

# Ciclosfera

MÁS BICIS, MEJORES CIUDADES. PERSONAS MÁS PLENAS

PRIMAVERA 2026 | CICLOSFERA.COM



55

# ¡MAMARRACHOS!

## EL ARTE DE PABLO AZUL

CONEXIÓN CICLISTA / IQOS WORLD REVEALED / MELANIE / BICI LAB ANDORRA  
EL CARTERO (Y PABLO NERUDA) / FIETSFLAT / TILIKUM CROSSING



# Donde empieza el viaje



Algunos viajes empiezan en una estación, un aeropuerto o una carretera, pero otros empiezan en un hotel. SNÖ Hotels ha entendido que, para un ciclista, el alojamiento es parte esencial de la experiencia, y por eso ha decidido dar un paso al frente y especializarse en quien viaja sobre dos ruedas de la mano de Bikefriendly.

SNÖ Hotels lleva años construyendo una red de alojamientos en entornos privilegiados para quienes buscan naturaleza, aire libre y actividad. Por eso, su apuesta por el cicloturismo es una evolución lógica: sus hoteles están donde empiezan las rutas, las piernas se ponen a prueba y cada puerto tiene sentido.

Pero especializarse en ciclistas no es colgar una bici en la pared o añadir una etiqueta a la web, sino entender necesidades concretas. Dos de los SNÖ Hotels (el Aragón Hills de Formigal y el Bielsa) tienen espacio Bikefriendly completo con zona para guardar bicicletas con total seguridad, herramientas básicas, zona de lavado y zona para e-bikes, y el resto permiten subir bicis a la habitación.

Si estás en el Pirineo y entre carreteras míticas o senderos infinitos, lo lógico es que el hotel acompañe. En SNÖ entienden que la bici no es un accesorio del viaje sino su eje central, y actúan en consecuencia conectando con una manera de viajar distinta. El cicloturismo va de paradas, conversaciones y disfrutar de cada hora, y ahí es donde un alojamiento que te recibe, facilita el camino e invita a regresar, marca la diferencia.



## Alianza con sentido

Bikefriendly, especializada en alojamientos adaptados al cicloturismo, certifica que los hoteles cumplen con una serie de estándares pensados para el ciclista. En el caso de SNÖ Hotels, esta alianza no es solo un sello, sino una forma de profesionalizar lo que ya estaban haciendo: convertir sus hoteles en puntos de partida y regreso para quienes viajan con bici.

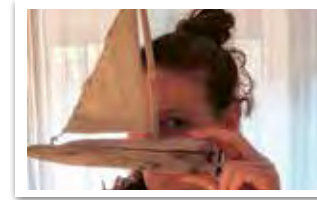




**02 ÍNDICE 03 STAFF 04 EDITORIAL 06 A DEBATE 08 CONEXIÓN CICLISTA**  
**12 FERIA PEDAL SPAIN 16 DE CALLE 20 RETROVISOR 22 BIKE SONG**  
**26 HÉROES 32 MUNDOBICI 40 TIERRA CICLISTA 44 BED & BIKEFAST**  
**48 MARAVILLAS 54 ESTO SÍ ES ÁMSTERDAM 60 ILUSTRAR2**  
**68 ROAD TEST 74 ESCAPARATES 78 BAZAR 82 CÓMIC 84 ULTIMÁTUM**

# STAFF:)

## COLABORADORES



### RUT FARRÉS

La responsable del sello Hoteles Bikefriendly nos recomienda unos cuantos establecimientos perfectos para ti y tu bicicleta. No solo eso: también hace posible que esta revista llegue a cientos de hoteles y sea leída por miles de cicloviajeros. ¡Gracias por ayudarnos a crecer a base de buen rollo y risas, amiga!



### SANDRA HERNÁNDEZ

El proyecto *Ciclosfera* sigue creciendo. Tanto, que necesitamos a alguien que se hiciera cargo del día a día, de las cuentas, de que todo quede perfecto. Ya la tenemos, y se nota en cada paso que damos. ¡Vienen cosas buenas, Sandra, y vamos a disfrutarlas todos juntos hasta el final!



### NOEMI PIRIS

Cuando hace unos meses hablamos con ella sobre cómo conseguimos que todavía más personas vayan a pedalear a Girona, soñábamos con crear un evento lleno de información, risas y encuentros. Gracias a Noemi lo tuvimos, y de él hablamos en *Comunidad Ciclosfera*. ¡Y las cosas comunes que nos quedan, compañera!



### MARC WILMOT

El británico Marc Wilmot es un prestigioso fotógrafo de arte y arquitectura, autor de las alucinantes fotos que iluminan nuestra nueva sección, *De Calle*, donde viajamos (en bici) hasta una intervención efímera en Milán. También es un fanático de los coches clásicos... ¡pero te lo sabremos perdonar, Marc!



### JON HERNANDEZ

Mecánico profesional y gestor de taller con más de diez años de experiencia en el sector. Su mirada combina conocimiento técnico, experiencia operativa y reflexión estratégica sobre el papel del taller en el *retail*, abordándolo como oficio, servicio y palanca de diferenciación.

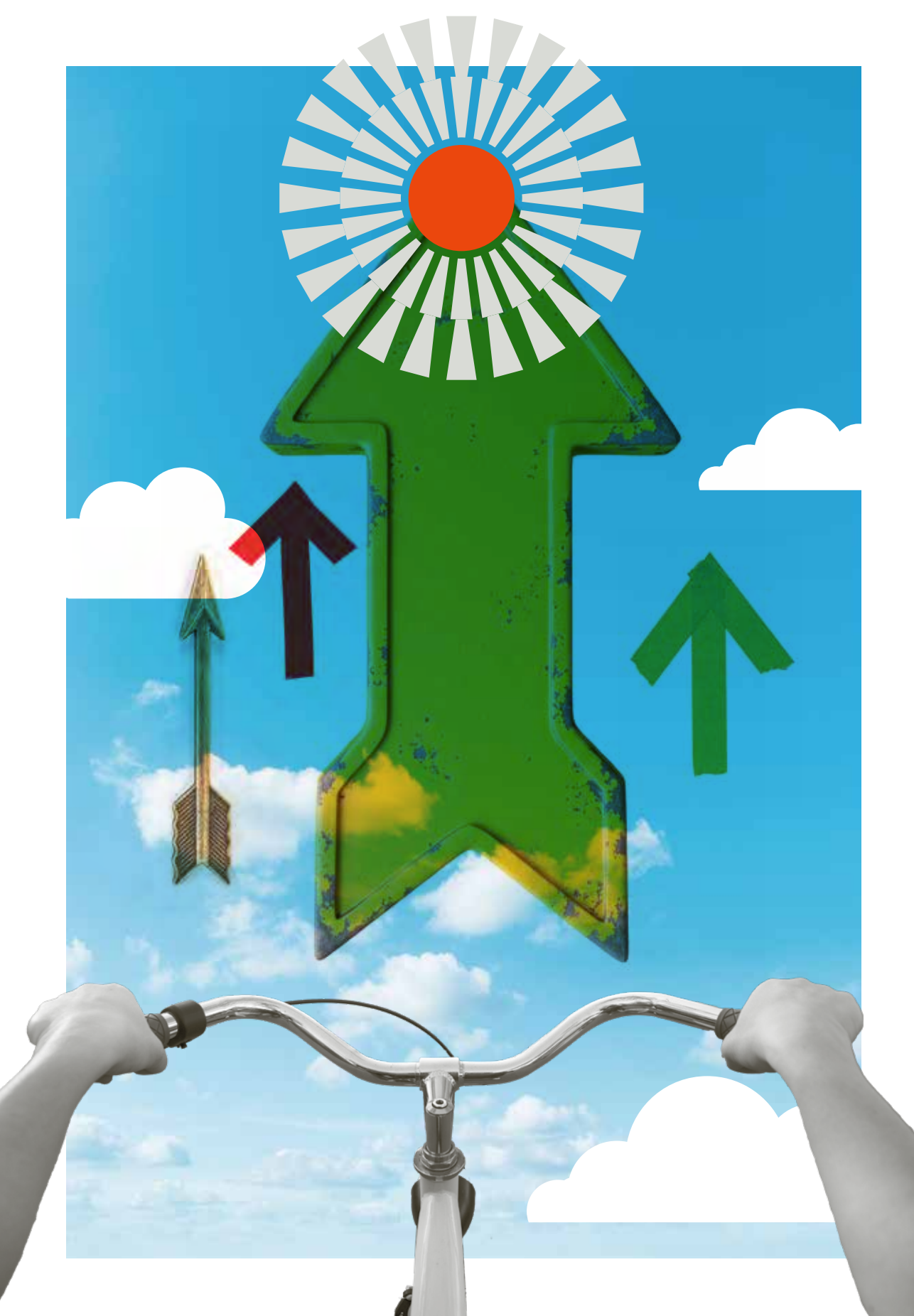


### PABLO AZUL

Suyos son los coloridos y evocadores cuadros que, además de la sección *Ilustra2*, decoran la portada de este número. El artista colombiano refleja en sus obras una muy particular actitud ante la vida basada en el movimiento, las bicis y la alegría. ¿Vendrá toda esta sintonía por pedalear a diario?

**Director:** Rafa Vidiella (rafa@ciclosfera.com). **Director de producción:** Jorge Lobo (jorge@ciclosfera.com). **Director de comunicación:** Jaime Novo (jaime@ciclosfera.com). **Directora de eventos:** Sandra Hernández (sandra@ciclosfera.com). **Director creativo:** Fernando Rapa Carballo. **Director web:** Diego Kuperman. **Redactor jefe:** Alejandro Lingenti. **Redacción:** Jon Hernandez, Jaime Novo, Catalina Serrano, Rafa Vidiella, Soledad Ruiz, Max Boraita, Ana Castán. **Fotos:** Bikefriendly, Albert Berlana, Enrique Teruel, Marck Wilmot, James P. Blair, Comú d'Andorra la Vella / Tony Lara, TM Images PDX, TriMet, Todd Webb. **Ilustraciones:** Pablo Azul, Fernando Rapa y Banezka. **Publicidad:** publicidad@ciclosfera.com / 649 373 218. **Contacto:** contacto@ciclosfera.com. **Edita:** Bikefriendly Group. **Diseña:** Sole Carballo. **Imprime:** MyC Impresión. **Distribuye:** La Luna. **Depósito Legal:** M-7809-2012.

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



## Seguir

Vivimos con demasiado ruido y malas noticias, sufriendo decisiones que no entendemos o que entendemos demasiado bien. Unos acumulan, bombardean y deciden por todos sin pensar en nadie más que ellos mismos, sin temblarles el pulso para destruir y exprimir. Y luego estamos nosotros: viviendo una sola vida, breve, extraordinaria y frágil.

No sabemos quién ganará ni estamos seguros de si lo que defendemos acabará imponiéndose o quedará arrinconado por el ruido y la prisa. Pero tenemos la certeza, la posibilidad y la responsabilidad de vivir de otra manera y no dejarnos arrastrar por el desánimo. Nos lo están poniendo muy fácil: si nos ofrecen comida cada vez peor y más cara, comamos otra cosa. Si nos imponen máquinas cada vez más costosas y voluminosas, movámonos de otra forma. Si nos exigen tener y gastar más, aprendamos a necesitar menos.

Obviemos las soluciones complejas, lejanas y tecnológicas cuando lo que tenemos delante es sencillo y transformador. Pensemos, por ejemplo, en la bicicleta. No como símbolo, bandera ni eslogan, sino como herramienta real y forma de cuidarnos, ahorrar y movernos con sentido. Como manera de volver a humanizar un mundo, nuestro mundo, que parece empeñado en lo contrario.

En *Ciclosfera* llevamos catorce años contando esto. Con viento a favor y en contra, con mejor o peor suerte, pero siempre disfrutando y creyendo. Porque seguimos conociendo a gente cuya vida cambió al subirse a una bicicleta. Porque tenemos la sensación y el deseo de estar a las puertas de algo importante. No hace falta esperar a que todo cambie o empeore para empezar a vivir mejor. No hay que soñar con que el mundo se ordene para encontrar tu sitio.

Haz lo que está en tu mano,  
y empieza a pedalear.

