2016 decidió repetir en 2019. "La llamada de la adrenalina fue la que me hizo repetir", confiesa a *Ciclosfera* un Andersson que, asegura, nunca sintió miedo "pese a que lo que te cuentan asusta". En su opinión, el camino actual "está preparado para recorrerse sin ningún problema". "Eso sí", subraya, "es importante ser muy serio y responsable. Pero... ¿también tienes que serlo para cualquier otro recorrido, verdad?"

Cinco horas de intensidad

Andersson recomienda, sobre todo, "elegir una buena agencia de viajes para contar con los elementos imprescindibles de seguridad y tener una experiencia agradable". Y detalla cómo se estructura el viaje: "Se hacen dos recorridos... Se empieza a 4.700 metros de altura en una pista as-

faltada, y después te recoge una furgoneta que, tras un breve trayecto, te deja en la antigua carretera. Y a partir de ahí... a rodar a toda velocidad". En total, unas cinco horas de emoción y mucha, mucha diversión, la misma que la española Nerea Sánchez Rodríguez reflejó en su blog personal. "Uno de los hitos imprescindibles de La Paz", escribió Nerea, "es descender en bicicleta la llamada Carretera de la Muerte. Con un promedio de 209 accidentes y 96 muertos al año era considerado el camino más peligroso del mundo, pero tranquilos: no tiene nada que ver recorrerlo en coche, furgoneta o autobús, que en bici. Pedaleando, cualquier persona con cabeza disfrutará del recorrido sin poner su vida en peligro, ya que la carretera es lo suficientemente ancha para no tener que ir por el filo que te arrastra al precipicio. Sí, es verdad, recomiendan conducir por la izquierda para evitar un accidente con los pocos coches que circulan, pero no hace falta aproximarse demasiado al abismo".

Dos años después de ese viaje, cuya intensidad recuerda todavía hoy, Nerea nos explica cuál era en ese momento su mayor preocupación: "Básicamente, no caerme debido a la cantidad de piedras y rocas que iba encontrando en el camino. Pero la bici que tenía, una Kona con suspensión integral, fue mi salvación". También nos cuenta que hay muchas agencias que ofrecen el mismo recorrido, y que el precio varía, sobre todo, según la bicicleta que se ofrezca ("todo depende del tamaño, el modelo y, sobre todo, de que equipe suspensión doble o solo delantera"). Y ojo: aunque la bici no sea el medio de transporte más usado por Nerea en sus muchos viajes, en este caso no se pudo resistir. "Había oído hablar del Camino de la Muerte", recuerda, "y me pareció una actividad divertida para soltar un poco de adrenalina durante mi viaje. El paisaje es verdaderamente impresionante, pero no hice fotos con mi teléfono: el guía que nos acompañaba llevaba una cámara pequeña y se encargó de fotografiarnos para que no nos distrayésemos. ¿Sí lo volvería a hacer? ¡Sin duda, en cuanto pueda volver a La Paz y enganchar a alguien!".

Hemos vivido una pandemia mundial, pero el Camino de la Muerte sigue esperando visitantes. El boliviano Beto Chumacero acaba de recorrerlo el pasado 8 de julio. "Mi conclusión", nos cuenta, "es que es fundamental tener una bicicleta profesional. La mejor montura posible: la carretera tiene rocas, tierra resbaladiza, agua... Tengo experiencia y he montado mucho, desde que era pequeño, y eso me dio cierta confianza para poder ir pedaleando y, al mismo tiempo, poder observar los paisajes. Me lo tomé, además, con calma: si veía algo muy especial me paraba y captaba ese instante con calma. Además, me desviaba de vez en cuando porque hay lugares espectaculares a los que solo puedes llegar con tu bici, muchas veces cargándola al hombro. Pero sí, lo disfruté mucho: más que el Camino de la Muerte es, sin duda alguna, el camino hacia la más pura naturaleza".

*"El camino es,
más que hacia la
muerte, hacia la
naturaleza más
verdadera"*

Momentos



Foto: Canyoncel

[CON ELEGANCIA]

Tanto mujeres como bicicletas buscan y exigen más espacio y visibilidad en las calles y en la sociedad. Las marchas Fancy Women Bike Ride reúnen ambas demandas en un evento que se celebra en más de 150 ciudades del mundo.

Alejandro Lingenti

Todo empezó en 2013 con una simple quedada: un grupo de amigas decidió publicar en Facebook una invitación para recorrer, pedaleando, el centro de Izmir (Turquía). Se dirigía a un público femenino y tenía una serie de exigencias tan singulares como divertidas: acudir con algún disfraz y cubrir las bicis con flores. Fue un éxito: ese 22 de septiembre, que coincidía con el Día Mundial Sin Coches, más de quinientas mujeres se sumaron a la cita. “Desde entonces lo organizamos anualmente, y para nosotras representa una celebración de la libertad del ciclismo”, nos explica Pinar Pinzuti, coordinadora del movimiento mundial Fancy Women Bike Ride, responsable de marketing de la empresa Bikenomist y, claro, activista internacional de la bici.

Fancy Women Bike Ride es organizado y coordinado por Pinar y Sema Gür, pero cuenta con el apoyo local de voluntarios de toda Turquía. No hay números de asociados ni cuotas económicas sino, simplemente, un evento para mujeres ciclistas de dos horas de duración a lo largo de rutas decididas por las organizadoras locales. Se pone en marcha a través de herramientas online (grupos de chat y de Facebook, correos electrónicos) en un proceso bastante sencillo: las voluntarias contactan con Pinar y Sema para proponerles una marcha, y estas les proporcionan el material necesario para promocionarla. “Carteles, folletos, flyers... Creamos todos los elementos para hacer la comunicación y los compartimos con la gente de la ciudad interesada”. Para Pinar, la clave del crecimiento del evento fue “la hermandad y solidaridad femenina”, y surge como “una reacción al ciclismo tradicional, donde los hombres tienden a decirnos qué bicicleta debemos usar, hacía dónde debemos ir y hasta cómo vestirnos. Fancy Women Bike Ride es una prueba de que es posible ir en bici sin licra, sin competir y sin usar chalecos reflejantes a pleno sol”.

Pinar sabe de lo que habla: empezó a moverse en bicicleta con 14 años (“sobre todo”, recuerda, “para ir a la playa en verano”), y se reencontró con ella en la universidad. “Desde entonces”, comenta, “no me bajé de ella: se convirtió en parte de mi vida diaria porque, para mí, es sinónimo de libertad. La uso para ir al trabajo, para hacer la compra o para recorrer nuevos países. No tengo coche: si no puedo ir a un sitio a pie, voy en bici”. Por eso Fancy Women Ride, que según Pinar “nació como una broma entre amigas”, tiene otros dos objetivos muy claros: motivar a más mujeres a usar la bici en la ciudad y convencer a las autoridades locales para que inviertan en infraestructura y servicios que hagan más seguro el pedalear.

“Somos conscientes”, aclara esta italiana afincada desde hace años en Turquía, “de que no es fácil cambiar los hábitos de la gente, y por eso nos enfocamos en las mujeres. Conectar a mujeres con ideas afines crea una sinergia en la comunidad y, cuando nos unimos... Sucede la magia. Tanto bicicletas como mujeres buscan más espacio en las calles, en la sociedad,



Cambrils, pionera

Fue en 2019 cuando, por primera vez, la Fancy Women Bike Ride aterrizó en Cambrils de la mano de Laura Moreno. “Ese año conocí a Pinar Pinzuti porque estaba haciendo un trabajo de fotoperiodismo y le alquilé las bicicletas que necesitaba para las rutas por la Costa Dorada”, recuerda. Cuando vi en su Instagram las fotos de la Fancy Women Bike Ride de Milán me interesé por el proyecto, contacté con ella para ver si podía hacer una edición en Cambrils y se alegró mucho: éramos la primera ciudad española interesada en organizarlo”.

“Cambrils es una ciudad costera que en verano puede quintuplicar su población”, nos cuenta Laura, “así que la circulación se ve muy afectada en esa época. Pero tenemos muchos servicios para el ciclista de carretera y para el desarrollo del cicloturismo familiar: es fundamental sumarnos al #CarFreeDay y, claro, reivindicar la bici como medio de transporte de esta forma tan divertida, colorida y elegante. Es también clave vincularlo con la mujer por todas sus connotaciones históricas en términos de libertad e independencia. Los cambios llegarán con acciones como Fancy Women Bike Ride: sin palabrería bélica y con colores, flores, sonrisas y ayuda mutua”.



Foto: Pinar Pinzuti

“Todas somos mujeres independientes, que se unen para recuperar espacio”

y es necesario que tengamos más visibilidad”. Eso sí, Pinar prefiere rehuir determinadas etiquetas: “Prefiero no categorizar Fancy Women Bike Ride”, asegura, “porque no pertenece a ningún ‘ismo’. Todas somos mujeres independientes, con valores comunes, que se unen una vez al año para recuperar espacio”.