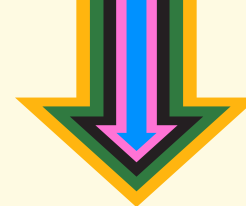
Rafa  
Vidiella



**Director de  
Ciclosfera**



**A DEBATE**



## ¿CUÁL ES EL TRAYECTO EN BICI MÁS BONITO QUE HACES EN TU DÍA A DÍA?

"Poder ir en bici por cualquier rincón de nuestro planeta ya lo convierte en un paraíso"  
**(Iachicaquecorre)**

"Pedalear cada día por la huerta, desde Paterna a Valencia, para hacer recados. Cada día vas viendo cómo avanza el cultivo, qué toca cada temporada... ¡Y luego sabes que te lo comes!"  
**(dualcillo)**

"En Madrid, desde Acacias y por el río. Tiene tramos muy agradables y utilizo la bici para bajar a ver a mi familia"  
**(trasgumc)**

"Entre primavera y otoño, recorro pedaleando unos 40 kilómetros por la sierra de Arrábida dos o tres veces por semana. ¡Les invito a descubrir este trocito de paraíso en Portugal!"  
**(Marta Meow)**

"De casa a la piscina a entrenar natación. Son unos 4-5 kilómetros, que recorro con mi bici BH de los años 80"  
**(Luis Javier Sánchez)**

"Es sencillo: el trayecto a mi trabajo"  
**(Betsabe Salguero)**

"Cuando salgo de la guay, paso por una caguama, después compro un sope afuera de la clínica y luego a mi depa a ver la telera"  
**(Nayeli García)**

"Desde casa hasta la floristería donde recojo a lo largo del día varios ramos para repartir"  
**(Agustín Ruiz)**

"Cuando llego a Plaza España procedente de Gavà. Bajo a toda velocidad por el Paral·lel para llegar a Colón, de allí hasta la Barceloneta y cojo todo el paseo Marítimo hasta la Mar Bella. Parar, ver amanecer, hacer estiramientos y, después, subir por la Rambla de Poblenou hasta Glòries. Doy más vuelta, pero merece la pena"  
**(Eduard Grau)**



## ¿CUÁL HA SIDO TU MAYOR SUSTO EN BICI... Y QUÉ APRENDISTE DE ÉL?

"Cuando un conductor no respetó el 'Ceda el paso' y me llevo por delante. Después, para rematar la imprudencia, salió del coche increpándome y diciéndome que me había tirado encima del capó"  
**(Iachicaquecorre)**

"Un bus pasó muy pegado a mi manillar y me mandó a volar. Por suerte no venía ningún coche detrás, pero pensé que estaba muerta. Una sensación extraña, lloré de indignación"  
**(Bruja en pedales)**

"Cuando me caí cuesta abajo en un cerro después de salirse la rueda trasera. Aprendí que el MTB no es lo mío"  
**(Sergio Villalobos)**

"Pedaleando solo por la montaña, entré en una ganadería de toros bravos y dos se habían escapado. Lo que fueron quince minutos me parecieron tres horas"  
**(ernesmo)**

"Cerré demasiado en una curva, subiendo un puerto, y me encontré de frente con un coche que bajaba. Ambos reaccionamos a tiempo, pero la bronca sí que me la lleve, y con razón"  
**(Luis Javier)**

"Circulando muy cerca de coches aparcados un taxi abrió la puerta sin mirar y casi me caigo. Me corté la pierna, pero unas mujeres maravillosas me ayudaron y llevaron al hospital"  
**(María Paula Díaz)**

"Una señora se metió en el carril bici: recuerdo al perro aplastándose contra su dueña para que no le cepillase el morro. No sé cómo no me los comí"  
**(Alejandro Terán)**

"Circulando en Quito, Ecuador. Iba con prisa por el carril derecho, atento a los coches aparcados por si se abría una puerta, y de pronto entre dos camiones apareció una señora con un bebé en brazos. Clavé ambos frenos, la rueda trasera se levantó y, de no ser porque me agarré al retrovisor del camión, habría golpeado al niño"  
**(Erick Rivas Serralde)**



FOTOS: ALBERT BERLANA



## COMUNIDAD CICLOSFERA UN MISMO IDIOMA

El 11 de marzo, la sala SILO Bilbao se transformó en lugar de encuentro, taller de ideas y punto de partida de un propósito común. Bajo el título *Conexión Ciclista: Euskadi - Girona*, Ciclosfera reunió a profesionales, instituciones y público para compartir experiencias en torno al cicloturismo, y demostrar que dos territorios con una fuerte cultura ciclista pueden descubrir que tienen muchas cosas más en común. Como resume Jaime Novo, uno de los presentadores de la jornada, fue "el Kilómetro Cero de una autopista ciclista entre territorios con una misma pasión".

### Cómo construir destino

La jornada se estructuró en dos partes diferenciadas pero conectadas entre sí. Por la mañana el foco se puso en el ámbito profesional: gestores y responsables institucionales y empresas vinculadas al cicloturismo analizaron cómo se construye, gestiona y comunica un territorio ciclista. El objetivo era explicar el exitoso modelo de Girona, y pudimos conocer cómo funciona esa estructura.

Desde la planificación técnica hasta la promoción turística, pasando por la tecnología que permite mantener actualizada toda la infor-

Negocios, política y profesionales por la mañana. Historias inspiradoras, diversión y público general por la tarde. La jornada 'Conexión Ciclista: Euskadi - Girona', organizada por Ciclosfera, transformó Bilbao en un punto de encuentro repleto de ideas, experiencias y ganas de pedalear y que confirmó que la bici puede generar conexiones muy, muy valiosas.

mación sobre rutas, servicios o incidencias, los representantes de Girona compartieron su experiencia. Noemi Piris (técnica de promoción de Ecovies), Àngel Planas (gerente del Consorci de las Vies Verdes) Albert Duch (Patronato de Turismo de Girona), Olga Carrillo, Laia Masip y Albert Berlana desgranaron las claves del modelo y dejaron clara una idea: tras el éxito del territorio hay, además de paisajes espectaculares y una enorme riqueza cultural, todo un ejemplo de coordinación entre administraciones, inversión constante y una estrategia compartida que entiende la bici como una oportunidad.

### Historias, viajes, sorteos..

Por la tarde, el evento cambió de tono. Abierto al público general, el ambiente se volvió más cercano y, por momentos, casi festivo. Cicloviajeros y proyectos vinculados al turismo en bicicleta compartieron historias que demostraban por qué la bici es una herramienta extraordinaria para descubrir territorios y conectar personas.

Con intervenciones ágiles y muy participativas, personalidades como Eneko Gárate (Libros de Ruta), Ander Txakartegi (ciclista solidario), Ibai Fradejas (cicloviajero y creador de



contenido), Rafa Taleisnik (cicloviajero usuario de Brompton), Zugaitz Ayuso (Malda Bikes) o Luis Poch (Bikefriendly) compartieron experiencias, proyectos y formas muy distintas de entender la bicicleta, demostrando hasta qué punto el ciclismo puede ser al mismo tiempo viaje, herramienta de transformación social, motor económico y, por supuesto, una manera extraordinaria de descubrir el mundo.

### **GANAS DE MÁS**

Al terminar, el evento dejó entre los asistentes una sensación unánime: había sido una jornada intensa, útil y sorprendentemente amena. Las conversaciones continuaban en pequeños grupos mientras la gente intercambiaba impresiones y contactos, señal inequívoca de que el objetivo de 'Conexión Ciclista' se había cumplido. Ángel Planas, gerente del Consorci de les Vies Verdes, lo resumía así: "La valoración es muy satisfactoria. La organización ha sido increíble, la asistencia ha sido numerosa, interesante y participativa y volvemos a casa con buen sabor de boca y la clara intención de repetir este tipo de eventos acompañados por Ciclosfera".

### **UN FORMATO QUE FUNCIONA**

**Nada de ponencias interminables ni presentaciones soporíferas: conducidas por Jaime Novo y Rafa Vidiella, las conversaciones se sucedieron con humor y curiosidad, en un ambiente que mezclaba información práctica con momentos divertidos. El público participó constantemente y las intervenciones fueron ágiles. Además, la jornada estuvo salpicada de regalos y sorteos, con productos aportados por colaboradores como Libros de Ruta, Manufacturas GES, Malda Bikes y Bikefriendly o establecimientos hoteleros como Almadraba Park, Moments Rurals, Prestige Hotels o Palau Fugit.**

### **¿QUIERES CONECTAR?**

La experiencia nos ha dejado claro que, cuando un territorio comparte su modelo, rutas y cultura ciclista con profesionales y público, el resultado es muy enriquecedor. Queremos impulsar encuentros similares: si tu ciudad, región o proyecto quiere mostrarse y abrirse a la comunidad ciclista... ¡Estaremos encantados de escucharte, imaginar y construir juntos la próxima conexión!



## COMUNIDAD CICLOSFERA

# PEDAL SPAIN'26 MÁS Y MEJOR

Muchas y muy buenas novedades respecto a la segunda edición de la Feria del Cicloturismo Pedal Spain: se celebrará del 6 al 8 de noviembre en Zaragoza, en un escenario más grande y con Ciclosfera Comunica como agencia de comunicación. ¡Nos vamos de viaje juntos!

La primera edición de la Feria del Cicloturismo Pedal Spain se celebró en septiembre de 2025, y superó las expectativas de los distintos representantes del sector que se dieron allí cita. “Desde el principio quisimos crear un punto de encuentro real para todo el ecosistema del cicloturismo”, explica Arturo Sancho, coordinador de esa primera edición, “y es cierto que destinos, turoperadores, viajeros, alojamientos, empresas, marcas, tiendas, profesionales, medios de comunicación y público final estuvieron presentes”.

Pero no solo eso: para Arturo, “la respuesta superó nuestras expectativas en cuanto a número de expositores, asistencia de público o,

### LA ASOCIACIÓN

**La Asociación Pedal Spain nace, según su presidente, Jesús Blázquez, “para ser la marca del cicloturismo en España”. Hablamos de una herramienta que pretende servirle al sector “para llegar al siguiente nivel en lo relativo a la promoción y la comercialización del turismo en bicicleta de una forma coordinada a nivel nacional”. Y, dentro de esos avances, la feria es “ese espacio físico necesario para reunir a todos los actores de la industria”. Para Blázquez, el fin de semana de Zaragoza permitirá a los profesionales “ampliar sus posibilidades comerciales y que los usuarios conozcan todas las propuestas disponibles”.**



FOTOS: ENRIQUE TERUEL



**Para sus organizadores, “no solo había espacio para una feria especializada sino que el sector la estaba esperando”**

muy importante, presencia de profesionales a la jornada B2B”. Unos buenos resultados que, en su opinión, “confirmaron algo que veníamos constatando desde hace años: no sólo había espacio para una feria especializada, sino que el sector la estaba esperando”.

#### **Misma ciudad, distinta sede**

Por eso, y aunque la feria nació con el objetivo de ser itinerante, los buenos resultados han llevado a repetir ciudad: Zaragoza. Eso sí, cambian las fechas, que se mueven al fin de semana del 6 al 8 de noviembre, y la sede, que se traslada a la Sala Multiusos de Zaragoza. Según Mercedes Cruz, responsable de producción, allí “tendremos más espacio expositivo, nuevas áreas dedicadas a la formación de profesionales y una mejor ubicación dentro de Zaragoza, lo que facilitará a expositores y visitantes la interacción con la ciudad”.

Respecto a la programación, seguirá compartiendo experiencias de viajes, presentaciones de destinos y difusión de proyectos presente. Pero para Perico Ruiz, responsable del *workshop* y miembro del equipo organizador, hay un objetivo prioritario: mejorar y ampliar el B2B, uno de los principales valores del evento. “Este año introducimos la agenda e invitamos a más turoperadores europeos que en la primera edición”, explica Ruiz, lo que esperan posicionará a España “como un destino favorito para cicloturistas de todo el mundo”.

#### **ZONA CICLISTA**

**Aragón cuenta con algunos de los muchos productos cicloturistas de calidad que ofrece nuestro país. Zona Zero, las Vías Verdes de Teruel, la Quebrantahuesos, Montañas Vacías... De hecho, la Diputación Provincial de Zaragoza vuelve a ser el principal patrocinador del evento, una señal más de la fuerte apuesta de la zona por el turismo ciclista.**

#### **INSCRIPCIONES ABIERTAS**

**Tanto si quieres exponer tu proyecto como si quieres ser patrocinador o, simplemente, te interesa participar en la jornada B2B, ya puedes formalizar tu inscripción: tienes todos los formularios disponibles en la web de la feria: [feriapedalspain.com](http://feriapedalspain.com).**

#### **CICLOSFERA COMUNICA**

**Otra de las grandes apuestas de la feria de este año es la comunicación: por eso nuestra agencia, Ciclosfera Comunica, es la responsable de compartir todas las novedades y noticias que se generen antes, durante y después del evento. ¡Permaneced atentos, porque no vamos a parar de contar cosas!**

# DE CALLE MILÁN

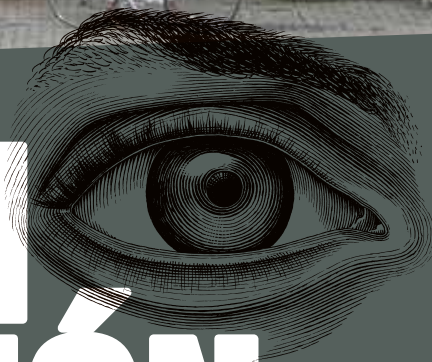
Llegabas por Via Tortona y no hacía falta buscar demasiado. Lo veías enseguida, y no porque destacara más que otras cosas de la Milan Design Week sino porque, de verdad, desconcertaba. Un edificio con la fachada... ¡abierta! Literal, como dicen ahora los jóvenes. Como si alguien hubiera tirado de una cremallera gigante y dejado medio desnudo un edificio. Y lo mejor es que no era un efecto digital, sino que estaba ahí. Y funcionaba.

El escultor Alex Chinneck (Londres, 1984) lleva más de dos décadas trabajando en la fascinante frontera entre lo posible y lo creíble. Su especialidad es intervenir edificios doblándolos, retorciéndolos, haciéndolos fluir. Durante la presentación en Milán de esta obra, en 2019, explicaba que él intenta que "la gente dude de lo que ve, pero sin engañarla". Y lo resume bien: sabes que esto es real, pero no entiendes cómo y por qué.

## Un edificio se abre

Titulada *IQOS World Revealed*, la intervención se presentó en abril de 2019 dentro del Fuorisalone, el programa paralelo a la feria oficial del mueble de Milán. En uno de los eventos de diseño más influyentes del mundo, con cientos de instalaciones efímeras repartidas por la ciudad, competir no es fácil. El edificio elegido, una antigua nave industrial en el distrito de Tortona, había pasado de fábrica a laboratorio creativo, una transición que refuerza el

# LA GRAN ILUSIÓN



La fachada de un edificio industrial se abre y miles de personas se detienen boquiabiertos. En la Milán más saturada de estímulos el artista británico Alex Chinneck consiguió algo casi imposible: que la gente bajara el ritmo. Estrenamos sección, 'De calle', una invitación a entender la ciudad de otra manera. Sin prisa, con tiempo para quedarse y llegando en bici. Primera parada, Milán.

MAX BORAITA / FOTOS: MARC WILMOT



**“Me interesa el punto en el que algo deja de ser lo que era, pero aún no se ha convertido en otra cosa”  
(Alex Chinneck)**



objetivo de Chinneck: abrir, transformar, reinterpretar lo existente. “Me interesa el punto en el que algo deja de ser lo que era pero aún no se ha convertido en otra cosa”, explica.

Pero detrás del gesto, aparentemente simple, de abrir una cremallera, hay un desarrollo técnico enorme. Diez meses de trabajo, decenas de ingenieros, fabricantes y técnicos implicados y una estructura creada para la ocasión. Por supuesto, la fachada no se corta sino que se reconstruye, y cada pieza de la cremallera es fabricada a medida. “No me interesa la ilusión desde un único punto de vista”, insiste Chinneck, y se notaba si te movías alrededor. Podías acercarte y alejarte, tocar, rodear y, finalmente, rascarte la barbilla asombrándote de que lo irreal se había transformado en real.

#### **Milan, foco mundial**

Aunque no se llevó un premio oficial (la Milan Design Week no funciona como un certamen competitivo), la instalación fue reconocida por medios internacionales de diseño, arquitectura y cultura. *Designboom* o *Dezeen* la destacaron como una de las intervenciones más relevantes de 2019 por “su capacidad de combinar espectáculo, precisión técnica y accesibilidad”. Eso, la accesibilidad, también es destacable, porque en un ambiente muchas

## **DE CALLE MILÁN**

veces conceptual o críptico Chinneck consiguió que todo el mundo entendiese la obra. “No quiero que mi trabajo sea exclusivo”, afirmaba, “sino que cualquiera pueda disfrutarlo”.

Eso sí; como casi todas las intervenciones del Fuorisalone, *IQOS World Revealed* (patrocinada, por cierto, por la mayor tabaquera del mundo, Philip Morris), fue efímera y desmontada tras la Milan Design Week. “Me gusta que mis obras tengan una vida intensa pero corta”, asegura el artista, “porque eso las hace más especiales”. Y aquí es donde más encaja la bici: esta obra, como tantas otras cosas, necesitaba tiempo. Tiempo para detenerte y acercarte, rodearla, alejarte y volver. Lo mismo que haces al pedalear y eliges dónde parar. Llegas, bajas de tu bici y te quedas un rato. El que quieras. Mirando y, a veces, preguntándote qué es y qué no es irreal.

#### **EL MAGO**

**Alex Chinneck estudió escultura en el Chelsea College of Art & Design (University of the Arts London), y pronto empezó a trabajar el espacio público con una obsesión: que los edificios se comporten como si fueran otra cosa. Su carrera despegó a principios de la década de 2010 con fachadas que se deslizan, casas que se derriten y muros que parecen respirar. Entre sus obras más conocidas están *From the Knees of my Nose to the Belly of my Toes* (una casa de Margate que parece fundirse), *A Pound of Flesh for 50p* (donde una fachada de ladrillo se curva como una tela sobre Covent Garden) o *Six Pins and Half a Dozen Needles*, también en Londres. De intervenciones más escultóricas a proyectos cada vez más complejos técnicamente donde colaboran ingenieros, arquitectos y fabricantes industriales.**



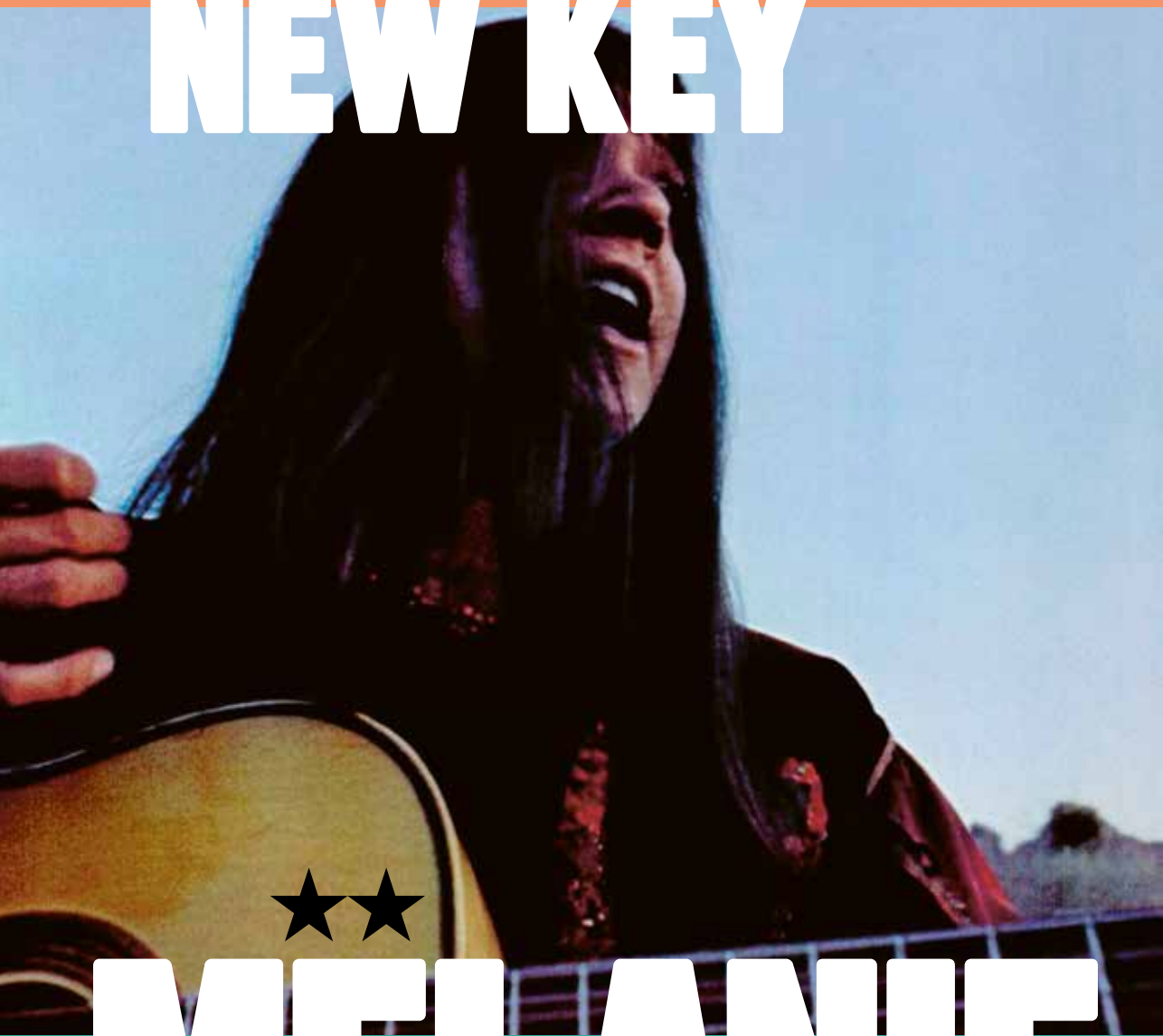
### **'Women Ride Home from the Fields' (James P. Blair, 1968)**

Siete mujeres pedalean en los Pequeños Cárpatos. Es 1968 y la escena transcurre en Checoslovaquia, un país que ya ni siquiera existe. Pero la calma de esa carretera nos recuerda a la que, sin ir más lejos, nos llevaba a nuestro pueblo de entonces, cuando la vida avanzaba a otro ritmo.

La risa de las siete mujeres es franca, abierta y luminosa, porque la vuelta del trabajo tiene algo de celebración improvisada. Han trabajado duro, muchas horas, pero ahora ruedan juntas, y el pequeño pelotón es una fiesta bajo el sol que empieza a caer. La bici es parte de ese festejo, dándoles aire y conversación. En aquel entonces (en Checoslovaquia, España o donde fuera) la bici era una herramienta cotidiana. Una extensión natural de la vida. Servía para ir al campo, al mercado o la fábrica porque era barata y fiable. Hacía todo más divertido porque era ágil, saludable y veloz.

Las mujeres llevan faldas y delantales hechos para durar, pero hay color en su ropa y todas lucen un pañuelo. No hay nada ostentoso en ellas, pero tampoco descuido. Sus vidas son sencillas y duras pero muy humanas. Son vidas de gente orgullosa y digna. Con problemas y muchas limitaciones pero sonriéndole a un mundo que, al menos durante ese rato, se ha vuelto más ligero y vivible.

# BRAND★★ NEW KEY



# ★★ MELANIE

## BIKE SONG

No te sonará de nada pero 'Brand New Key' quizá sea, con permiso de Queen, Carlos Vives y Shakira, la canción ciclista más exitosa de la historia. Una melodía luminosa, letras sugerentes y una artista, la estadounidense Melanie, en el punto más álgido de su carrera: un cóctel perfecto para pedalear este número.

**RAFA VIDIELLA**

### **APISONADORA MUSICAL**

*Brand New Key* se publicó en 1971, y era la cuarta canción del álbum *Gather Me*. Producida por Peter Schekeryk, entonces esposo y compañero creativo de Melanie, se trata de una sencilla y encantadora canción hecha con percusión ligera, guitarra acústica, simpáticos coros y, por encima de todo, la alegre e inconfundible voz de una estrella del momento. ¿El argumento? Una chica que rueda con su bicicleta bajo la ventana de un chico y regresa al amanecer.

### **INICIATIVA Y DESEO**

El que, en 1971, una chica (y más la hasta entonces cándida e inocente Melanie) invitase a un hombre "a rodar juntos", le preguntase por

su "nueva llave a estrenar" y, por supuesto, le insistiera en que tenía "algo que necesitaba mucho" no tardó en ser interpretado como una metáfora sexual. "Nunca quise sugerir nada sucio", afirmó Melanie en la revista *Rolling Stone* un año después. "Era algo parecido a un chiste en una canción que escribí sin pensar demasiado... Al final, la gente termina escuchando solo lo que quiere oír".

### **SÍMBOLO DE LIBERACIÓN**

Lo que es indudable es que, en el contexto cultural de principios de los años setenta, la canción se convirtió en un símbolo. El movimiento feminista avanzaba, la cultura popular reflejaba cambios en la representación del deseo femenino y libros como *The Female*

**“I rode my bicycle past your window last night  
I roller-skated to your door at daylight  
It almost seems like you’re avoiding me  
I’m okay alone, but you’ve got something I need”**



## BIKE SONG



**Gracias a su letra sugerente, el carisma de su intérprete y, claro, su musicalidad, la canción fue un éxito en medio mundo**

*Eunuch* (Germaine Greer, 1970) o *Fear of Flying* (Erica Jong, 1973) planteaban sin tapujos una liberación sin culpa. Mientras Buñuel indagaba en el cine en la cuestión con la espléndida *Belle de Jour* (1967), otras leyendas de la música como Janis Joplin (*Piece of My Heart*, 1968) o Jane Birkin (*Je t'aime... moi non plus*, 1969) le cantaban al deseo sin bajar la voz ni disimular el temblor en el cuerpo.

### DE WOODSTOCK A ISLE OF WIGHT

Melanie, en todo caso, no era una desconocida. En agosto de 1969 había subido al escenario, sola y con su guitarra acústica, ante cientos de miles de personas en el legendario festival de Woodstock, donde dejó momentos e imágenes inolvidables. Dos años después, en 1970, fue parte del Isle of Wight Festival, ante una multitud aún mayor y compartiendo cartel con The Doors, Jimi Hendrix, Joni Mitchell o The Who. Cuando *Brand New Key* llegó al número uno en 1971, Melanie ya era parte del escenario que estaba definiendo el cambio cultural de la época.

### ÉXITO APABULLANTE

Nada más lanzarse, en las navidades de 1971, *Brand New Key* alcanzó el número uno en EE UU y no lo abandonó hasta casi un mes después. La canción también fue número uno en Canadá, Australia o Nueva Zelanda, y alcanzó

el número cuatro en las listas del Reino Unido solo detrás de bandas como la imprescindible T-Rex o la loquísima Chicory Tip. En 1976, los británicos The Wurzels hicieron una versión que, esta vez sí, alcanzó la cima en Inglaterra, y la canción fue después reinterpretada por The Dollyrots o la diva del country Deana Carter.

### QUÉ PASÓ CON MELANIE

Nacida en 1947 en Queens, Nueva York, Melanie Anne Safka publicó más de treinta álbumes hasta su muerte en Nashville, Tennessee, en 2024. Mucho antes, en 1970, había fundado la productora Neighborhood Records, para asegurarse así el control de su obra. Pese a su enorme éxito, su nombre es rara vez recordado hoy en día: a medio camino entre el folk y el pop y, quizá, demasiado luminosa y convencional para el canon trágico que a veces diferencia a los mitos, Melanie siempre encarnó a la dulzura y la independencia. Una revolución silenciosa como la que, en el fondo, implica el moverse en bicicleta.