Una petición, una sonrisa

Este 19 de septiembre Fancy Women Bike Ride se celebrará en más de ciento cincuenta ciudades, repartidas en treinta países distintos. “Estoy muy feliz de ver a tantas mujeres tratando de traer belleza a sus ciudades”, remarca Pinar. “Creamos conciencia sobre el cambio climático y pedimos a los gobiernos que actúen de inmediato, promoviendo el ciclismo para viajes de corta distancia y haciendo más habitables nuestras ciudades. Nada nuevo, pero con una diferencia: lo pedimos amablemente, con una sonrisa. Y creemos que cuando las mujeres anden en bicicleta en una ciudad, los hombres y los niños harán lo mismo”.

Una de esas ciudades es Milán, donde nació Pinar. “Italia es uno de los países con mayor número de coches por habitante”, nos cuenta, “y Milán es una de esas muchas ciudades donde los coches dominan el espacio público. Durante la pandemia las cosas parecían estar cambiando: se construyeron algunos carriles bici de emergencia que, des-



Foto: Píccasa

pués, no se han hecho permanentes. Todos sabemos, además, que la infraestructura por sí sola no determina un cambio de hábitos: por eso pedimos días sin automóviles, el cierre del centro de las ciudades al tráfico motorizado, para permitir a la gente experimentar la ciudad de una manera completamente nueva. Algo que está sucediendo en Londres, Bruselas o París, pero no en otras muchas. Por eso creo que, muchas veces, hacer o anunciar simplemente carriles bici es más una tarea de relaciones públicas y lavado ecológico que de querer cambiar, de verdad, las cosas”.

“Hacer carriles bici es, muchas veces, más una tarea de relaciones públicas que querer cambiar las cosas”

España, por supuesto, también es escenario de las Fancy Women Bike Ride. Una de las ciudades donde el evento se ha llevado a cabo por primera vez este año es Girona, gracias a Jamaica Bastiras. “Girona es una de las capitales mundiales del ciclismo deportivo”, nos cuenta, “porque aquí residen muchos ciclistas profesionales. Eso es fantástico, pero no hay tanta gente que use la bici como medio de transporte pese a que la ciudad es muy pequeña y, en su mayoría, plana”. Por eso Jamaica ha decidido traer el evento a la ciudad: “el ciclismo no es sólo para hacer ejercicio”, asegura, “sino una forma realmente sensata, económica y sostenible de viajar. El ciclismo debe convertirse en el medio de transporte de muchas mujeres, especialmente en lugares con un clima como España. Y no, no hay que disfrazarse para pedalear. ¡Te puedes vestir como quieras y montar perfectamente!” ♡

POSTALES DESDE ESPAÑA

"Si hubiese cogido un avión para cruzar Europa mi hijo no me habría vuelto a mirar a la cara". Y es que, teniendo tantos días libres como para ir en bici desde Utrecht a Lisboa... ¿cómo iba a perderse Herbert Tiemens la oportunidad de cruzar medio continente pedaleando?

Ana Castán

fotos: Herbert Tiemens

Es, además de uno de los máximos responsables de las políticas de tráfico y transporte de la ciudad holandesa de Utrecht, embajador internacional de la Oficina de la Bicicleta de los Países Bajos. Su pasión por la bici le ha llevado a emprender todo tipo de aventuras: la más reciente, pedalear desde su ciudad hasta Lisboa para participar en Velo-city, donde fue parte de una apasionante conferencia sobre autopistas ciclistas. Herbert Tiemens llegó a la capital portuguesa tras recorrer más de 2.500 kilómetros en los que cruzó media Europa y, por supuesto, también la Península Ibérica.

Durante su viaje, Herbert ha tenido sorpresas negativas... y positivas

“Cuando se anunció que Velo-city se celebraría en Lisboa”, nos cuenta, “pensé que sería difícil llegar hasta allí en tren. Volar desde Utrecht a Portugal no era una opción: mi hijo no me habría vuelto a mirar a la cara si llego a tomar un avión para asistir a una conferencia en Europa”. Basta con escuchar un argumento así para comprender hasta donde llega la pasión de Tiemens por la movilidad sostenible y, por extensión, la bicicleta, en torno a la que lleva trabajando más de dos décadas. Tras dar consejos sobre políticas e infraestructura ciclista a consultores, funcionarios y políticos de varios países a lo largo de veinte años, Tiemens aprovechó unas largas vacaciones y el estar por fin vacunado contra el covid para, el 19 de junio, salir de Utrecht, una de las ciudades más ciclistas de los Países Bajos, rumbo a Velo-city. Decidió el itinerario tras consultarlo con la comunidad ciclista de Twitter, pero siempre sabiendo que lugares como París (escenario de una de las revoluciones ciclistas del momento) o Chalons sur Saone (un precioso pueblo de la Borgoña por el que discurre la ruta EuroVelo 6) serían paradas obligadas.

“Aunque tenía ya sentadas las bases de mi ruta, que seguí a través de Naviki y BRouter (dos aplicaciones de navegación especializadas en ciclismo), fui modificándola con el paso de los kilómetros. El cubrir distancias más largas de lo que pensaba, por ejemplo, me permitió pasar por Barcelona y Madrid, y tenía marcadas otras en el mapa como Montpellier o Zaragoza”. La ruta completa, que puede encontrarse en Strava, detalla el viaje de Herbert, que durante todo este tiempo ha dormido en una pequeña tienda de campaña o, de vez en cuando, en casas de activistas de distintas ciudades y hoteles. “La ruta ha sido perfecta para mí”, celebra, “porque no me importó en absoluto rodar largas distancias rectas, junto a los canales de Bélgica o Francia, o a través de los infinitos campos de España. También, para conocer la infraestructura y hablar y animar a los activistas locales, visité ciudades a las que nunca habría ido en bicicleta, porque para un holandés suelen ser demasiado caóticas y, en resumen, no demasiado apropiadas para unas vacaciones”.

Durante su periplo europeo, ha habido lugar para las sorpresas positivas. “Lyon fue una de ellas”, reconoce, “porque solo la conocía desde el asiento



“El comportamiento de la mayoría de los conductores españoles es ejemplar”

trasero del coche de mis padres, cuando era pequeño, y recordaba un lugar lleno de atascos. Sin embargo, es una ciudad muy bonita, vibrante, y en la que cada vez hay más ciclistas gracias a la construcción de una buena infraestructura”. ¿Y en España? “El comportamiento de la mayoría de los conductores es ejemplar”, asegura, “pero Madrid... es una excepción. ¡Es caótica e, incluso en pleno mes de agosto y con menos tráfico, debes tener mucho cuidado al pedalear por allí!”

Girona, Barcelona, Lleida, Zaragoza, Madrid, Ávila, Salamanca, Ciudad Rodrigo... La lista de ciudades españolas visitadas es amplia, y permite a Tiemens recabar conocimientos y compartir impresiones. Por ejemplo,



le llamó la atención la “inmensidad” de los campos de España, mucho más grandes que los que está acostumbrado a surcar en los Países Bajos. Lamenta “la falta de sombra” en la mayoría de nuestros caminos ciclistas, y le sorprende la cantidad de pequeños pueblos y ciudades “donde la gente tiene todo tan cerca que no necesitan ni bicicleta ni coche para desplazarse”. Destaca, claro, “la gran hospitalidad y deliciosa comida que he probado en todo vuestro país”. Y, en cuanto a la bici, confirma que “el ciclismo en España es mucho más un deporte que un medio de transporte. Es curioso ver, los domingos, a la gente yendo en coche hasta un carril bici para salir a pedalear: a diferencia de lo que pasa en los Países Bajos, el pedalear no se contempla como una actividad cotidiana”. ♡

“Es curioso ver los domingos por la mañana a gente yendo en coche hasta un carril bici para pedalear”

ESCAPARATE

Curso nuevo, vida nueva... y ciclismo urbano. Sois muchos los que, con la vuelta de las vacaciones, os estáis planteando cambiar vuestra forma de moveros: por eso en este número os ofrecemos un escaparate especial, con muchas de las bicicletas que nos gustaría ver llenar las calles. ¡Elegid la vuestra!

649€



• **Specialized Roll Sport - Low Entry**

Si tuviésemos que resumirla en una palabra, probablemente sería... comodidad. Porque la Roll Sport ofrece una geometría perfecta para pedalear a gusto, un diseño idóneo para subir y bajar con facilidad y, en general, está concebida para rodar muchos kilómetros con el máximo disfrute. Un modelo sencillo que, eso sí, puede equiparse con muchos accesorios.

1.669€



• **Scott Contessa Speedster Gravel 25 EQ**

Porque la semana... da para mucho. Para cumplir con tus quehaceres y cruzarte una y otra vez la ciudad y para, cuando puedas y quieras, emprender una aventura con tu compañera de dos ruedas. "Levántate, vístete, desayuna, enfila la rueda delantera a donde quieras y no mires atrás. Piérdete. Encuéntrate". Eso dice Scott de la Contessa... ¡Habrà que hacerles caso!

- **Cannondale Tesoro 2**

“No nos hemos dejado nada”, aseguran en Cannondale cuando les preguntas por ella. Y debe ser cierto, porque la Tesoro 2 tiene portabultos, candado, luces con dinamo, guardabarros, pata de cabra, timbre... Un modelo muy polivalente, con componentes de calidad y una estética convencional y que transmite, sin duda, fiabilidad y dureza.