### ¡ESCÚCHALA EN SPOTIFY!



### La noche de las velas

**El domingo 17 de agosto, justo antes de la actuación de Melanie en Woodstock, una tormenta descargó una tromba de agua sobre el público. No importó: sola con su guitarra, y como después recordó en múltiples entrevistas, la artista pidió a los asistentes que encendieran sus velas. Miles de pequeñas luces brillaron entre la oscuridad y el barro: una impresionante imagen que, poco después, inspiró su canción 'Lay Down (Candles in the Rain)', otro de los grandes éxitos de su carrera.**

**Mario Ruoppolo entrega cartas en una pequeña isla italiana. Pero, en realidad, reparte algo más: curiosidad, amistad y el emocionante descubrimiento de la poesía. Como tantos otros héroes, lo hace pedaleando: esta es la historia de 'El cartero y Pablo Neruda', una película humilde e inolvidable.**

**RAFA VIDIELLA**



# PEDALEANDO METÁFORAS

### PEQUEÑA PELI

La italiana *Il Postino* (*El cartero y Pablo Neruda*) se estrenó en 1994, y parecía destinada a una existencia discreta. Dirigida por el no demasiado relevante Michael Radford y basada en la novela *Ardiente paciencia* (1985) del chileno Antonio Skármeta, que ya había inspirado otra adaptación cinematográfica en 1983, la película traslada la historia a una pequeña isla del Mediterráneo en los años cincuenta. Es allí donde Mario Ruoppolo, un pescador

sin trabajo, acepta convertirse en cartero para entregar la enorme correspondencia que recibe un vecino ilustre, el exiliado poeta Pablo Neruda. Lo que comienza como un empleo casi accidental termina convirtiéndose en una improbable amistad salpicada de momentos clave, como cuando Neruda le dice al no demasiado culto carter que "la poesía no es de quien la escribe, sino de quien la necesita". ¡Memorable!



**En realidad Mario ya lo entiende todo, pero es al volver a casa pedaleando cuando las palabras empiezan a cobrar sentido**

## **HÉROES EL CARTERO (Y PABLO NERUDA)**

### **ENTRE RIMAS Y CARTAS**

Mario Ruoppolo no es un ciclista heroico ni un aventurero: es, simplemente, alguien que pedalea por su trabajo. Pero esos trayectos cotidianos por caminos polvorientos, calles tranquilas y senderos frente al mar, se convierten en el motor de la historia. La bicicleta le permite ir y venir entre su humilde mundo y el universo intelectual de Neruda. Cada visita es un pequeño aprendizaje en el que Mario descubre las metáforas, la política y hasta el amor. En realidad, Mario ya lo entiende todo (cuando describe el mar o el viento ya habla, sin saberlo, como un poeta), pero es al volver a casa pedaleando cuando esas palabras empiezan a cobrar sentido.

### **EL ACTOR QUE NO VIO SU GRAN ÉXITO**

El rostro de Mario es el del actor napolitano Massimo Troisi, que también participó en el guion. Troisi llevaba años gravemente enfermo del corazón, pero insistió en rodar la película: algunas escenas sobre la bici fueron hechas con dobles para evitarle esfuerzos. El rodaje terminó en junio de 1994 y, apenas doce horas después, Troisi murió en su casa de Roma a los 41 años. La película se estrenó pasadas unas semanas, y su frágil y profunda interpretación quedó asociada para siempre a su despedida.



**“La poesía no es de quien la escribe, sino de quien la necesita”, le dice Mario Ruoppolo a Pablo Neruda, frustrado por no saberle poner nombre a las palabras que explotan dentro de su cabeza y de su corazón**



### **TRASEL CARTERO**

**‘El cartero y Pablo Neruda’ se rodó principalmente en dos islas italianas, Procida (en el golfo de Nápoles) y Salina (en el archipiélago volcánico de las islas Eolias, al norte de Sicilia). De la primera pueden reconocerse el puerto de Marina Corricella o la Spiaggia di Pozzo Vecchio, conocida hoy como “La playa del Postino”. En Salina, en concreto en el pueblo de Pollara, se rodaron los caminos por los que Mario pedalea hasta la casa del poeta, con el espectacular cráter volcánico abierto al mar como telón de fondo. Esos escenarios hoy forman parte de distintos itinerarios turísticos, muchos de ellos pensados para recorrerse en bicicleta siguiendo las rutas del cartero. En Santa Marina Salina, además, el paseo marítimo lleva el nombre de Massimo Troisi, y alberga una escultura dedicada al actor y a su personaje acompañados, cómo no, por una bici frente al Mediterráneo.**

## **HÉROES EL CARTERO (Y PABLO NERUDA)**

### **DE NERUDA A NOIRET**

El poeta chileno, premio Nobel de Literatura en 1971, es interpretado por Philippe Noiret, uno de los grandes actores del cine francés, que crea un Neruda irónico, cercano y paciente. La historia mezcla realidad y ficción: aunque Neruda vivió exiliado en Italia a comienzos de los años cincuenta (en concreto, en Capri), el personaje de Mario Ruoppolo es completamente imaginario y creado por Skármeta para su novela. Ese juego entre verdad histórica y fantasía literaria funciona a la perfección: Neruda es una especie de maestro involuntario que enseña a Mario, y al espectador, a mirar la vida de otro modo.

### **UNA ISLA DE CINE**

Buena parte de la magia de la película se debe a su atmósfera visual y sonora. La fotografía de Franco Di Giacomo captura con una belleza extraordinaria el paisaje volcánico y luminoso de las islas Eolias donde, especialmente Salina, se rodaron muchas escenas. La música, compuesta por el argentino Luis Bacalov, aporta una delicadeza melancólica que ganó el Oscar a la mejor banda sonora original. Esa combinación de luz mediterránea, silencio y melodía convierte cada trayecto ciclista en algo casi hipnótico.

### **LA BELLEZA DEL DESEO**

Toda esa educación sentimental gira en torno a una joven, Beatrice, de la que Mario se enamora perdidamente. Beatrice es interpretada por Maria Grazia Cucinotta, que aporta al filme una irresistible mezcla de sensualidad y naturalidad. “Tu sonrisa”, le dice Mario a Beatrice en una recordadísima escena, “se extiende como una mariposa”: es así como, de pronto, la poesía deja de ser teoría para convertirse por fin en arma para explicar el deseo.

MUNDOBICI

# AL TRABAJO EN BICI

Durante décadas, la bicicleta ha sido herramienta, sustento y oportunidad laboral. Hoy vuelve a abrirse paso en nuestras ciudades y territorios, y Bici Lab Andorra recupera esa relación directa entre trabajo y ciclismo en 'Un negoci sobre rodes', exposición imprescindible y abierta hasta primavera de 2027.

**RAFA VIDIELLA/FOTOS: TONY LARA**

**H**ubo un tiempo en el que, sin explicaciones ni discursos, la bici era parte del paisaje laboral. Carteros que conectaban pueblos, lecheros que atravesaban ciudades antes del amanecer o trabajadores del campo las usaban como una herramienta más, tan integradas en la vida que pasaban desapercibidas. En un contexto completamente distinto esa lógica reaparece ahora, y es en ese cruce entre memoria y presente donde se sitúa *Un negoci sobre rodes*, la nueva exposición del Bici Lab Andorra.

## **Un museo que piensa la bici**

Consolidado ya como uno de los espacios más interesantes de Europa a la hora de interpretar la bicicleta más allá de su dimensión técnica, el museo andorrano no se limita a mostrar modelos o recorrer su evolución histórica sino que propone lecturas más complejas que conectan la bici con la sociedad, la economía o la cultura. "Entendemos la bici

## **HISTORIAS EN EL ESPACIO**

**Como es costumbre en el Bici Lab, llama la atención la capacidad de la exposición para convertir historias en algo tangible. Muchas de estas historias están asociadas a bicis y objetos cedidos por los propios protagonistas, lo que introduce una dimensión física que refuerza el relato y evita que se quede en lo puramente narrativo. ¿Un buen ejemplo? La presencia de una GAC de principios del s.XX usada por el cuerpo de bomberos de Barcelona, y con la que se construye un diálogo con un bombero actual.**





como algo con muchos vértices y perspectivas”, explica su director, Eduard Tarrés, y esa idea atraviesa la recién estrenada exposición en la que, una vez más, la bici no es un elemento aislado sino un vínculo que permite, transforma y genera.

Porque *Un negoci sobre rodes* parte de una observación sencilla: la relación entre trabajo y bicicleta es mucho más profunda y diversa de lo que suele contarse. “Queríamos hablar de algo muy universal pero que cada uno vive de forma distinta”, señala Tarrés, y por eso la exposición despliega un abanico de oficios que nacieron con la bici, otros que la incorporaron como herramienta clave y algunos que, ahora, encuentran nuevas formas de desarrollarse en torno a ella. El visitante, en resumen, no se enfrenta a una tesis cerrada sino a una serie de ejemplos que construyen un relato.

En paralelo, aparece una idea que sobrevuela el recorrido: el cambio constante del trabajo, oficios que desaparecen, mutan o surgen en contextos muy distintos a los de hace unas décadas. Como apunta Tarrés, “sorprende cómo en tiempos de IA la bici sigue encontrando su lugar, adaptándose sin necesidad de reinventarse por completo y manteniendo una lógica que sigue funcionando”.

### Historias con nombre propio

El núcleo de la exposición son quince protagonistas reales que sostienen el relato. Quince personas concretas y con trayectorias reconocibles, que explican en primera persona y en contextos muy distintos qué significa trabajar con bici, y que a través de frases escritas a mano, fragmentos de entrevistas en audio y en su idioma original o, por supuesto, bicicletas, regalan una cercanía difícil de imaginar.

Porque el recorrido combina tiempos, geografías y situaciones sin establecer jerarquías. El testimonio de Mike Sheenan, uno de los últimos carteros irlandeses que trabajaban en bicicleta a finales de los años setenta, convive con el de Nuri Soto, una *rider* actual que se rebeló ante la precariedad fundando el colectivo Mensakas. Y, entre medias, perfiles que amplían el campo de visión y evitan cualquier lectura simplista, como los de Ismaila Gadji

(un senegalés que llegó a España y usaba la bici para ir a trabajar al campo), David Menguía (repartidor de leche en Ciudad de México), Yldor Llach (artista de circo en bici), Kilian Elvira (diseñador de producto en Forestal), Stephan Van der Zwan (fundador de Procyding Stats), Lois Raposo (afilador en Madrid), Jan Panyaufeuang (conductor de Samlor en Tailandia) o Carmen Estévez (fundadora de la empresa de ciclogística Bikelogic).

“Queríamos mezclarlos a todos”, resume Tarrés, “no para coleccionar casos sino para tejer una red de relatos que dialogan entre sí, permitiéndonos entender hasta qué punto la bici atraviesa realidades muy diferentes”.

### LA PASIÓN

**“Creo que todas las historias mostradas tiene algo en común”, explica Tarrés, “y es que sus protagonistas tuvieron un punto de inflexión en su vida que canalizaron con la bicicleta”. A veces como oportunidad, y otras como necesidad, la exposición reúne esas experiencias sin buscar una conclusión cerrada más allá de que, como concluye el director del museo, “para bien o para mal todos los que trabajamos en torno a la bici la hemos convertido también en una gran pasión”.**

### APRENDER HACIENDO

**La parte final del recorrido introduce una dimensión participativa que encaja y aporta una capa adicional de comprensión. “Queríamos que la gente pudiera jugar y aprender desde la perspectiva del trabajo y la bici”, explica Tarrés. Por eso el visitante puede enfrentarse a un reto de ciclogística en el que organizar un reparto, ajustar un cambio en un guiño a los mecánicos o recorrer un mapamundi que recoge historias que no han podido incluirse en la exposición.**



MUNDOBICI

# CARGO BIKES: ¿LA ELECCIÓN DE LOS TALLERES?

La primera vez que una bici de carga entra en un taller pasa siempre lo mismo: se mira y alguien pregunta qué hacer con ella. En España siguen tratándose como una moda que ni siquiera ha llegado... Pero pueden suponer un gran negocio. **JON HERNANDEZ**

Europa es, desde hace tiempo, territorio propicio para las bicicletas de carga. En Alemania se vendían unas 60.000 en 2018, que se multiplicaron casi por cuatro en 2024. El mercado de la bici vive tiempos convulsos, pero las cargo siguen empujando: según *Cycling Industries Europe*, las ventas no han parado de crecer desde las 115.000 unidades que ya se despachaban en 2022.

España va por detrás en volumen, pero no en dirección. Según la Asociación de Marcas y Bicicletas de España (AMBE), la venta de bicicletas de carga creció en 2024 un 15% respecto al año anterior. No ha habido un boom, pero sí un goteo constante que, quizá más pronto que tarde, puede darte trabajo si tienes un taller.

## La ciudad empuja (y la ley también)

Zonas de bajas emisiones, cambios en el reparto de mercancías, presión por reducir emisiones y la realidad de que moverse en furgoneta por el centro de cada vez más ciudades es muy poco viable: la movilidad urbana se está rediseñando por varias vías a la vez, y en España ese marco se consolida con la Ley 9/2025 de Movilidad Sostenible, que ordena el tablero y empuja a planificar y evaluar la movilidad con criterios de sostenibilidad. La ley no impone comprar bicicletas de carga, pero sí facilitará un entorno que haga más atractiva cualquier alternativa que reduzca coches y furgonetas en el centro.