1.599€



- **Conor Denver**

Sencillez, practicidad y economía: esas son tres de las patas sobre la que se asienta el carácter de esta Denver, una de las plegables de la marca española Conor. Una máquina concebida para recorrer la ciudad y que cuenta con detalles, como los guardabarros o el portaequipajes trasero, orientados a la máxima comodidad y eficacia.



514€



- **Canyon Commuter 5 WMN**

Ligera (algo más de 11 kilos), bonita (¿cómo no fijarse en ese amarillo mostaza?) y con buenos componentes: así, en pocas palabras, puede resumirse este modelo de Canyon orientado a las ciclistas urbanas, que en esta bici encontrarán detalles como frenos de disco, neumáticos Schwalbe, cambio integrado Shimano o transmisión por correa Gates.



999€



1.299€



• BH Oxford

Te gusta... ¿o te encanta? Lo que es seguro es que su estética no te dejará indiferente: en la española BH han apostado por unas urbanas atrevidas, con una imagen poderosa y, claro, con la calidad habitual de los productos de la casa. Esta Oxford, desde luego, combina unos colores modernos, deportividad y detalles muy prácticos.

1.849€



• Giant Fastroad Advanced 1

Si su aspecto ya te parece irresistible... espérate a subirte en ella. "Combina la velocidad de una máquina de carretera de alto rendimiento con la estabilidad de conducción suave de una bici de manillar plano", nos cuentan desde Giant de una máquina con cuadro de carbono, tija de sillín absorbente o puños ergonómicos.

325€



• Capri Valentina

Un viaje placentero... y un viaje en el tiempo. Porque esta Capri Valentina (que aquí mostramos en rosa lavanda, pero disponible en otros colores) supone todo un homenaje a las bicicletas italianas o francesas de toda la vida. Pero sin renunciar a la comodidad moderna de su cambio Shimano de seis velocidades o un interesante equipamiento que incluye pata de cabra, guardabarros o cubrecadena.

949€



• Trek FX Equipped

Una interesante mezcla, a medio camino entre lo deportivo y lo práctico para llegar mucho más allá. Si la familia FX ya se caracteriza por su versatilidad, los modelos EQ están repletos de detalles idóneos para el día a día urbano. Una máquina para todo y para todos, que cuenta con versión de barra baja y lo que quieras pedirle a un modelo de ciudad.



749€



• Bergamont Belami N8

Un clásico... moderno. La alemana Bergamont apuesta siempre por las bicicletas de ciudad, y su elegante Belami ofrece una estética tradicional que transmite fiabilidad y robustez. A la comodidad de su cuadro hay que añadir una horquilla delantera Suntour, con 40 milímetros de recorrido, ruedas de 28 pulgadas y distintos detalles imprescindibles en una buena bicicleta de paseo.



2.595€



• Tern Eclipse X11

El 'Mirlo negro', la llaman desde la propia Tern. También dicen de ella que es "la plegable más rápida del mundo", gracias a sus ruedas de 26 pulgadas, una geometría orientada a la velocidad, transmisión Shimano Ultegra de 22 velocidades y todo un conjunto de componentes que dejan bien claro su espíritu deportivo. Viniendo de quien viene, la fiabilidad y practicidad se le suponen... ¿Qué te parece?



ESCAPARATE

ELÉCTRIC

Enchúfate a la bici: son muchas las personas que empiezan a interesarse con fuerza por las e-bikes. Y es lógico: facilitan moverse de forma saludable, divertida y sostenible y, al mismo tiempo, reducir esfuerzos y llegar más lejos en menos tiempo. ¡Aquí van algunas de nuestras favoritas!

6.259€



• Riese & Müller Delite GT Vario

Según aseguran sus creadores, la Delite "puede con cualquier desafío: excursiones largas, ir y volver del trabajo, agrestes pistas forestales o subidas escarpadas". Desde luego, armas tiene de sobra: un potente motor Bosch Performance Line CX, batería de 625 Wh, geometría deportiva, el llamado Control Technology de la marca y, si así lo deseas, hasta frenos de disco Magura con ABS.

4.799€



• Cannondale Canvas NEO 1 Remixte

Cannondale no es solo deporte: es, cada día más, transporte. Pero sus modelos no olvidan su ADN más deportivo, como esta Canvas NEO 1. Cuadro bajo de aluminio, horquilla de fibra de carbono, frenos de disco hidráulicos y, por supuesto, un potente conjunto eléctrico que incluye motor Bosch Performance Line CX y batería de 625Wh.

3.800€



- **Specialized Turbo Vado SL 4.0**
Step- Through EQ

Hace poco más de un año Specialized lanzó una nueva e-bike urbana, que actualizaba el concepto Turbo Vado. El resultado era la Turbo Vado SL, un derroche de suavidad, dueña de un comportamiento intachable y muy, muy atractiva a nivel visual. La Turbo Vado SL está también disponible con barra baja, y esta versión puede encontrarse en dos colores.



3.999€



- **Canyon Precede:ON CF 8 ST**

Dueña del asfalto: eso se siente al subirte a esta Canyon, enfocada a facilitar al máximo nuestros recorridos por la ciudad haciendo de cada paseo un placer. ¿Cómo? Con un motor central Bosch Performance Line CX de cuarta generación, el cambio Shimano Deore de doce velocidades o, en general, el máximo mimo por cada componente o accesorio.



3.199€



- **Winora Sinus iR8**

Que no te detenga... nada. Eso parece decir esta impactante e-bike de la alemana Winora, equipada con motor y batería Bosch, cambio Shimano Nexus de ocho velocidades y correa de transmisión. Apariencia clásica, tecnología moderna, mucho bagaje y conocimiento por parte de sus creadores y distintas tallas: un billete de primera clase para cambiar tu vida.



3.649€



● **Mondraker Prime X**

‘Urban Cross’: esa es la categoría en la que Mondraker, marca española de amplia trayectoria deportiva, ha empezado a englobar a sus modelos concebidos para un uso cotidiano. Eso sí: el espíritu competitivo y la personalidad de Mondraker se conservan, dando como resultado una máquina más que satisfactoria. Horquilla con 120mm de recorrido, motor Bosch Performance Line CX G4 y, por supuesto, múltiples accesorios... ¡A rodar!

3.049€



● **Liv Amiti E+ 2**

Si eres mujer y buscas bici... siempre tienes que tener en cuenta a Liv. La marca, centrada en el público femenino, tiene todo tipo de modelos en su catálogo, pero uno de los más atractivos es esta Amiti E+ 2. Con ella, los límites los pones tú: la Amiti es perfecta para rodar sobre el asfalto, pero también admite excursiones off road.

2.499€



● **Kalkhoff Endeavour 1.B Move**

Espalda recta, mirada al frente y... a pedalear. Eso es lo que buscan cada vez más personas, y eso es lo que ofrece esta señorial Kalkhoff con motor central Bosch, cambio Shimano de ocho velocidades y frenos hidráulicos de disco Shimano. Puede conseguirse en dos colores y garantiza muchos kilómetros de disfrute y satisfacción.

- **Scott Sub Cross eRide 20 EQ**

Caminos de tierra, carreteras de asfalto o, por supuesto, las calles de tu ciudad. Son pocos los terrenos que se le resisten a esta Scott, que destaca por su comodidad y cierto espíritu todo terreno. Disponible también con barra baja, equipa un conjunto eléctrico Bosch, ruedas Schwalbe de 29 pulgadas, un muy agradable sillín Selle Royal y el equipamiento perfecto para no dejar de usarla.



3.049€



- **Bergamont E-Ville Edition**

Sin concesiones: ese es el compromiso que Bergamont tiene con el ciclismo urbano, y un buen ejemplo es esta E-Ville Edition, una de esas bicicletas aptas para desplazarse por cualquier ciudad. La E-Ville Edition admite una segunda batería por si necesitas más autonomía, es perfecta para añadirle una sillita infantil, cuenta con un motor Bosch de última generación y, a la vista está, es todo un ejemplo de diseño y modernidad.



3.555€



- **Littium Ibiza Dogma 03**

La Littium Ibiza es ya todo un clásico: con varias generaciones a sus espaldas, esta plegable eléctrica es sinónimo de fiabilidad, deportividad y un precio más que honesto. La marca española es también garantía de un buen servicio posventa, por lo que la Dogma 03 siempre nos parece una de las mejores opciones para quien busca una e-bike urbana.



1.790€



Y ahora... ¿qué hacemos con las bate

El auge mundial de la bici eléctrica es una gran noticia para el sector y, de sustituir a otros vehículos más contaminantes como forma de transporte, también para el Planeta. Pero... ¿qué hacemos con las baterías usadas?

Rafa Vidiella

os rías?



Desde las ONGs piden a los fabricantes “la máxima eficiencia en el uso de recursos”

Por primera vez en la historia, el pasado año la venta de bicicletas eléctricas superó las 200.000 unidades en España. Una cifra importante, pero aun pequeña frente a las de otros países como Alemania, Francia o los Países Bajos. Solo en Europa se vendieron 4,5 millones de e-bikes en 2020, y las perspectivas mundiales hacen pensar que el auge de la e-bike acaba de empezar.