De cara a los talleres, la conclusión parece obvia: cuando una bicicleta pasa de ser ocio



### TRES RETOS EN EL TALLER

**El primero es el espacio: una bici de carga no “ocupa más”, sino “distinto”. Corta pasillos, bloquea elevadores y, si no tienes un sitio preparado para recibirla, te obligará a mover bicis cuatro veces antes de tocar un tornillo, un coste que no aparecerá hasta que te des cuenta de que la jornada ha terminado y no ha cundido. El segundo reto es el de los repuestos: con las bicis de carga entran medidas menos habituales, piezas específicas de dirección o estructura, frenos y discos dimensionados para cargas mayores y un trabajo de rueda que**

**no perdona. Si tu cadena de suministro ya es delicada, aquí la fricción aumenta: marcas con su propio ecosistema, componentes que no tienes en stock, tiempos de reposición que te dejan la bici parada y un cliente que no puede esperar. Y el tercero es la formación: los frenos, dirección o la capa eléctrica de una carga e-bike exigen una preparación diferente. El “me suena que” aquí sale muy caro: hablamos de talleres “que saben gestionar un vehículo”, no de simples centros de reparación o mantenimiento, y eso implica una diferencia más técnica que operativa.**



**Para un taller, las bicis de carga pueden ser una bendición o un incendio. O, más bien, una oportunidad: los que lleguen antes se quedarán con el pastel**



a ser herramienta de trabajo o vehículo familiar, todo cambia. Las bicis de carga serán la mejor forma de llevar a los niños, repartir mercancías o, simplemente, una máquina básica para sostener el negocio. En esas circunstancias la tolerancia al fallo es nula y, para un taller, eso puede ser una bendición o un incendio. O, mejor todavía, una oportunidad, porque los talleres que lleguen antes se quedarán con el pastel.

Porque el dinero no está en reparar de vez en cuando una pieza de una carga bike, sino en ser el taller al que se acudirá sin dudas cuando aparezca la primera flota pequeña, el primer cliente empiece a usarla a diario o el primer ayuntamiento o empresa pongan en marcha un programa piloto. ¿La clave? Estar listo antes de que el negocio sea evidente, porque cuando el mercado se activa de verdad casi todos entran tarde y mal, mientras que el taller que ya tiene criterio y método (tiempos, herramientas, circuito de entrada y salida, seguridad) se llevará lo importante: mantenimientos recurrentes, tickets más altos, y, sobre todo, relaciones estables.

No hablamos de fantasías, ni decimos que las cargo bikes sustituirán en los talleres el negocio en torno al MTB, la carretera o las revisiones periódicas, pero sí pueden abrir otra puerta. Una puerta distinta, más urbana, utilitaria, repetida y menos dependiente de la temporada de carreras o el mal o el buen tiempo.

### TRES MANERAS DE EMPEZAR MAÑANA

**Dale a las bicis de carga un carril propio a nivel mental, no las metas en el mismo saco que al resto. Cita obligatoria, diagnóstico claro, tiempos realistas... Si vas a atender vehículos de trabajo (de flota o de cliente intensivo) decide desde ya cómo gestionarás y cuánto cuesta la prioridad. Aquí la ambigüedad te mata, porque te obliga a hacer encaje de bolillos y te llena el taller de “solo es un momento”. Construye un mini-stock con cabeza y asegúrate de tener proveedores listos para reaccionar. No es cuestión de llenar estanterías, pero sí de evitar parones absurdos: ten consumibles de freno que se demanden, material de rueda orientado a carga y dos o tres referencias que te salven el día según el parque que ya estás viendo en tu zona. Más que acertar con el 100% del catálogo, es importante reducir al mínimo el “me falta una pieza y eso implica que la bici se queda un día más”. Forma a una o dos personas y diseña bien el puesto: un sistema decente de sujeción, una forma segura de elevar o estabilizar la bici, un protocolo de prueba final, un checklist básico de seguridad y, sobre todo, tener a alguien de referencia dentro del equipo. El negocio de la bici de carga no escala bien si la toca y atiende “el que en ese momento está libre”.**

# SUBBÉTICA

TIERRA CICLISTA



## PERSONAS Y BICICLETAS

En el corazón de Andalucía, el cicloturismo se convierte en una forma de entender la vida. Recorremos la Subbética, un destino lleno de rutas pero, sobre todo, de encuentros y de experiencias.

**JAIME NOVO**





**H**emos vuelto a pedalear por el interior de Andalucía, una zona a la que hemos cogido una querencia especial. Porque podríamos hablar de los olivares infinitos o del silencio de los paisajes en las carreteras secundarias. O hacer un resumen del patrimonio que cruzamos sobre el sillín o de la gastronomía con la que nos premiamos cada vez que bajamos de la bici. Lo cierto es que, cuando volvemos, siempre lo hacemos con las alforjas repletas de anécdotas que tienen nombre y apellido.

### Súbete

Acabamos de rodar por la provincia de Córdoba, más en concreto por la comarca de la Subbética. Un lugar que te reconcilia con el mundo, y la sensación es la de haber disfrutado de una experiencia diseñada por cicloturistas para recibir cicloturistas.

A vista de pájaro, lo primero que encontramos son dos grandes rutas circulares que nos llaman a gritos. El Anillo Sur se compone de unos 47km, en su mayoría formados por carreteras secundarias y bien asfaltadas, ideales para los aficionados al ciclismo deportivo o al cicloturismo de alforjas. Desde el Pinar de Rute al inmenso Embalse de Iznájar y pasando por la subida al Canuto, capaz de regalarte una de las vistas más sobrecogedoras de la Península Ibérica.

Al norte nos esperan otros 89 kilómetros, esta vez más orientados al gravel. En ellos destaca la Vía Verde del Aceite, llena de escapadas y experiencias como la oscuridad de la Cueva de los Murciélagos en Zuheros, el sonido del agua en las Chorreras del Río Bailón, las imponentes paredes de las Buitreras de Luque o el techo estrellado del Picacho en el macizo de la Sierra de Cabra, conocido como el Balcón de Andalucía.

### Lugar privilegiado

Es en el extremo de este anillo norte donde nos recibe el Centro Cicloturista Subbética, un punto de encuentro iluminado por la sonrisa de su gerente, María Camacho, y de uno de sus guías, Javier Sánchez. "El centro está en un enclave de privilegio", nos explica María, "donde se unen cicloturismo, naturaleza, gastronomía y cultura". Es, desde luego, la puerta principal de un territorio que crece y se ofrece en silencio: si lo miras, te dice "aquí estoy", porque sabe que cuando pongas tus ruedas en sus rutas no vas a querer abandonarlo.

Pero la Subbética se respira también cuando no estás pedaleando. "Abro cuando llego y cierro cuando me voy": así resume su día a día Lorena, propietaria de El Orvío, una pequeña tienda en Priego de Córdoba donde preparan un bocadillo de jamón, tomate y aceite de esos que te devuelven la vida. Allí no hay clientes, hay vecinos. "¿No habéis probado el

turrolate?", pregunta Lorena sin dejar de presumir de los productos de la tierra. "Pues os vais a llevar uno cada uno". Y, efectivamente, nos los llevamos, porque esa mezcla de chocolate, almendras y azúcar es la barrita energética definitiva para cualquier repecho.

### Escucha

El ritmo lento de la bici es el que te permite descubrir lo que a veces nos quiere ocultar la velocidad. Lo aprendemos con Antonio Pestana, de Explora Natura. En su ruta ornitológica casi podemos tocar una collalba negra o un roquero solitario. "Si pasas por un terreno y quieres ver pájaros, tienes que ir pausado. ¿Los oyes?", pregunta. "Estamos ahora mismo escuchando un verdecillo y un pinzón vulgar. Si no paras, todo esto te lo pierdes".

Esa pasión también brota a borbotones en las palabras de Antonio Poyato, el guía que nos descubre los secretos de la Cueva de los Murciélagos; o en las de Emilio Ruiz, que nos abre las puertas a la Villa Romana y el poblado ibero de Almedinilla. Porque la Subbética es de esos lugares que parecen hechos para la bicicleta, y lo mejor es todo lo que pasa cuando te bajas de ella. No tienes la sensación que ser un "visitante" o un "cicloturista", sino la de estar pasando a saludar a unos amigos de toda la vida y pedalear por su propia casa.

**El pausado ritmo de la bicicleta es el que mejor te permite disfrutar de los innumerables encantos que te esperan en la zona**

### En video

**Si te han entrado ganas de visitar la Subbética cordobesa, tienes que echar un vistazo al video que hicimos durante nuestro viaje: ¡escanea y disfruta!**



### Imprescindible

**El Anillo Cicloturista Sur, de unos 47 kilómetros y completamente asfaltado, es una ruta ideal para bicis, con lugares tan recomendables como el Pinar de Rute. El Anillo Cicloturista Norte es más largo (unos 89 kilómetros) y discurre principalmente por pistas de tierra y tramos de gravel, bordeando el Geoparque y con paisajes destacados como el Bailón o las Buitreras. ¿Una parada recomendable? El Orvío, en Priego, una tienda de alimentación donde miman a los ciclistas (y a quienes no lo son).**

### Toda la información

**Si quieres llevarlo todo preparado, visita la web oficial de Turismo de la Subbética, donde encontrarás los puntos clave, tracks descargables e información de muchos lugares maravillosos.**



# BED & BIKEFAST

**Para pedalear mejor y llegar más lejos hay que descansar bien.** Por eso, no os proponemos una habitación sino el campo base perfecto: nuestra selección de establecimientos con el sello Bikefriendly os permiten a tu bici y a ti reponer fuerzas para devorar kilómetros en vuestras escapadas de primavera.



01

## **CICLOLODGE (LOZOYA, MADRID)**

Un paraíso en la Sierra de Guadarrama. Sus dueños son ciclistas, con eso te lo decimos todo: un centro de alto rendimiento en plena montaña con los puertos de Navafría y la Morcuera a tiro de manillar. Y, como debe ser, taller, alquiler, spa con vistas y cocina especializada para deportistas.



02

## **FINCA ALBELLONS (CAIMARI, MALLORCA)**

El exclusivo y acogedor refugio de agroturismo a los pies de la Serra de Tramuntana. Un sueño para el ciclismo de carretera con espacio cerrado para bicis, taller de mantenimiento y gestión de alquiler. Piscina con vistas, masajes personalizados y aceite de oliva de su propia finca para recuperar fuerzas.

03

## **LAS CALDAS VILLA TERMAL (OVIEDO, ASTURIAS) \*\*\*\***

¿El epicentro del ciclismo en el corazón de Asturias? Podría ser, porque este complejo combina el relax de su balneario con cuidados servicios técnicos que incluyen taller, zona de lavado, custodia y la posibilidad de subir



la bicicleta a la habitación. Un enclave estratégico para desafiar puertos míticos como el Angliru o el Gamoniteiro.

04.

## **PRINCESA PARC MOUNTAIN RESORT & SPA (ARINSAL, ANDORRA) \*\*\*\***

Abrigado por los Pirineos, el cuartel general perfecto para disfrutar de la montaña en todas sus variantes. Acaban de renovar su espacio ciclista con herramientas, zona de lavado y custodia incluida. Ofrecen picnics específicos para rutas largas y toda la información sobre las ascensiones más míticas de Andorra.



## 05

### **HOTEL TIERRA DE BIESCAS (BIESCAS, HUESCA) \*\*\*\***

Ubicado en la puerta de entrada al Valle de Tena, cuenta con veinte años de experiencia acogiendo concentraciones deportivas. Su ubicación es perfecta, justo en el nudo que conecta las mejores rutas del Pirineo Aragonés. Si quieres un capricho, su centro Wellness incluye sauna, piscina climatizada y masajes con carta de tratamientos propia.

## 06

### **HOTEL VIURA (VILLABUENA DE ÁLAVA, ÁLAVA) \*\*\*\***

Impresionante hotel de arquitectura cúbica donde el enoturismo y la bici se abrazan en plena Rioja Alavesa. Diseño integrado entre viñedos junto a carreteras que serpentean entre bodegas. Tienes disponibles bicicletas de cortesía y un completo Espacio Bikefriendly con todo lo necesario para cuidar tu montura.

## 07

### **RESORT LA COSTA BEACH & GOLF (PALS, GIRONA) \*\*\*\***

A escasos metros de la Platja de Pals, este resort te permite mapear el Empordà desde la misma puerta. Ofrecen alquiler para todos los niveles, rutas guiadas y propuestas personalizadas tanto para carretera como para MTB. Combina deporte y relax con acceso a un entorno natural de lo mejorcito de la península.



## 08

### **TURISMO RURAL OS ORMOS (ESPUÉNDOLAS, HUESCA)**

Uno de los pioneros en el sello Bikefriendly. Ubicación estratégica en el Pirineo aragonés y especialmente cómodo para grupos y familias. Muy cerca de Jaca y de los centros BTT Zona Zero y Alto Gállego. Sus servicios son de primer nivel: desde alquiler de GPS y guías hasta picnics y catering post-ruta. Lo sabemos por experiencia... ¡No te vas a querer marchar!

## 09

### **SNÖ ARAGÓN HILLS (FORMIGAL, HUESCA) \*\*\*\***

Un icono para la temporada primaveral en el mismo epicentro de las pistas de esquí. Listo para que ataques puertos de montaña míticos como el Portalet. Las instalaciones son modernas y amplias, con un completísimo espacio Bikefriendly y un SPA con circuitos de contraste y cabinas de masaje del que te costará salir.

## 10

### **SNÖ HOTEL BIELSA (BIELSA, HUESCA) \*\*\***

Rodeado de pistas forestales graveleras en el umbral del Parque Nacional de Ordesa y Monte Perdido. La línea de salida perfecta para recorrer el Valle de Pineta y las rutas más espectaculares del Pirineo Central. Cruza a Francia sin bajarte de la bici y afronta colosos como el Tourmalet, Aubisque, Aspin, Plateau de Beille, Envalira, Arcalis o La Bonaigua. Casi nada.





**La ciudad estadounidense de Portland es famosa por sus puentes, y por eso es lógico que uno de los puentes ciclistas más simbólicos esté allí. Hablamos del Tilikum Crossing, que desde 2015 cruza el río Willamette y es exclusivo para trenes, autobuses, peatones y bicicletas.**

ZACSEYMOUR

MA  
RA  
VI  
LLAS

# COME TOGETHER PORTLAND

Hay infraestructuras que impresionan por su tamaño. Otras lo hacen por lo que simbolizan. Sin duda alguna, el puente Tilikum Crossing pertenece a estas últimas: sus torres de 55 metros de altura y sus poco más de 500 metros de longitud no son apabullantes, pero sí resulta fascinante que el coche privado no tenga en él ningún espacio para circular.