Desde el sector de la bici se aplaude esta tendencia, y también desde *Ciclosfera* celebramos el crecimiento de este vehículo, en particular cuando es adquirido como medio de transporte y para sustituir a coches o motocicletas. Pero, como con relativa frecuencia nos recuerdan muchos de nuestros seguidores, es indiscutible que la bicicleta eléctrica no es tan sostenible como una bici tradicional. Lo es más que los ya mencionados coches o motos, pero no podemos obviar la presencia de un motor y, aún más, una batería en ellas.

Cuánto más (sostenible), mejor

“La bici eléctrica”, cuenta el secretario general de la Asociación de Marcas y Bicicletas de España (AMBE), Jesús Freire, “puede transportar a muchos usuarios de manera más sana y sostenible que otros vehículos. Por eso, sin duda, incentivamos su uso: sus ventajas medioambientales superan,

con mucho, a sus inconvenientes”. Buena parte de esos inconvenientes vienen dados por sus baterías, que como buena parte de los dispositivos electrónicos más corrientes (teléfonos, ordenadores o tabletas, pero también cepillos de dientes o máquinas de afeitar), son de iones de litio. Pese a su ligereza, capacidad de carga energética y longevidad, el litio (ni el cobalto o el níquel, también presentes) no es perfecto: su extracción tiene efectos medioambientales y humanitarios, y genera una gran cantidad de residuos. “Pedimos a los fabricantes que diseñen baterías con la máxima eficiencia en el uso de los recursos” explican desde Amnistía Internacional, “y eso incluye innovaciones para usar menos materiales y minerales, ampliar la duración de la batería, readaptar las baterías retiradas y garantizar el reciclaje rentable, seguro y energéticamente eficiente”.

Ojo: estas peticiones se dirigen al sector del automóvil, al que Amnistía Internacional exige “vehículos más pequeños, ligeros y energéticamente eficientes, pues de esta forma se reduce el tamaño de las baterías y la cantidad de materiales necesarios”. Dado que la industria automovilista está haciendo, básicamente, todo lo contrario (apostar por coches eléctricos cada vez más grandes, potentes y pesados), las e-bikes y su sostenibilidad son vitales: pequeñas, ligeras e impulsadas en gran parte por un humano, serán más que nunca una apuesta más eficiente energéticamente. En otras palabras: el futuro.

“El reciclaje y, por extensión, la sostenibilidad, es una de nuestras mayores preocupaciones”, asegura Laura Sánchez, responsable de marketing de Bosch eBike Systems, una de las grandes firmas del sector. “Sin embargo, y a diferencia de otros países, es cierto que España no es un país muy avanzado con la cultura del reciclaje. Nuestros distribuidores tienen un apartado muy completo en nuestra web, pero queremos ir más allá y que también el propio consumidor sea consciente y reclame procesos más eficientes”. ¿Cómo es, actualmente, ese proceso? En principio, cada fabricante de bicicletas aporta a los puntos de venta información sobre qué deben hacer con sus baterías. Si esta da algún problema durante su periodo de garantía, es el propio fabricante de la batería el que lo gestiona. Pero... ¿qué pasa cuando acaba ese periodo? Ana Amondo y Víctor Ibáñez, responsables de la tienda bilbaína especializada en e-bikes Motor Verde, nos explican que las baterías en desuso terminan en un punto limpio entregadas por el propio usuario o recogidas en su tienda por una empresa especializada. “Una batería de litio no debe, nunca, manipularse sin el material y conocimiento apropiados”, aseguran, “porque pueden emitir gases venenosos o incendiarse. No son peligrosas, pero sí exigen una responsabilidad. Y, claro, no todas las baterías son iguales: una batería Bosch, Yamaha o Shimano pierde capacidad energética más lentamente, tienen un buen controlador electrónico que las hace más fiables y su vida útil es muy superior. Sí, cuestan

El reciclaje debe ser seguro, rentable y energéticamente eficiente

En tu casa



Que una bici eléctrica sea más sostenible depende también de ti. Y ya sabes: cuanto más dure su batería, mejor para el Planeta... y tu bolsillo. Hay formas de lograrlo, como no aparcar tu e-bike directamente al sol, guardar la batería a temperaturas medias cuando no la uses y, muy importante, dejarla con una carga media (entre el 30% y el 60%) cuando la tengas parada mucho tiempo, para así evitar una descarga profunda que la deterioraría de forma grave e irreversible. Además, por supuesto, es fundamental seguir siempre las instrucciones del fabricante, y saber bien qué batería lleva la bici que estás comprando: la vida útil depende en gran medida de la calidad de sus celdas, y las baterías con más capacidad tardan más en degradarse.



más, pero son más duraderas, seguras y, a la postre, sostenibles en términos medioambientales que la de una marca desconocida”.

De la cuna... a la cuna

En Alemania se vendieron casi un millón de e-bikes ya en 2018, lo que impulsó a la Asociación de la Industria de la Bicicleta (ZIV, o Zweirad Industrie Verband) a tomar medidas. “El número de baterías de bicicletas eléctricas que deben reciclarse crece y seguirá creciendo”, explican, “por lo que hemos desarrollado un sistema de recolección (con la organización GRS) que ha demostrado ser confiable tanto para distribuidores como para proveedores”. Dicho sistema está financiado por los fabricantes e importadores de bicicletas, y cumple la llamada ley ‘BattG (Batteriegesetz)’, que describe cómo debe actuar el sector respecto a “la distribución, recolección y eliminación ambientalmente racional de baterías y baterías recargables”. En concreto, el párrafo 8 obliga a fabricantes e importadores “a ofrecer a los distribuidores una opción de devolución razonable y gratuita para las baterías usadas”, el 9 “establece que los distribuidores de bicicletas eléctricas están obligados a recoger las baterías al final de su vida útil en el punto de venta o en las intermediaciones del mismo”, el 11 dice que “los consumidores tienen la obligación legal de eliminar las baterías al final de su vida útil por separado de los residuos municipales” y el 18 estipula que el consumidor debe recibir “información gráfica y fácil-



Mucha pila

Nacido en 1975, el estadounidense Jeffrey Brian Straubel fue uno de los miembros fundadores de la automovilística Tesla, y es considerado uno de los grandes expertos del mundo en baterías. Straubel creó en 2017 otra empresa, Redwood Materials, enfocada al reciclaje a gran escala de todo tipo de baterías de iones de litio. Así, por ejemplo, la compañía firmó el pasado mes de marzo un acuerdo con Specialized para recoger las baterías de todas sus e-bikes vendidas en EE UU.

mente legible que indique la posibilidad de devolver la batería de forma gratuita". El programa exige a los distribuidores el recoger las viejas baterías de forma gratuita, y reciben folletos de información y un contenedor de recogida. Todo el proceso, según la patronal alemana, "va incluso más allá de los requisitos legales".

La empresa española Ecopilas nació en 2000 y, según sus responsables, lo hizo con el objetivo de cumplir con "la responsabilidad ampliada del producto". En otras palabras: ayudar a que todo aquel que ponga en el mercado un producto se responsabilice de su reciclaje al terminar su vida útil. Lo que antes era un ciclo "de la cuna a la tumba" ahora es, gracias a la economía circular y la urgencia de reciclar materias primas, "de la cuna a la cuna". "Las e-bikes", nos explica Gonzalo Torralbo, Director Comercial y Relaciones Institucionales de Ecopilas, "están sometidas a la normativa y al mismo principio de responsabilidad ampliada que cualquier otro aparato electrónico con pilas, además de por su batería por toda la parte electrónica". Un hecho que, a la larga, es en realidad un argumento de eficiencia y sostenibilidad que el sector de la bicicleta debe afrontar y difundir.

Por eso, el pasado mes de agosto Ambe y Ecopilas firmaron un acuerdo por el que la segunda se hace cargo de hacer cumplir la normativa existente, marcada por la Unión Europea. "Ecopilas es el gran actor en España de estos procesos", afirma Jesús Freire, "con una gran representatividad y muchos años de trayectoria". "Las baterías de litio de las e-bikes", añade Torralbo, "exigen una gestión que debe hacerse y pagarse, con un sistema colectivo que permita establecer cantidades, canales de reciclaje y procesos para después enviarlas a los lugares adecuados. A día de hoy no hay un beneficio económico en todo eso, pero lo habrá: el aprovechamiento de los minerales puede ser casi total y, a la postre, ahorrar buena parte del coste asociado a las materias primas de las nuevas baterías". Es la llamada "minería urbana", basada en extraer metales de los residuos para fabricar otros productos y que, en términos macroeconómicos, facilite que la materia prima se quede en Europa.