#### **Automóviles prohibidos**

Tras unos cuatro años de construcción, el Tilikum Crossing fue inaugurado el 12 de septiembre de 2015. Concebido como pieza clave de la llamada Orange Line del tren ligero local, el MAX Light Rail, el puente se diseñó como infraestructura multimodal solo para el transporte público, los peatones y los ciclistas. Por eso, el periódico local *The Atlantic* lo definió como "el puente que prohibió

# MA RA VI LLAS COME TOGETHER

los coches”, mientras que el promotor del proyecto, la agencia de transporte público TriMet, siempre lo ha presentado como “El puente de la gente”.

Por el centro de su tablero circulan los trenes ligeros MAX, el tranvía Portland Streetcar y líneas de autobuses urbanos como la FX2-Division, la 9-Powell Blvd, la 17-Holgate/Broadway o la 19-Woodstock/Glisan. Pero es en sus extremos, fuera del haz de cables, donde se abren dos generosos corredores laterales de más de cuatro metros de anchura para peatones y ciclistas. Una ubicación en el borde que no es casual sino que, según la memoria del proyecto de Donald MacDonald Architects, mejora las vistas y refuerza la sensación de seguridad al separar claramente los flujos de tráfico.

## El puente de la gente

Según distintas estimaciones, el coste del puente rondó los 130 millones de dólares, y fue construido durante los mandatos consecutivos de los alcaldes Sam Adams (2009-2012) y Charlie Hales (2013-2017), ambos pertenecientes al Partido Demócrata. En una ciudad donde la movilidad activa forma parte de la identidad cívica, Tilikum se convirtió en una pieza coherente con esa tradición, una coherencia corroborada por premios como el de Best Highway/Bridge concedido en 2016 por la revista *Engineering News-Record*, que lo destacaba como el mayor puente de EE UU dedicado exclusivamente al transporte público y la movilidad activa.

Pero lo que sin duda termina de identificar al puente es su propio nombre, Tilikum, una palabra del Chinook Wawa (lengua de contacto histórica del noroeste del

Pacífico) que significa “gente”, “comunidad” o “parientes”. El nombre fue elegido tras un proceso participativo en el que se recibieron cerca de 9.500 propuestas. Chet Orloff, historiador y presidente del comité de denominación, declaró que la elección “simbolizaba la idea de reunirse” y reflejaba “las conexiones que se establecen cuando se cruza el puente caminando o en bicicleta”.

Y es difícil no estar de acuerdo, porque cruzar Tilikum no se parece en nada a cruzar otros puentes urbanos. Aquí no hay velocidades desorbitadas, adelantamientos agresivos o el ruido constante del tráfico privado, sino

## CAPITAL EN RETROCESO

**En 2014, y según el American Community Survey citado por el Portland Mercury, el 7,2% de las personas que ibam a trabajar en Portland lo hacía en bici, lo que la convertía en la ciudad más ciclista de EE UU. Pero el porcentaje cayó tras la pandemia: el teletrabajo parecía explicar parte del descenso, pero BikePortland señala el deterioro de la percepción de seguridad vial y el aumento de los robos como factores determinantes. Para revertir la situación, la ciudad ha relanzado el sistema público Biketown (nacido en 2016 y patrocinado por Nike, cuya sede mundial se encuentra en Portland), sumándole e-bikes y ampliando su cobertura a más barrios periféricos.**



MA  
RA  
VI  
LLAS  
**COME  
TOGETHER**

unos pocos autobuses, silenciosos trenes y personas andando o pedaleando. La web *BikePortland*, referencia imprescindible para entender la cultura ciclista local, celebró su apertura en 2015 calificándolo como “el adorable nuevo puente libre de coches”, destacando además cómo mejoraba la conectividad entre barrios como South Waterfront, Lair Hill o Brooklyn.

**Importante conexión**

Un estudio elaborado por la Portland State University calculó que el puente ha sumado más de 1.100 viajes diarios en bici a los cruces sobre el río Willamette, algo lógico considerando que conecta directamente el campus de la Oregon Health & Science University (en South Waterfront) con el Central Eastside o la zona del Oregon Museum of Science and Industry (OMSI), un importante foco cultural y familiar local. Por eso, es frecuente cruzarse en el puente con estudiantes, personal sanitario, oficinistas y, los fines de semana, familias que pasean junto al río, en un lugar que para colmo está a pocos minutos del *downtown* o centro de la ciudad.

¿Su momento de mayor esplendor? Sin duda es el Providence Bridge Pedal, el gran evento anual que abre todos los puentes de la ciudad a miles de ciclistas y que provoca que entre 40.000 y 50.000 personas lo crucen en una sola jornada festiva. Pero eso es excepcional, porque el Tilikum Crossing brilla cada día como una maravilla ciclista, especialmente por lo que representa ideológicamente, su elegancia arquitectónica y, sobre todo, por ser un cruce realmente funcional, que facilita cada día a miles de personas el llegar de forma sostenible y activa a sus destinos.





ESTO SÍ ES  
**ÁMSTERDAM**

Mientras lees esto una grúa corta en mil pedazos el Fietsflat, quizá el aparcamiento de bicicletas más famoso del mundo. Tras 22 años de servicio y estar a punto de “mudarse” a París o al aeropuerto de Schiphol, el Fietsflat será fundido en un horno de Tata Steel. Esta es la historia de lo que implica improvisar y el coste que genera el no prever bien las cosas. **ANA CASTÁN**

**ADIÓS,  
FIETS  
FLAT**

**E**l Fietsflat, la fea infraestructura que que la ciudad aprendió a querer: así podríamos denominar a un aparcamiento que, cuando abrió sus puertas en 2001 junto a la estación central de Ámsterdam, generó una reacción ciudadana no demasiado entusiasta. Fue descrito como “feo” y “fuera de contexto”, y hubo incluso quien presentó una oposición formal a su instalación. Sin embargo, y pese a que estaba previsto para ser usado solo durante cinco años, el Fietsflat ha durado más de veinte. “Lo que se construyó como un parche mientras se planificaban los aparcamientos subacuáticos”, explica René Dronkers, consultor del Ayuntamiento de Amsterdam y actualmente en Bikenine, “ha estado a punto de convertirse en algo permanente”.

Es cierto: la ciudad se acostumbró tanto a esta estructura que la adoptó como parte de su identidad, y se cambiaron las tornas: cuando en 2023 se anunció su demolición fueron muchas las voces que reclamaron protegerlo como patrimonio cultural. En su origen, el Fietsflat era un aparcamiento de bicis con rampas y modular, diseñado por Don Murphy y construido por Anne van der Sluis con la infrecuente perspectiva de poder desmontarse y reutilizarse en otro lugar.

#### **El Fietsflat en el Sena**

Tanto, que en mayo de 2023 una delegación francesa aterrizó en Ámsterdam para estudiar la viabilidad de un traslado. Si el Fietsflat iba a derribarse... ¿Por qué no, aprovechando su modularidad, llevárselo a París y usar su capacidad para alojar 2.500 bicicletas durante los Juegos Olímpicos de 2024? Durante tres meses la idea fue estudiada por expertos, y se

### **Diseñado de forma modular, el Fietsflat estuvo a punto de cambiar Ámsterdam por el Sena, pero su realidad ha terminado siendo mucho menos idílica**

esbozaron imágenes del aparcamiento flotando sobre el Sena. Hasta que las autoridades de la capital francesa empezaron a preguntarse si no sería demasiado grande e incurrirían en unos costes y esfuerzos injustificables. “Es algo que, por desgracia, les ocurre muchas veces a las ciudades”, nos explica René Dronkers. “El aparcamiento se tiene en cuenta cuando el problema ya está presente”.

Pero la idea de una mudanza seguía sobre la mesa. Algunos académicos y entusiastas neerlandeses lanzaron una campaña pública para encontrarle una segunda vida a la estructura. Esta vez, el candidato estaba mucho más cerca: el aeropuerto de Schiphol, a las afueras de Ámsterdam. El lugar debía ser más sostenible y unos dos mil trabajadores iban pedaleando a diario hasta allí, por lo que el encaje parecía perfecto. Catalien Peerdeman, compañera de René en Bikenine y especialista en infraestructura ciclista, entró como intermediaria entre el ayuntamiento y el aeropuerto. Se evaluó la viabilidad del despiece



y traslado, se revisaron los planos y se llegó al optimista diagnóstico de que, en efecto, la estructura podía reciclarse.

Pero el problema era otro: después de más de veinte años, nadie podía prever cuántas piezas necesitarían reemplazarse hasta desmontar el aparcamiento. Los presupuestos iniciales, que hablaban de entre 300.000 y un millón de euros, desembocaron en un cálculo de más de 1,5 millones, y el traslado por los canales y la instalación junto al Hilton podrían alcanzar los 4,5 millones de euros. Diez veces el coste de la construcción original, y casi seis veces más que demolerlo y transformarlo en chatarra, por lo que se desestimó reutilizarlo.

#### Un par de buenas lecciones

Para Catalien Peerdeman, "la gente piensa muchas veces en lo conveniente de reciclar, pero esta vez se quedaron paralizados por los posibles costes de hacerlo. El objetivo no debería haber sido gastar menos sino reutilizar todo el material, y además no hubo un proceso estructurado de licitación con especialistas en reciclaje de estructuras". En resumen: la idea, la fantasía y el entusiasmo llegaron mucho antes que el método, y eso llevó a no poder hacerlo realidad.

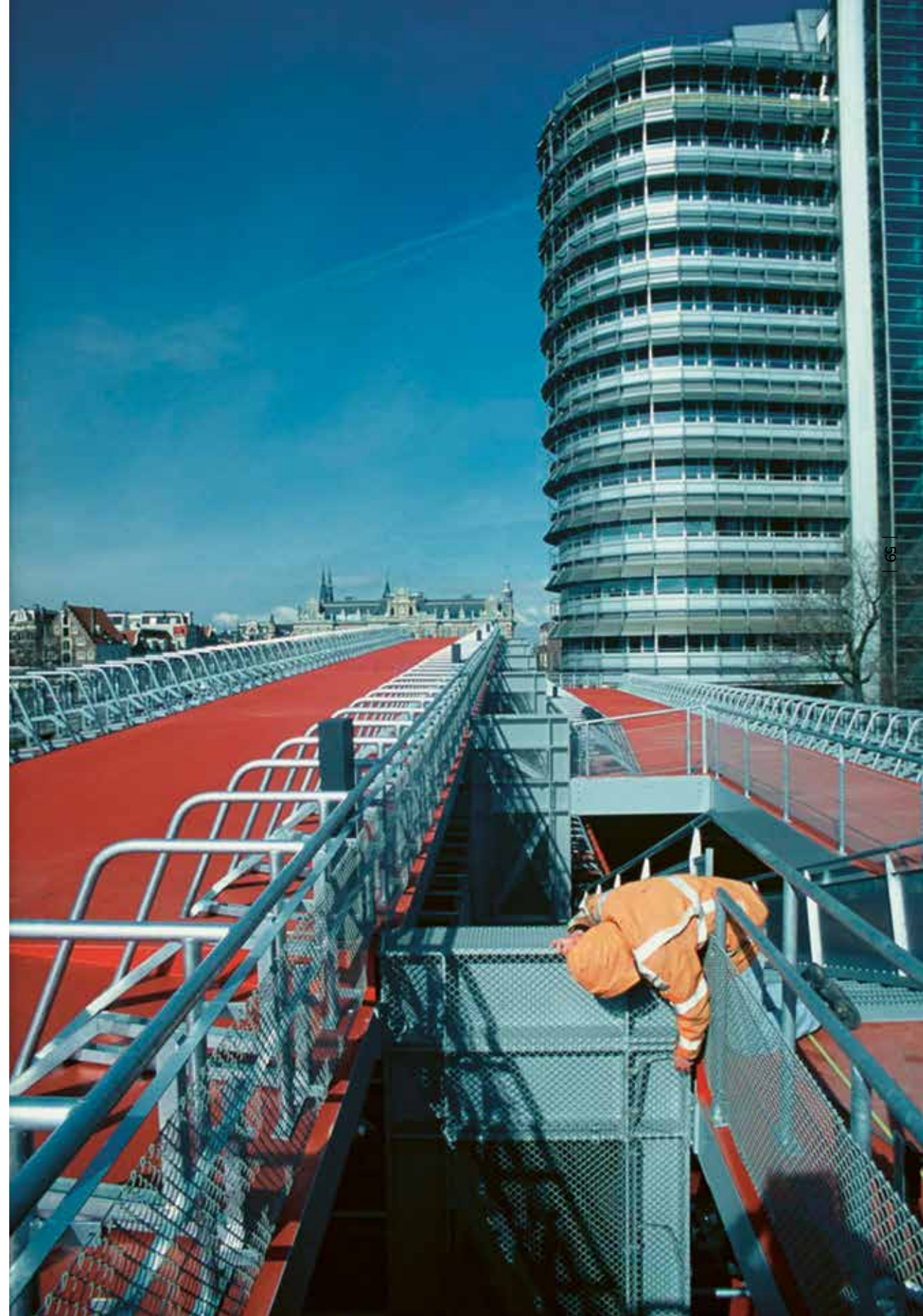
Sin embargo, cuando René y Catalien fundaron hace tres años Bikenine, sí supieron explotar todas las lecciones aprendidas con el Fietsflat. "El aparcamiento de bicicletas suele ser la última pieza a pensar en estos proyectos", critican, "y por eso en 2001 se tuvo que imponer una solución temporal que se prolongó mucho más de lo previsto. Lo que nació como un parche casi se volvió insustituible, y eso nos deja un gran consejo: si promovéis el ciclismo, preparaos para un futuro tsunami

#### UN TSUNAMI... DE CIFRAS

**Ámsterdam no improvisó el Fietsflat por capricho sino por necesidad: en la ciudad hay unas 880.000 bicis, cifra ligeramente inferior al número de habitantes (alrededor de 920.000) según datos oficiales del Gemeente Amsterdam. Cerca del 36% de todos los desplazamientos urbanos se realizan en bici, cifra que supera el 60% en trayectos internos al centro según el informe municipal Facts & Figures Cycling in Amsterdam. La estación central es el epicentro del fenómeno: antes de la apertura de los nuevos aparcamientos subacuáticos, el entorno de Amsterdam Centraal sufría una saturación crónica con decenas de miles de bicicletas aparcadas a diario. Para absorber esa demanda, se inauguraron entre 2023 y 2024 dos grandes parkings bajo el agua, IJboulevard y Stationsplein, con capacidad conjunta para más de 11.000 bicicleta e integrados bajo el IJ y el frente marítimo.**

de aparcamientos, que puede no llega en diez años sino en muchísimos menos".