Esa es la idea: que las baterías y otros componentes dejen de arrojar al punto limpio, ser mucho más selectivo y que todos esos desechos terminen en recogedores específicos. "No todas las baterías son iguales", explica Torralbo, "no tienen el mismo tamaño ni están hechas de lo mismo. Es bueno que desde el primer momento se almacenen, que se clasifiquen bien, y que en función del tipo de batería que sea se envíe a una u otra planta de reciclaje". Por cierto, las recogidas por Ecopilas serán transportadas a Francia, Bélgica o los Países Bajos, ya que no hay todavía instalaciones de este tipo en España, algo que se supone cambiará con la proliferación del coche eléctrico. ♡

Prioridades verdes



"Somos favorables a la electrificación del transporte, aunque eso requiera el uso de baterías con materiales extraídos, muchas veces, en condiciones poco deseables en términos ecológicos y humanitarios", nos cuenta el portavoz de Greenpeace en España, Adrián Fernández. "Por supuesto", añade, "priorizamos el más eficiente, y la cantidad de baterías necesarias para un coche eléctrico es mucho mayor, hasta cincuenta veces, que para una e-bike". En efecto, la diferencia entre la batería de un coche eléctrico (hasta 550 kilos) y la de una bici (entre 2 y 4 kilos) es extrapolable a los minerales que emplean. "Además", subraya Fernández, "la bici es un medio de transporte activo, en el que tienes que pedalear. Así como con el coche eléctrico tenemos muchas reticencias porque se mantienen casi todos sus inconvenientes (ocupación del espacio público, atascos, sedentarismo, atropellos...), las e-bikes proporcionarían un modelo mucho más accesible y sostenible. Aunque toda la energía de los coches eléctricos fuese de origen renovable los minerales son finitos: mejor dedicarlos a hacer muchas bicis que unos pocos coches".

TUDO ARDE



Es, quizá, el evento cultural masivo más desconcertante del mundo: antes de la pandemia, **Burning Man** reunía durante una semana a casi 80.000 personas en el desierto de Nevada. Una espiral de arte y fuego, espiritualidad, sexo y drogas donde se mezclaban lo efímero, lo presente y lo trascendental. Y sí: en ese ambiente, preñado de libertad, el vehículo más usado... era la bicicleta.

fotos: Curtis Simmons
texto Rafa Vidiella





***Burning Man son
esculturas gigantes y
bailes frenéticos en un
ambiente de libertad y
creatividad total***

En el coqueto apartamento de Cecile Ravoux, cerca de la catedral parisina de Notre Dame, es frecuente que la anfitriona agasaje a sus invitados con una botella de champagne. Más allá de las risas y los brindis, es imposible no sorprenderse con los recipientes en los que la burbujeante bebida es servida: las copas son de barro y, si te fijas bien, no tardas en reconocer el tamaño y forma de unos senos femeninos. Son, más en concreto, los de la propia Cecile: las copas fueron esculpidas por un artista que las moldeó con sus pechos durante uno de sus improvisados paseos por Burning Man, el indescriptible evento que, antes del covid-19, se celebraba cada año entre agosto y septiembre en la efímera ciudad de Black Rock City, en el desierto de Nevada.

Viajemos lejos, muy lejos, hasta un enorme asentamiento inundado por el polvo y el sol. Quitémonos prejuicios y miedos y pongámonos el disfraz más fantástico que jamás hayamos llevado. Sorprendámonos con esculturas gigantes, degustemos deliciosos platos y bailemos frenéticamente bajo un cielo repleto de estrellas, sacudidos por las increíbles sesiones de música electrónica escupidas por los mejores disc

jockeys del mundo. Prepárate para disfrutar de la experiencia, porque será irreplicable: todo lo que allí pase arderá, tarde o temprano, en una gigantesca hoguera.

La historia original

“Burning Man reunía a casi 80.000 personas”, explica Cecile, que tras asistir siete veces al evento se ocupaba hasta ahora de gestionar el viaje a los ‘burners’ franceses más inexpertos, “pero lo que más me gustaba es que cada una de ellas era protagonista de una historia original. Al llegar, la gente olvidaba su día a día y se liberaba, dejándose llevar por el ambiente único de ese momento y ese lugar. Cada año la organización proponía una temática, y tú elegías cómo formar parte: organizando un taller, asistiendo como espectador o, quizá, dejándote sepultar por completo en la arena, para aproximarte así a lo que sentirás al llegar tu muerte”.

Sonriente, generoso y con los brazos llenos de tatuajes, Curtis Simmons puede pasarse horas seguidas hablando de Burning Man. No en vano estuvo allí ocho veces consecutivas, desde 2012 a la, por ahora, última edición física de 2019. “Son siete días, de domingo a domingo”, cuenta desde su casa de Dallas, “en el desierto y viviendo en condiciones muy duras. Pero hay algo que me gusta: el polvo, el calor, las letrinas o el que no se puedan vender y comprar cosas (está prohibido el comercio y el dinero, excepto para productos como hielo o café) sitúa a todos los asistentes en un escalón similar”. Para Curtis, fotógrafo profesional y autor de las imágenes que acompañan este texto, “se respira una atmósfera de utopía. Da igual donde mires o donde estés, porque vas a disfrutar. La primera vez que llegas no sabes ni a dónde ir, pero la cosa siempre mejora a partir de entonces”.

Lo que empezó un solsticio de verano de 1986 con la quema, por parte de un grupo de amigos, de un muñeco de madera en la playa de Baker Beach, en San Francisco, se ha transformado en un gigantesco evento cuyo tamaño y aura no han parado de crecer. Larry Harvey, uno de sus creadores, escribió algo parecido a los ‘Diez Mandamientos’ de Burning Man: la inclusión radical (“cualquiera puede ser parte de esto”), los regalos (en vez de dinero en efectivo, los participantes entregan cosas sin esperar nada a cambio), la desmercantilización (un concepto cada vez más en desuso, sobre todo desde que se pudo ver por la zona a Elon Musk, Paris Hilton o Mark Zuckerberg), la independencia radical (la organización insta a los participantes “a descubrir, ejercitarse y confiar en sus propios recursos internos”), la autoexpresión radical (cada individuo tiene “un don” que entregar a los demás, siempre y cuando respete al destinatario), el esfuerzo común, la responsabilidad civil, el no dejar huella (cada amanecer, miradas de



Imágenes inmortales

Como es lógico en un lugar en el que se invita a la gente a liberarse y olvidar el mundo exterior, los fotógrafos profesionales no son bienvenidos en Burning Man. Sin embargo el autor de las fotos de este reportaje, Curtis Simmons, obtuvo permiso para moverse con su cámara profesional durante las ocho ediciones a las que ha asistido hasta ahora. “No llevaba nunca reloj o teléfono móvil”, explica, “pero sí mi cámara profesional, aunque siempre me dediqué a disfrutar e intentar no tomármelo como un trabajo. Por supuesto, era muy respetuoso: le pedía permiso a la gente a la que fotografiaba, conectaba con ellos, les preguntaba quiénes eran para saber más cosas sobre su vida. Algo que, creo, se refleja en las fotos: en ellas no se ven modelos sino seres humanos muy bellos, sobre todo porque están confiados, relajados, felices y no necesitaban posar”.

No te quemes: OCHO REGLAS (ciclistas) para Burning Man



1. No traigas tu mejor bicicleta: el polvo y el óxido del desierto no le sentarán nada bien.

2. Decórala: si la imaginación y la creatividad son los bienes más preciados aquí... ¿Por qué no aplicarlos también a tu bici? Embellecerás Burning Man, la embellecerás a ella y, ya de paso, la transformarás en un objeto único que hará más fácil recuperarla si la pierdes o te la roban.

3. Si quieres crear un espacio de talleres, instala en él un aparcamiento de bicis. Es fácil de hacer, atraerás más visitantes y, sobre todo, facilitarás que la gente entre y salga de tu instalación sin tener que sortear bicis tiradas por el suelo.

4. Trae recambios: el hecho de que haya talleres de reciclaje no implica que vayan a arreglarte la bici. Si tienes herramientas y accesorios básicos, como cámaras de aire, podrás solucionar tus problemas.

5. Lleva candado: pese al ambiente festivo y solidario en Burning Man hay robos y muchos “despistes”. Atar bien tu bici y, si es posible, usa un candado con un código sencillo, porque las llaves pueden perderse y las combinaciones complejas, en determinadas circunstancias... olvidarse.

6. El consejo más importante... ¡Sé visible! ¿Cuántas más luces lleves y más brillantes sean, mejor! El polvo, la oscuridad o la confusión mental de otros ‘burners’ convierten en imprescindible que se te vea bien desde lejos.

7. Nunca abandones tu bici al terminar Burning Man: en algunas ediciones se han llegado a contar hasta 8.000 bicis abandonadas, pese a que una de las máximas del evento es no dejar desperdicios. Por suerte, muchas han sido recuperadas, restauradas y entregadas para proyectos benéficos.

8. En ese sentido, y con el ánimo de ser sostenibles, puede ser muy interesante alquilar una montura durante el evento. Organizaciones como Playa Bike Repair, Hammer and Cyclery o Burner Bikes LLC las tienen a muy buen precio, unos 50 euros toda la semana. O puedes intentar conseguir alguna de las mil bicis compartidas del llamado Yellow Bike Program (en realidad son verdes), modelos muy sencillos que usas y dejas para el siguiente usuario. Eso sí, no siempre están cerca cuando uno las necesita...