En el fondo del canal, junto a la estación central de Ámsterdam, dentro de poco no quedarán más que los cuarenta postes de hormigón y acero sobre los que se asentaba el Fietsflat. Nadie sabe aún qué hacer con ellos: podrían convertirse en la base de un parque flotante, quedarse como una cicatriz urbana o simplemente, demolerse para que los botes y lanchas tengan más espacio donde recoger turistas. Sí, ahí mismo, donde una vez estuvo el aparcamiento de bicis más fotografiado del mundo y una de las imágenes más icónicas de la ciudad.



**ILUSTRADOS**

# MAMA RRA CHOS

En la Comuna 13 de Medellín las calles se empinan y Pablo Azul pinta como quien baila. Y pinta bicicletas, bicicletas sobre ruedas ardientes, que cuentan apasionadas canciones llenas de alegría, felicidad y movimiento.

**DIANA CÁRDENAS**

# ILUSTRADOS MAMA RRA CHOS

Más que círculos perfectos, las ruedas son explosiones en las pinturas de Pablo Azul. Sus radios chisporrotean como fuegos artificiales y los cuadros se retuercen, elásticos. Hay mujeres de amarillo encendido atravesando cielos turquesa, ciclistas nocturnos que nadan en el profundo azul de una galaxia doméstica y parejas que pedalean junto al mar. Todo vibra. Todo se mueve. En su obra hay muchas bicis porque en su vida las hay, dice sin rodeos Pablo Azul, que "exploró y conquistó Medellín pedaleando" y para quien la bici es voluntad, espíritu y la fuerza "para llegar hasta donde debo y quiero".

## **Sin error**

Pablo nació en la Comuna 13, en San Javier, en un barrio que no se llama La Quebra por casualidad. "Salir de allí es fácil, pero para ir seguro necesitas buenos frenos", bromea, "porque es todo cuesta abajo y abundan los carros, motos y autobuses". Pablo pedalea y pinta su barrio porque le gustan su aire, sus cielos y sus vecinos. Pablo va y viene desde allí al centro y desde el centro a su casa, porque "es divertido".





# ILUSTRADOS MAMA RRA CHOS

**Al hablar, Pablo Azul mueve los brazos como aspas de un molino de viento, abre los ojos desafiando sus órbitas y agita los rizos. “Mi pintura es muy corporal porque yo soy muy de movimiento”**

Su estilo tiene nombre propio, “mamarracho”. En el español de Medellín, mamarracho significa dibujo mal hecho, el garabato de un niño, “pero es que mis pinturas son malas pinturas llenas de movimiento y libertad”. Lo dice sin ironía: en su universo no hay error, sino movimiento. “Las manchas y las líneas temblorosas me valen”, explica, “porque la imperfección se celebra y no se corrige”. Los cuadros de Pablo confirman que lo perfecto es enemigo de lo bueno.

La bondad y la energía recorren sus cuadros y, como era de esperar, su cuerpo. Al hablar, Pablo Azul mueve los brazos como aspas de un molino de viento, abre los ojos desafiando sus órbitas y agita los rizos. “Mi pintura es muy corporal porque yo soy muy de movimiento”. Baila para pintar y pedalea porque las ideas surgen cuando las piernas se mueven. “Una bicicleta danza y se enamora”, dice, y sus lienzos convierten esa frase en una infinita verdad.

## Colores, juegos

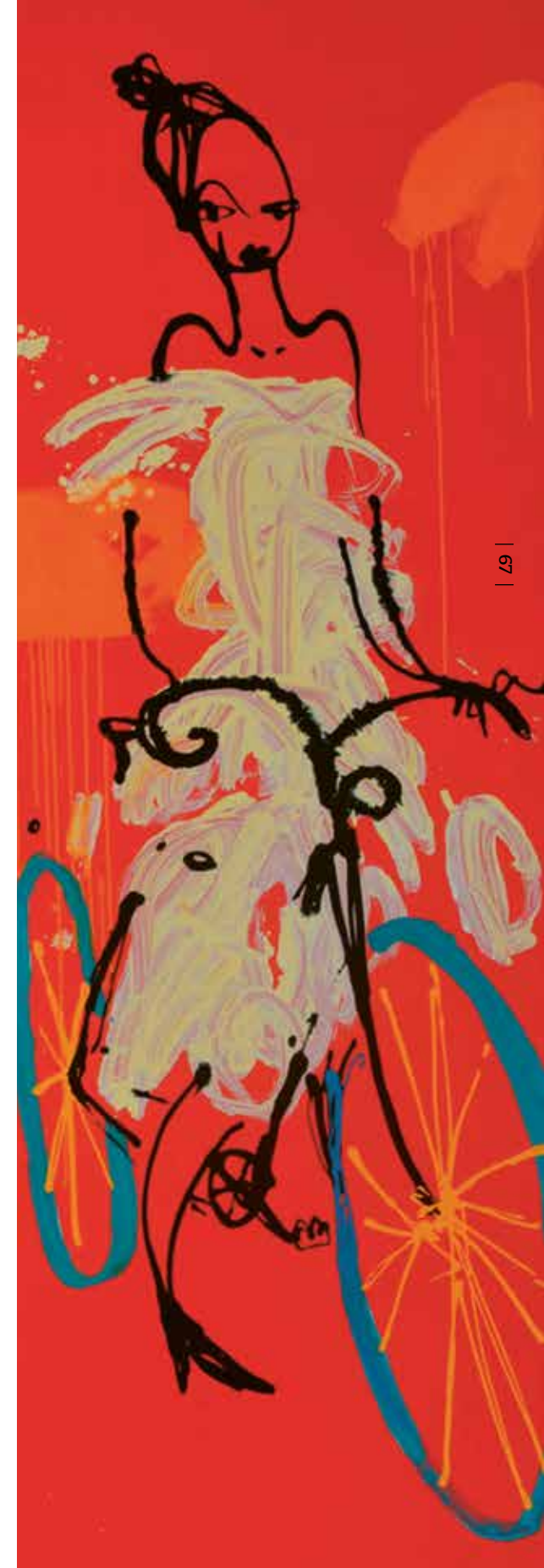
Pablo también habla del color. Habla de “rojos de violín” y de “blancos de piano”. ¿Y pedalea? Para él, pedalea es amarillo y azul. Amarillo porque “montar en bicicleta son días de sol”, y azul porque también “es vuelo, es movimiento y fluidez”. Un azul y un amarillo que también atraviesan sus obras nocturnas,

esas en las que los ciclistas son figuras fosforescentes que acuchillan la oscuridad con sus ruedas encendidas. “Pedalea mueve espacios, galaxias y deseos”, afirma, y es cierto que hay mucho cósmico en esas escenas.

En un mundo de respuestas inmediatas, Pablo reivindica el juego. “Al empezar un cuadro no sé cómo lo terminaré, pero sí que el viaje será divertido, lúdico e improvisado”. Si la vida debe ser un juego de la naturaleza, la pintura también. Marcado por los expresionistas alemanes y por Kandinsky, “pintores que mostraban un mundo suelto y comunicativo”, la libertad marca el trazo. Pinta porque ve el mundo así y quiere juntarse con él. Y es así como le dejamos, repleto de pintura, entusiasmo y vigor, en su taller de La Quebra. Rodeado de acrílicos que él mismo fabrica. De pinceles empapados de luces. Volcado en un único movimiento que lo abarca todo: la vida, y por supuesto con la bicicleta bien cerca.

## EL TALLER Y LA MONTAÑA

**Pablo vive y pinta en La Quebra, Comuna 13 de Medellín, un barrio empinado donde “salir en bici es fácil pero regresar no tanto”. Desde allí observa y retrata cielos, vecinos, calles y sale a diario a lomos de una Tern, que muchas veces termina plegando a la vuelta para regresar en un taxi.**





**Velo de Ville E-Foldy**

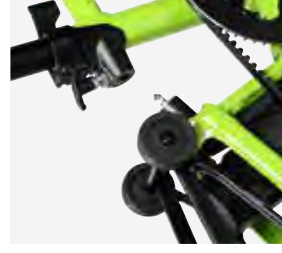


La primera plegable de Velo de Ville sigue la estela de sus hermanas mayores: alta calidad de fabricación, ingeniosas soluciones técnicas, muchas opciones de personalización y, en este caso, un interesante conjunto eléctrico Mahle. ¿Desplegamos sus encantos?



**Ligero y pequeño**

Situado en el buje trasero, el motor X30 es la propuesta más compacta de la compañía alemana Mahle. Hablamos de un propulsor de menos de dos kilos de peso y muy pequeño, pero capaz de entregar unos más que suficientes 45Nm de torque. A destacar, desde luego, el elevadísimo silencio de marcha.

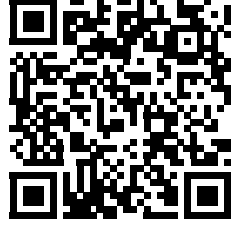


**Dentro y fuera**

Una de las soluciones más ingeniosas de esta E-Foldy es su batería: la Mahle eXI. Con el tamaño y forma de un bidón, viaja integrada en la parte trasera, pesa poco más de un kilo y ofrece 171 Wh suficientes para la ciudad. Para recargarla hay que extraerla y colocarla sobre una atractiva base, la Mahle EnergyHub.

**Velo de Ville E-Foldy**

**Desde 2.949€**



**NO TE PIERDAS NUESTRA PRUEBA**



**Hazla tuya**

Uno de los puntos clave de todas las Velo de Ville es la personalización: puedes elegir en su web colores del cuadro, sumarle una transmisión Gates por correa o añadirle un (casi imprescindible) display para controlar el sistema eléctrico.

**A la espalda**

Nos encanta de esta E-Foldy su muy práctico portabultos trasero: es compatible con el sistema MIK, lo que hace muy sencillo instalar (y desinstalar) accesorios como mochilas o sillitas infantiles, y además incorpora ruedas para transportarla plegada!

**Por la mitad**

El sistema de plegado es sencillo: una bisagra permite balancear la parte trasera y, una vez doblada, enganchamos ambas partes del cuadro y el manillar con unas correas. Completado el proceso y totalmente plegada, la bicicleta mide poco más de un metro de largo, menos de 40 centímetros de anchura y apenas 60 centímetros de altura.

**En marcha**

La E-Foldy es una bicicleta práctica, pero eso no implica renunciar a la diversión. Con menos de 17 kilos de peso es un vehículo muy ágil, y las pequeñas ruedas Schwalbe de 16 pulgadas propician reacciones fulgurantes y un comportamiento dinámico.



## Riese & Müller Nevo5



Versátiles, robustas y muy personalizables, las Nevo5 se adaptan a cualquier escenario. Una familia de e-bikes de alta gama, pensadas para el día a día pero preparadas para escapadas largas y aventureras. ¿La clave? Una plataforma sólida sobre la que, gracias a la variedad de motores y componentes, construir la máquina de tus sueños.



### Potencia Bosch...

En el corazón de las Nevo5 laten algunos de los motores más avanzados de Bosch eBike Systems y las baterías Bosch PowerTube integradas en el cuadro (con opción DualBattery, que amplia notablemente la autonomía). El modelo de acceso, la Nevo5 silent CORE (3.999€) lleva batería de 540 Wh, motor Performance Line y cambio interno Shimano Nexus de cinco velocidades.



### ...O Pinion

Las Nevo5 también pueden incorporar el sistema eléctrico Pinion, que integra motor y transmisión en una sola unidad. El funcionamiento es muy suave, el mantenimiento mínimo y la respuesta tan inmediata como contundente. En este caso, la energía procede de una batería TubePack de 800 de 800 Wh, y las sensaciones son muy, muy gratificantes.



Riese & Müller  
Nevo5

Desde 3.999€



### Universo

#### Riese & Müller

Vale: ya tienes elegido tu sistema eléctrico perfecto. Ahora te queda completar el sueño, porque de serie o como opción puedes incorporar portabultos trasero, guardabarros, iluminación integrada o pata de cabra para reforzar su carácter cotidiano, o unas buenas alforjas y una cesta delantera para escapadas largas.

### Muchas personalidades

Con neumáticos más rodadores y equipamiento urbano, tu Nevo5 se convierte en una perfecta compañera de ciudad. Con cubiertas más anchas, suspensión generosa y componentes orientados al confort, podrás afrontar pistas y rutas largas con total solvencia. En resumen: una plataforma perfecta para adaptarse al estilo de vida de cada ciclista.