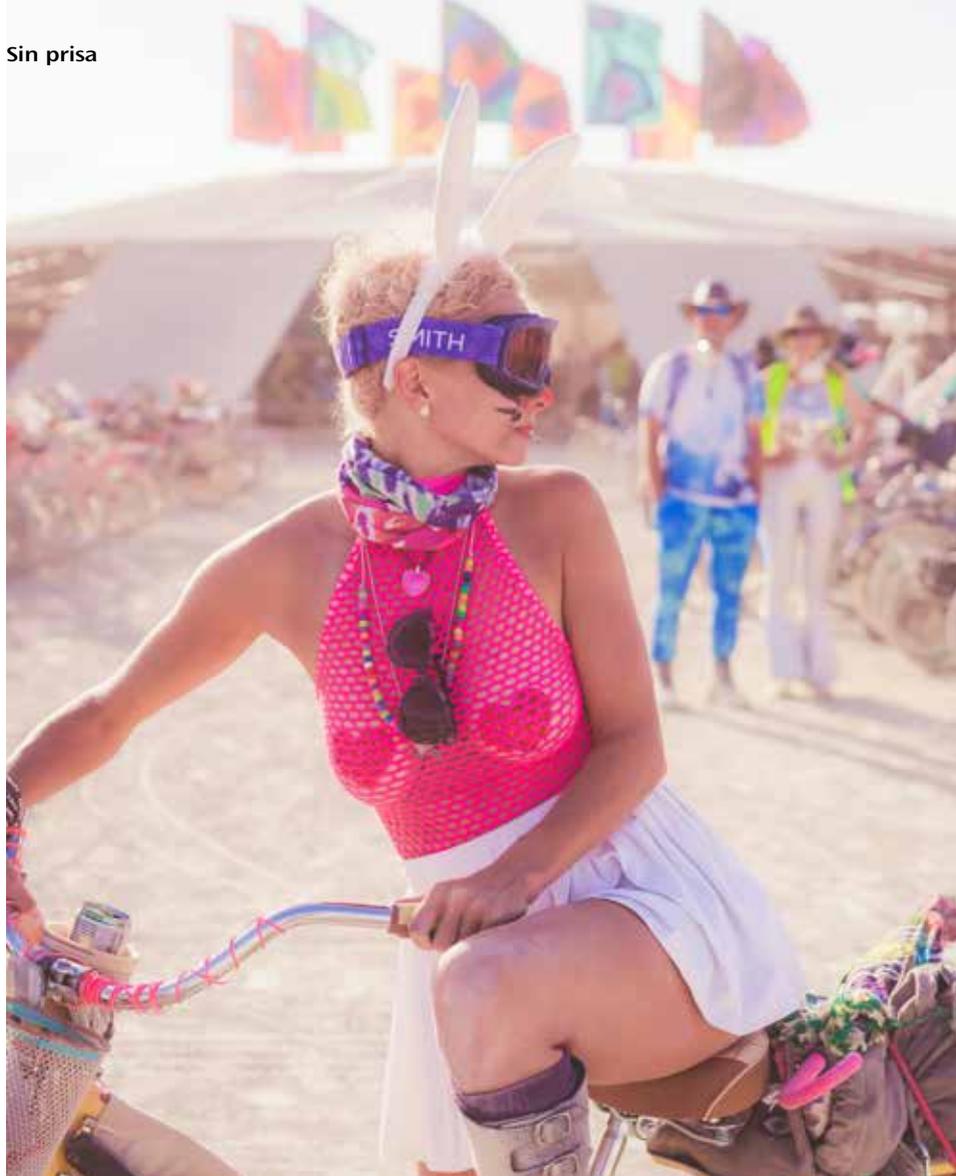


asistentes recorren el lugar recogiendo desperdicios), la participación y la inmediatez. “He visto naves espaciales de madera más grandes que un museo, increíbles torsos gigantes abrazándose o palacios de ensueño”, recuerda Curtis, “pero todo terminaba ardiendo. Cuando ves esas esculturas te asombras, las miras boquiabierto un buen rato y, después, desaparecen: hay tantos fuegos que ni siquiera sabes a cuál mirar por la noche. Ver desaparecer esas obras de arte en la oscuridad te genera, por un lado, una enorme tristeza. Pero pasarte horas viendo una escultura arder en silencio, escuchando el crepitar de las llamas, también te llena de belleza: percibes que, a la postre, todo es y será pasajero”.

Sobre unicornios

Sólo desde el aire pueden comprenderse las bestiales dimensiones de Black Rock City, una estructura con forma de ‘C’ con más de 20 kilómetros cuadrados de asentamientos y rodeada por una infinita explanada exterior de desierto llamada Deep Playa, donde todo el rato ocurren cosas. El uso de vehículos motorizados dentro del evento

“Ver desaparecer esas obras de arte genera tristeza, pero el crepitar de las llamas también te llena de belleza y percibes que todo es, y será, pasajero”



está prohibido (a menos que hayan sido transformados en esculturas rodantes dignas de considerarse 'mutant vehicles'), y su velocidad está limitada a 5 millas (8 kilómetros) por hora. ¿Cómo moverse, entonces, por una superficie tan grande e intentar disfrutar al 100% del evento? Por supuesto... en bicicleta. Como medio de transporte oficioso, las bicis van de un lado a otro como bandadas de pájaros, muchas veces convertidas en unicornios, animales prehistóricos, peces mutantes o transbordadores espaciales que funcionan a pedales. Ellas protagonizan la marcha nudista World Naked Bikes. Ellas son usadas para



MET

MOBILITE

DIEZ RAZONES PARA AMARLO:

1. La cobertura extendida de la cabeza mejora la protección
2. El sistema de protección cerebral MIPS® añade seguridad adicional ante ciertos impactos
3. Luz LED trasera MET integrada con una duración de la batería de hasta 60 horas de uso
4. La hebilla magnética Fidlock® facilita y agiliza el cierre de las correas
5. La correa de la barbilla acolchada y el soporte trasero de la cabeza proporcionan un tacto suave en la piel
6. El diseño del interior garantiza la comodidad durante su uso
7. El soporte para la cabeza de 360° evita los puntos de presión en el cráneo
8. El sistema de retención Safe-T Mid puede microajustarse para lograr el ajuste perfecto
9. 12 orificios con canalización de aire interna para maximizar la ventilación
10. Red antiinsectos moldeada para proteger de las picaduras inesperadas



“Para mí, las bicicletas son imprescindibles allí. Sólo con ellas puedes descubrir los límites y secretos del Burning Man”

construcciones imposibles o recicladas en apasionantes talleres. Ellas son, en resumen, la forma más práctica de cruzar en unos minutos Burning Man de punta a punta. “Para mí son imprescindibles”, asegura Cecile, “porque pedalear allí es, además de eficaz, mágico. El lugar es tan grande, son tantas las cosas que ofrece, que sólo pedaleando puedes descubrir sus límites y secretos. Como aficionada a las bicis, además, es fascinante, porque te cruzas cada día con miles de obras de arte rodantes”.

“Claro que viví momentos maravillosos en bicicleta en Burning Man”, reconoce Curtis. “Recuerdo, por ejemplo, rodar sin rumbo fijo y verme atrapado por una tormenta de arena. No sabía a dónde iba cuando, de pronto, me encontré con una chica llorando, perdida: se había desorientado por completo y estaba desesperada. Pero entre los dos conseguimos volver, y desde entonces somos amigos”. Pero si algo emociona a Curtis es el recuerdo de pedalear cuando caía el sol: “Tuve momentos nocturnos maravillosos”, rememora emocionado, “cuando salíamos un grupo de amigos a rodar en plena oscuridad para descubrir qué pasaba por ahí.



La emoción, la incertidumbre, las luces con las que habíamos cubierto nuestras bicicletas... Era como volver a ser niños pequeños. Llenos de expectativas, sobrecogidos, repletos de asombro y desconocimiento pero sin ningún miedo ni preocupación”.

Así es: al llegar a Burning Man, donde apenas hay cobertura de teléfono móvil y uno debe olvidarse de la conectividad y lo digital, repasas el programa, eliges lo que más te atrae y te subes a tu bicicleta. Pero es casi seguro que, en unos cientos de metros, todo cambie y no hagas nada de lo que tenías previsto. Esa es la actitud: cruzarte con alguien irresistible, apuntarte a un plan que parece concebido para ti o, simplemente, dejarte llevar hacia una música magnética. Y, como tú, decenas de miles de personas más: unas subidas sobre baratas bicicletas compradas en Walmart, otras a bordo de criaturas fantásticas. Engendros mecánicos únicos que, allí más que nunca, constituirán una inmejorable forma de aprender y descubrir. De seguir nuestro propio camino. Y de tener la certeza de que, en caso de querer regresar, siempre tendremos algo a lo que subirnos y empezar a pedalear. ♡



Un asunto irrelevante

“Visto desde fuera”, nos dice Strobelite (una amiga que prefiere ocultar su nombre), “Burning Man puede parecer una larga orgía llena de sexo y de drogas. Y efectivamente, si solo vas buscando eso, puede serlo. Pero la atmósfera que son capaces de crear las mentes artísticas que forman parte del evento va muchísimo más allá: Burning Man es una experiencia indescriptible y, como tal, es probable que no sea para todo el mundo. Y eso está bien, porque el hecho de poder contemplar desde un punto de vista objetivo hasta dónde llega la creatividad humana, el poder ver y conocer a personas realmente repletas de amor y generosidad, es fascinante”. Como Curtis Simmons añade, “claro que las drogas están presentes: puedes encontrarlas por todas partes. Pero he visto casos de sobredosis y no son nada agradables, y puedes tener problemas muy serios con la policía. Pero, sobre todo, creo que en ese contexto la droga llega a ser irrelevante: es un objeto material más, otro bien de consumo, y no vas al desierto una semana para que toda tu experiencia gire en torno a algo que, por un poco de dinero, puedes comprar y tomar en cualquier otro lugar del mundo”.



**“CON VOLUNTAD
Y UNA BICI
LLEGARÁS A TODAS PARTES”**

Nació en Oaxaca, pero desde hace tiempo cruza a diario Ciudad de México trabajando como bicimensajera. Así es rodar con Nathaly Bautista...

Rafa Vidiella

¿Qué haces en CDMX?

Estudí artes y humanidades en mi ciudad natal, Oaxaca, pero vine aquí a terminar la carrera y, después, empezar otra: veterinaria. Es duro: el arte permite usar 30.000 palabras para explicar una sola cosa, mientras que la ciencia busca todo lo contrario. ¡Pero me gustan los retos!

¿Cómo empezaste a moverte en bici?

Según llegué a CDMX lo intenté, pero tuve un accidente y regalé mi bicicleta. Años después atravesé un proceso sentimental algo complicado: estaba muy triste, muy deprimida, sentía que tenía mucha energía dentro que no sabía canalizar y aposté por volver a pedalear. Encontré un grupo de ciclistas en Strava, conseguí una *single speed* y, poco después, estaba recorriendo con ellos rutas de más de cien kilómetros. ¡Mi ánimo cambió por completo!

Rutas de más de cien kilómetros en single speed... ¡casi nada!

Tenía mucha energía y... ¡Mejor que te duelan las piernas a que te duela el corazón! Creo que la bici fue la mejor terapia: me permitió relajarme, pensar en mis problemas, conocer mi cuerpo y, claro, superar cualquier límite mental. Superando desniveles y sumando kilómetros te das cuenta de que muchas de las cosas que parecían imposibles de superar están a tu alcance.

Háblanos un poco de tu bici...

La amo: es una máquina muy especial para mí. Era de mi hermana, pero tuvo un accidente, se fracturó la clavícula y, al tener que dejar de usarla mucho tiempo, me la prestó y finalmente me la regaló. Es una bicicleta muy usada, con muchas soldaduras y no demasiado cómoda... Pero nos hemos adaptado la una a la otra. El hecho de que sea *single speed* me permite llevar siempre mi propio ritmo, te curte y te enfrenta a desafíos que, con paciencia y convicción, puedes superar. La bicicleta no hace al ciclista: ayuda mucho, pero con cualquier bici, piernas y voluntad llegarás a cualquier lugar.



*“Me gusta defender
nuestra voz,
y denunciar a los
automovilistas que
cometen una infracción”*

¿Cómo es moverse pedaleando por CDMX?

La ciudad ha experimentado ciertos avances en lo que respecta a la movilidad, algunas de las ciclovías provisionales creadas por la pandemia se han hecho permanentes... Pero hay mucho, mucho que mejorar. Es muy habitual, por ejemplo, encontrarse autos o puestos estacionados en medio de la ciclovía, y falta mucho civismo y respeto hacia los peatones o los ciclistas.

¿Es más complicado ser ciclista urbana siendo mujer?

Puede ser... Pero creo que, al menos, es más raro que te agredan físicamente. Cuando un ciclista le dice algo a un automovilista pueden pasar cosas muy feas así que, cuando voy con algún amigo, prefiero ser yo la que proteste si nos hacen algo. Me gusta defender nuestra voz: tomarles fotos si cometen alguna infracción, amenazarles con subir sus datos a las redes sociales... Moverte en bicicleta es una lucha constante por recuperar el espacio público.

Tienes 29 años... ¿cómo se lleva la gente joven con la bici?

Soy optimista. Pero considero fundamental el mostrar y explicar sus ventajas con mano izquierda: a la gente hay que invitarla, no obligarla. En otras épocas, era frecuente que algunas marchas ciclistas terminaran con cierta violencia, pero creo que ese no es el camino: hay que ser analítico, cortés, inteligente. Si le hablas a la gente y a los automovilistas con educación y simpatía será más fácil romper sus prejuicios.

Si ahora pudiésemos salir a rodar... ¿por dónde nos llevarías?

Si estás con mucha energía, a Texcoco: es un lugar maravilloso con mucha naturaleza, ruinas, ríos, cascadas y un pueblo tradicional en el que todavía te cruzas con gente moviéndose a caballo. Otro día iríamos a la tercera sección del Bosque de Chapultepec, un lugar perfecto para perderse con algo de comida y bebida y relajarse escuchando música. Si, además, llevamos unas bicicletas para el camino... ¡podemos vivir una buena aventura! Y, por último, a Xochimilco: un sitio increíble con canales donde descubriréis las chinampas, un increíble sistema de agricultura tradicional.

¿Ha servido la pandemia para cambiar algo?

La verdad es que esta nueva normalidad ni me gusta... ni me parece demasiado nueva. Es muy frustrante vernos volver a las viejas dinámicas y, además, sumarle toda la confusión que implica el covid-19. En general, veo la misma dinámica que antes, con una nueva tensión adicional.

Sin embargo, pareces feliz. ¿Cuál es tu secreto?

No es fácil, porque cada día recibimos un bombardeo de malas noticias. La economía, los desastres naturales, el cambio climático... Las condiciones laborales, por ejemplo, son cada vez peores, y la gente de mi generación ya casi ni sueña con tener unos derechos dignos. Pero, pese a todo... Intento ver lo que tengo y dar gracias por ello. Vivir en un lugar que me gusta, tener una familia y amigos, mis animales, la bici... Solo el poder respirar ya me quita algo de enojo e impotencia.

Y, cuando no estás sobre una bici... ¿Qué haces?

Aprovecho para estar en casa, con mi hermana, rodeada de animales y haciendo las tareas del hogar. No suena muy apasionante pero... ¡me gusta! Me encanta también leer, sobre todo novelas históricas, y explorar nueva música. ¡Mandadme recomendaciones, me encanta descubrir cosas nuevas! 🐾

“La nueva normalidad no me gusta: es frustrante volver a las viejas dinámicas”

COMET te propone la mejor equipación para volver al trabajo en bici de la manera más cómoda y segura



1. CHAQUETA IMPERMEABLE BASIL SKANE HÍVIS HOMBRE

Basil añade una línea de alta visibilidad a la colección de lluvia Skane para ofrecerte una visibilidad óptima cuando vayas en bici en cualquier circunstancia. La chaqueta impermeable Basil Skane HiVis Rainwear es para mujeres y hombres, y cuenta con todas las virtudes de la colección Skane a las que añade una visibilidad adicional gracias a su color amarillo fluorescente y a sus elementos reflectantes. El tejido ligero 10.000 WP / 10.000 MVP tiene un revestimiento ecológico Bionic Finish® Eco y elasticidad bidireccional para un gran ajuste y movimiento.

PVR: 139,99 €



2. CASCO MET MOBILITE MIPS

Especial en todos los sentidos. Así es el nuevo MET Mobilite, con un diseño contemporáneo y un look casual que está hecho para dejar atrás las convenciones. El MET Mobilite es excepcionalmente seguro y cuenta con todas las características necesarias para la ciudad. Trae novedades como su luz trasera integrada o el cierre magnético Fidlock, además del sistema de protección de cerebro MIPS-C2®. Su carcasa protege la cabeza extendida. Dispone de sistema de ajuste con sujeción 360°, acolchado para la cabeza, ajuste de correas, visera frontal desmontable, rejilla anti insectos y cómodas almohadillas lavables a mano.

PVR: 100 €



3. PORTABEBE BOBIKE ONE MAXI AL PORTABULTO

El Bobike ONE Maxi es un portabebés que se puede montar en la parte trasera de la bicicleta. Es muy duradero y seguro y su diseño holandés es moderno y elegante. Es adecuado para niños de aproximadamente 9 meses a 5 años de edad o con un peso corporal de 22 kg. Cuenta con un asiento cómodo de material repelente al agua, las correas de los hombros son suaves y cómodas, los reposapiés son fáciles de ajustar sin el uso de herramientas y ofrece el sistema de montaje fácil para una instalación rápida y sencilla.

PVR: 105,99 €





4. CANDADO CADENA COSA NOSTRA PLUS XLC LO-C21

Con el candado antirrobo Cosa Nostra plus LO-C21 podrás dejar tu bici candada con total seguridad protegiéndola contra robos. Tiene un nivel de seguridad de 9, un diámetro de 10 y una longitud de 120 cms. Cuenta con X2P Double Bolt y el bloqueo con cilindro Z Blumblock. Está fabricado con cadena de acero macizo endurecido y reforzado con titanio y su cuerpo está revestido con goma. Incluye 1 llave con led y 4 llaves de precisión.

PVR: 60 €



5. BOLSA PARA PORTÁTIL NEW LOOX SANTOS

La bolsa de cuero para portátil Santos está especialmente diseñada para el ciclismo. El bolso exclusivo está hecho de cuero lujoso y resistente y la seguridad y la comodidad son primordiales. Equipado con varios compartimentos, incluido un compartimento para portátil, lo hace muy adecuado para desplazamientos diarios. Los ganchos R&K ajustables con los que se fija la bolsa al portaequipajes se pueden ocultar detrás de un bolsillo con cremallera. En combinación con la correa de hombro ajustable y desmontable, este bolso para bicicleta se transforma fácilmente en un bolso de oficina elegante y práctico. El Santos se adapta a casi todas las bicicletas: tanto bicicletas de ciudad como bicicletas eléctricas.

PVR: 221,95 €



6. REMOLQUE NIÑO CROOZER KID VAAYA BIPLAZA

El Croozer Kid Vaaya es un remolque de bicicleta para 2 niños. Es un 2 en 1 ya que lo puedes utilizar para pasear como cochecito o como remolque de bicicleta. Es práctico y fácil de montar. Cuenta con suspensión AirPad, asiento transpirable Climatex y luz con activación por sensor. Se pliega con facilidad. Disponible en versión monoplaza y en varios colores.

PVR: 999 €



01. Gorra Rothera Cycling Canyon

Hecha con una mezcla de lana suave, la Rothera Canyon parece perfecta para pedalear durante los próximos meses: muy agradable al tacto, confeccionada a mano y con una banda elástica interior de felpa para mantener el sudor lejos de los ojos. Hecha en Austin, Texas (EE. UU.), hay también una versión de invierno.

rotheracycling.com

PVP: 25€



02. Sagan Collection: Disrupción T-Shirt

Peter Sagan es, para muchos, el ciclista más carismático del pelotón. Por eso es también uno de los iconos de la californiana Specialized, que se ha inspirado en el eslovaco para todo tipo de productos. Entre otros, esta camiseta para ir con y sin tu bici, hecha con tela de poliéster anti-humedad y con cierto aire retro.

specialized.com

PVP: 39,90€

03. Abus Macator

Cómodo y acolchado. Bien ventilado. Disponible en numerosos colores, varios de ellos muy llamativos. Y a un precio más que interesante. La prestigiosa Abus pone mucho de su conocimiento en la familia Macator, una gama inmejorable para ciclistas que quieren rodar con mayor seguridad mientras, a la vez, cuidan su bolsillo.

abus.com/es/

PVP: 49,95€



04. Castelli Aria Shell W

Llega el otoño y, con él, unas temperaturas más bajas a la hora de rodar. Para muchos de esos paseos necesitaremos una chaqueta que nos proteja pero, al mismo tiempo, no suponga demasiado peso añadido. Una buena opción es la Aria Shell W, diseñada para mujeres y que destaca por ser muy transpirable (gracias a los paneles laterales en tejido de rejilla) y, por supuesto, por quedar muy ajustada gracias a los paneles laterales elásticos de la parte trasera de las mangas.

castelli-cycling.com/es/

PVP: 99,95€

05. Calcetines Rueda Film Festival

El mensaje no puede estar más claro: 'Fuck Cars'. Si quieres transmitirlo mientras pedaleas, estos calcetines (supervisados por el Rueda Film Festival, el festival de cine ciclista de Barcelona) te lo ponen fácil. Puedes conseguirlos en varios colores (verde, amarillo, rosa...), distintas tallas (de la 38 a la 45) y, entre otras características, están cosidos con hilo italiano, hechos con un 80% de algodón mercerizado y costura exterior y en la planta del pie.

ruedafilmfestival.cc/
PVP: 15€



06. Camisa Jeanstrack Gear

Deportiva pero elegante. Elástica pero resistente. Y, sobre todo, muy polivalente, porque te servirá para ir en tu bicicleta, practicar un deporte de montaña o, por supuesto, trabajar o salir por la ciudad. Así es la Jeanstrack Gear: versátil y muy, muy práctica. La tienes en color verde o azul.

jeanstrack.com/es/
PVP: 69,50€

07. Luz delantera Kryptonite Street F-500

Y, de pronto... se hizo la luz. Eso puedes sentir cuando enciendes la Kryptonite Street F-500, con 500 lúmenes de potencia, seis modos distintos de intensidad para que elijas según tus necesidades y hasta unas pequeñas luces laterales para hacerte todavía más visible. La batería puede durar hasta 24 horas (en el modo de ahorro, claro), y se recarga por un puerto USB (no son necesarias pilas).

kryptonitelock.es/es
PVP: 51,99€



08. Soporte Fustafu Delta

Facundo Fusco es arquitecto, carpintero y autodidacta. Y es, también, el creador de los soportes para bicicleta Fustafu, hechos a mano en Barcelona. Uno de sus modelos más atractivos es este Delta: hecho en madera de contrachapado de abedul, tiene el interior lacado con varios colores disponibles. El soporte se envía montado y listo para colgar.

fustafu.com/
PVP: 125€

09. Gafas POC Do Blade

Con lentes tintadas, optimizadas para el ciclismo y otras muchas características enfocadas a mejorar la durabilidad y comodidad, las Do Blade ofrecen, según la marca, “una visión óptima en todas las condiciones”. Puedes conseguirlas en cinco colores diferentes, los cristales son intercambiables y ofrecen protección UV400.



pocsports.com
PVP: 149,95€

10. Timbre Knog Oi

Un clásico: el Oi está disponible en distintos tamaños y colores (negro, plateado, cobre y latón), asegura un llamativo sonido y, a la vista está, un plus de sofisticación y elegancia en nuestra bicicleta. El montaje es muy sencillo, pero atención: comprueba bien el grosor de tu manillar para elegir el modelo adecuado.



knog.com/
PVP: 19,95€

11. Funda de bici Bike Parka

¿Eres de esas personas a las que les gusta procurar el máximo cuidado a su bicicleta? ¡Bien hecho! En ese caso, es probable que te interesen las fundas de la marca británica Bike Parka, que ofrece modelos de todo tipo: para bicicleta convencional, para bicicleta de carga... Y, por supuesto, con distintos diseños.

bikeparka.es/
PVP: desde 40,84€



12. Livall BH51M Neo White Light Edition

Especialmente pensado para entornos urbanos, ligero y con todo tipo de funciones: iluminación LED inductiva con visibilidad de 270°, intermitentes, altavoces estéreo y micrófono, conexión Bluetooth para enlazarlo al móvil... Y algo más: un sensor llamado 3-axis G que, al detectar un accidente, envía una alerta SMS a los contactos seleccionados en la agenda. El BH51M ha sido premiado en la ISPO de Munich, Eurobike y el CES de Las Vegas.

cascoslivall.com/
PVP: 179€



13. Espejo retrovisor RealViz ST-35

Todo ciclista urbano sabe que, a su espalda, pasan muchas cosas y que siempre es bueno tenerlas en cuenta. Pero girar la cabeza es peligroso: por eso, cada vez más personas usan un pequeño retrovisor. Este, de la marca RealViz, es muy original: se ajusta a cualquier parte del brazo, es completamente giratorio 360°, muy ligero y portátil.

rviactive.com/
PVP: 31,43€



14. Guardabarros SKS Bluemels Stingray 28"

Que unos guardabarros sean robustos no impide que también puedan ser divertidos. Lo demuestra esta opción de la marca SKS, que mezcla negro mate con distintos colores para realzar la presencia de tu bicicleta al tiempo que, por supuesto, te protege de la suciedad y las salpicaduras. Estos son para ruedas de 28", pero puedes encontrarlos en otros tamaños y, por supuesto, más colores: azul, rojo, verde... ¡Tú eliges!

sks-germany.com/en/
PVP: 32,99€

15. Multiherramientas Crankbrothers Multi-19

Llaves Allen de siete medidas distintas, tronchacadenas multicompatible, llave de radios de cuatro medidas, llaves fijas de 8 y 10mm, destornillador de cabeza plana y estrella (número 2 y 1)... Todas esas herramientas, y unas cuantas más, están incluidas en este accesorio de Crankbrothers, con un peso de apenas 175 gramos y menos de 9 centímetros de longitud. Para colmo, está disponible en distintos colores.

crankbrothers.com/
PVP: 34,90€



16. Mochila Urmad de Fil & Fog

“Mi mochila nunca toca el suelo”: con ese original lema la marca francesa Fil & Fog explica su nuevo lanzamiento, la mochila Urmad, que cuenta con un sistema llamado Fil-x que, gracias a distintos adaptadores, permite engancharla con total seguridad a nuestra bicicleta, a un patinete, a la mesa o a una pared. Se trata, eso sí, de un “prototipo”: hay que contactar con sus creadores para hacer una ‘pre-compra’ y obtener además así un descuento.

fil-fog.com/



'Bicycle' (Yana Medow, 2021)

Nos gusta la soledad pero, también lo tenemos claro, casi todo se disfruta más al hacerse en compañía. Publicar cada trimestre una revista como *Ciclosfera* es un buen ejemplo: hacen falta muchas horas para concebirla, pero también mucha gente para hacerla realidad y que llegue hasta tus manos. Un esfuerzo que tiene mucho que ver con este precioso cuadro de Yana Medow: unos ponen energía para pedalear, otros equilibrio para no caerse, pero cuando todos miramos al frente con un objetivo común el desplazamiento es, más que sobre el asfalto, parecido a volar por el cielo. ♡

Rafa Vidiella

CROOZER

EXPLORA EL MUNDO EN FAMILIA. CON HERMOSAS PERSPECTIVAS

... THE BICYCLE TRAILER ...
CROOZER
SIMPLY ON THE MOVE ...

croozer.com

TURBO VADO SL

ERES TÚ, PERO MÁS RÁPIDO



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