### Distintos cambios

Puestos a elegir, ¿por qué no quedarte con el cambio que mejor se adapte a ti? Shimano por desviador, soluciones internas Enviolo o Rohloff, la sofisticada transmisión Pinion con correa... Cada opción responde a un perfil distinto, desde quien busca simplicidad y bajo mantenimiento a quienes priorizan el máximo rendimiento.

### Máxima confianza

La Nevo5 mantiene un rasgo característico e inconfundible: su cuadro de acceso bajo. No es sólo una cuestión de comodidad para subir y bajar, sino que el diseño aporta una gran rigidez estructural y mayor estabilidad incluso con carga. ¿El resultado? Una e-bike muy cómoda con una enorme sensación de solidez y control.



## TREK CHARTER+



### Pedalea sin pensar

Hay muchas opciones de cambio: Shimano Nexus de cinco velocidades, Shimano Cues de nueve o diez marchas, Enviolo City, Enviolo automático, y por supuesto, y en función de lo que elijas, cadena tradicional o correa Gates. Todas las opciones son más que satisfactorias: solo queda elegir la que mejor se adapta a tus necesidades y presupuesto.



### Aventuras Trail

Si la ciudad se te queda pequeña y quieres ir más allá del asfalto, mírate mucho la versión Trail. Aquí el manillar es plano y más elevado, tienes 80mm de recorrido en la horquilla para superar retos y, por supuesto, dos neumáticos todo terreno más apropiados para lo que venga. ¡Aventuras de lunes a domingo y durante todo el año!

## TREK CHARTER+

Desde 3.299€



### Arriba o abajo

Lo que no tenemos muy claro es cuál nos gusta más: si la Charter+ con barra baja (*low-step*) o alta (*stepover*). La primera es más cómoda para subir y bajar y la segunda ofrece una estética más deportiva. Lo que no cambia es la impecable terminación.

Hecha para simplificar y optimizar tu movilidad: la Charter+ es una e-bike urbana robusta, cómoda y muy equipada. Una bici concebida para desplazarte sin complicaciones gracias a su autonomía, rendimiento y un equipamiento pensado para pedalear a diario con total confianza, y con una versión muy especial si tienes un espíritu más aventurero.



### De serie

La tienes en tus manos... ¡y a toda! Como buena bicicleta urbana, viene muy equipada: portabultos trasero integrado y con sistema MIK, guarda barro, iluminación completa, pata de cabra, neumáticos Bontrager... Todo pensado para soportar un uso intensivo, porque no vas a parar de montar.

### Potencia y fiabilidad

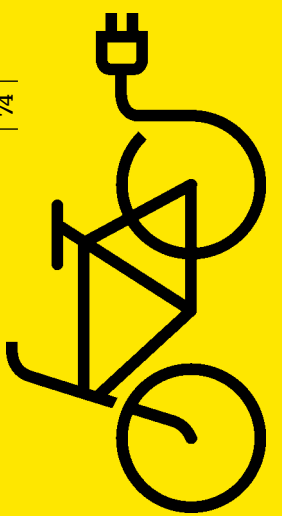
Ecosistema Bosch eBike Systems: las Charter+ 4 llevan motor de 75Nm, y las Charter+ 5 el de 90Nm. La batería puede ser de 540Wh o de 800Wh, y los motores más potentes equipan el display Bosch KimX en lugar del Purion 200.

### ¡Menuda gama!

Vas a poder confeccionar tu e-bike perfecta, porque toda la gama Charter+ tiene una excelente base: estupendo diseño, motor central Bosch y ruedas de 27.5". Después, elige entre una geometría más relajada y una postura más o menos erguida, pero siempre con la máxima estabilidad: el resultado es una máquina perfecta para rodar por calles, carriles bici o trayectos interurbanos.



# Eléctricas



No lo decían The Beatles, pero casi: lo conseguirás con una "pequeña ayuda de tu e-bike". Déjate asistir y disfruta de cada kilómetro con la asistencia de un casi imperceptible motor.



## Orbea Muga

Quien dice todoterreno dice también todo-ciudad. Dice, en resumen, para todos los usos. La Muga es bonita, polivalente y muy, muy divertida, porque reúne en una sola máquina todas las bicis que necesitas. Tienes tres versiones, todas con equipamiento eléctrico Bosch, detalles como el portabultos trasero y una estética espectacular. Suspensión delante (120mm) y detrás (115mm) y muchas opciones de personalización. ¡Alucinante!

## Orbea Muga

desde 4.999€



Robustez y diseño alemán, a los que se suman una batería PowerTube de 800Wh que le hacen superar los 100 kilómetros de autonomía. Súmale el motor Bosch Performance Line CX de 100Nm y la transmisión Shimano Cues de diez velocidades para obtener un pasaporte directo al commuting de alto nivel. Potente faro LED Supernova, frenos de disco hidráulicos de 180mm y hasta seis combinaciones de colores.



## Kalkhoff Endeavour 5+ Advance

5.150€



## Granville E-Excellence CX

3399,99€



Elegancia belga y músculo alemán: la E-Excellence hace honor a su nombre con una geometría cuidada al milímetro, capaz de integrar todo en una estética limpia con una maniobrabilidad excepcional. Motor Bosch Performance Line CX de 85Nm, batería integrada de 625Wh y display Intuvia. Transmisión Shimano Deore XT y el confort está garantizado con la suspensión Suntour y neumáticos Schwalbe Energizer Active.



## MMR E-Woki

1.699€



La revolución de la asistencia invisible del Mahle X30, que elimina la batería interna y apuesta por un diseño de cuadro en aluminio increíblemente limpio y minimalista donde la autonomía tiene forma de bidón y pesa un único kilo. Grupo SRAM SX de 12 velocidades y sistema de sensor de pedaleo para una sensación natural de conducción. Dos colores posibles y un precio ajustado.



## Ecobike Cargo Kids Long Tail

3.600€



Planazo familiar: el motor central entrega hasta 130Nm de par para recorrer kilómetros con los niños. Configuración de doble batería conectada para sumar hasta 1267Wh y barras protectoras de serie con reposapiés, cojín y tamaño para dos niños. Frenos hidráulicos Shimano y la posibilidad de elegir entre neumáticos de 20" o de 24".



## Focus Thron 6.7 EQP

4.899€



Una máquina descomunal a un precio muy razonable. Motor Bosch Performance Line CX con 85Nm de par, batería a elegir (600Wh u 800Wh) y, por supuesto, por algo se apellida EQP: un bestial equipamiento con guardabarros, pata de cabra y luz delantera y trasera. ¿Algo más? Suspensión Suntour delante y detrás para recorrer con gracia cualquier tipo de terreno.



# BICIS



¿Pulmonares? ¡Pues claro! Porque tus piernas y tu corazón siguen bombeando como siempre, y te quedan muchas rutas que sudar, esta es nuestra propuesta de bicis convencionales. Con esta variedad y belleza, lo difícil va a ser elegir...



### Cinelli Zydeco Silver Bootleg

Un icono gravel rediseñado para urbanitas canallas. Súmale al mítico cuadro Zydeco (sobre tubos de aluminio de triple conificado y horquilla de carbono) un portabultos delantero y el manillar extra ancho con elevación de 20mm. El cambio es un Microshift de diez velocidades en monoplato, y los frenos unos de disco mecánicos para ahorrarte mantenimiento. Detalles reflectantes, calcomanías 3D y un sistema de remaches para infinitas opciones de bolsas.

### Cinelli Zydeco Silver Bootleg

1.620€



### Megamo Silk 06

3.299€



Reinterpretación del gravel de competición con cuadro y horquilla de carbono y sin cables. Geometría pensada para ser rápida, con neumáticos Pirelli con lateral en crema que aportan estilo y confort.

Grupo Shimano GRX para no quedarte corto y un manillar de carbono integrado que es una auténtica pieza de ingeniería: una bicicleta reactiva, ligera y estéticamente impecable. Seda veloz.



### Scott Sub Cross 10 Slope

949€



Limpia y cómoda, suave en asfalto y grava. Cuadro de barra baja. Una auténtica todoterreno con aires urbanos que no teme a baches o adoquinados con la horquilla SR Suntour. Transmisión Shimano Deore de doce velocidades y, por supuesto, frenos de disco hidráulicos y compatibilidad total con guardabarros y portabultos.



### LIV Alight Disc 3

599€



Control total con ADN femenino. Ergonomía para mujeres que necesitan polivalencia. Cuadro de aluminio de grado ALUX con geometría de acceso fácil y puntos de contacto ergonómicos, sillín Liv ErgoMax y puños Sole O Grip. Grupo Shimano Altus de doble plato y ocho velocidades, frenos hidráulicos y un generoso paso de rueda para montar neumáticos de hasta 40c.



### Pelago Airisto Commuter

1.695€



Pero... ¡qué bonita eres! La Airisto Commuter viene desde Finlandia con premios como el de bicicleta urbana del año, y viendo su cuadro de acero y sus componentes (cambio interno Shimano Alfine 8V, frenos de disco hidráulicos, sillín de cuero Brooks B17s o guardabarros de aluminio pulido) lo entendemos a la perfección. Haz más bonitas tu ciudad y tu vida con ella!



### Diamant Mahon Style Plus

1.399€



Una aventurera trekking que prioriza la usabilidad. Líneas limpias y tecnología Clever-Frame para obtener un cuadro de aluminio ligero y fácil de personalizar. Máximo confort con un mínimo mantenimiento: olvídate de la cadena y empieza a disfrutar de la correa Gates. Cambio en buje interno Shimano Nexus de ocho velocidades y horquilla rígida para neumáticos de gran volumen.



SHE



#### Enete denim Heritage Cap

Algodón lavado, costuras en contraste y visera plana para marcar territorio. Bordado lateral ("Love, Family & Friends") que es una declaración de intenciones.  
[enetebrand.com](http://enetebrand.com) PVP: 25€

#### Gafas Oakley Meta HSTN

Tecnología en montura legendaria, que integra cámara de 12 megapíxeles y audio inmersivo con Meta AI integrada.  
[oakley.com](http://oakley.com) PVP: 489€

#### Camiseta VIBES

**Mibiciesxula**  
100% algodón. Y 200% de color. Frontal sencillo y elegante y espalda repleta de vida y símbolos.  
[mibiciesxula.com](http://mibiciesxula.com)  
PVP: 17,90€

#### Gabardina Nike 247 Perfect Stretch

Confeccionada con tejido elástico y tecnología Dri-FIT para mantener el sudor a raya. La espalda plisada y ventilada le aporta una comodidad extraordinaria. ¡Vuela!  
[nike.com](http://nike.com) PVP: 129,99€

#### Jeans Zara Barrel Crop

Corte de tiro alto y pernera holgada que se termina justo al llegar al tobillo. Costuras dobles, visibles y marcadas con bolsillos delanteros de apertura vertical.  
[zara.com](http://zara.com) PVP: 29,95€

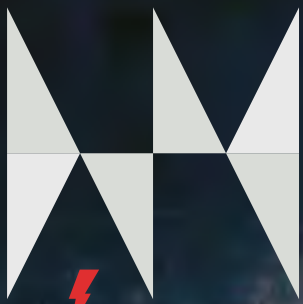
#### Zapatillas Nike Air Force 1

Acabado en ante y suela de goma con un agarre más que probado en canchas de basket para "atararte" literalmente a los pedales.  
[nike.com](http://nike.com) PVP: 119,99€

#### Mochila Helly Hansen Stockholm

Impermeable y con 28 litros de capacidad para tus cosas, llueva o truene. Tiene cierre roll-top y hebillas de seguridad.  
[hellyhansen.com](http://hellyhansen.com) PVP: 75€





**BAZ  
ZAR  
& HIM**



#### **Gorra Rapha Cap II**

Contra el viento, la lluvia o el sol. Ligera, con logotipos bordados y raya de grosgrain que destila estilo.

**rapha.cc PVP: 35€**

#### **Camiseta Siroco RC**

Relaxed fit: un corte holgado para una camiseta de algodón de alta calidad con un diseño minimalista.

**siroko.com**

**PVP: 49,95€**

#### **Gafas MOS Tabarca**

Esencia y calma mediterráneas mezcladas con un estilo casual y auténtico. Lentes de policarbonato smoked.

**moseyewear.com**

**PVP: 40€**

#### **Camisa commuter**

##### **POC Rouse Shirt**

Camisa polivalente fabricada en sarga de poliamida elástica de alta durabilidad.

**poc.com PVP: 180€**

#### **Vaquero MR Marvis**

##### **Carlos**

Fabricados en Europa con tejido elástico de algodón orgánico y reciclado.

**mrmarvis.com**

**PVP: 139€**

#### **Zapatillas Ecoalf**

##### **Strenk**

Botas veganas con poliamida reciclada y algodón orgánico: apuesta por la economía circular sin dejar el estilo.

**Ecoalf.com PVP:**

**89,90€**

#### **Alforja mochila SHAD**

##### **Executive**

Sistema Modul Rail que te permite pasar de mochila moderna a alforja técnica en un clic.

**shad-bikes.com 110€**





A ver, a ver. Que aquí nosotros nos estábamos peleando tranquilamente. ¿Qué es este melodrama?

Recapitemos: salida rural con bicis. Discusión de pareja, primero una, luego otra (no otra discusión, si otra pareja discutiendo). Como resultado, una tormenta campestre con truenos emocionales pasajeros...

Shh... no te metas...

**CAPÍTULO 17  
BICISTORIES  
URBANAS**

¿Perdoooooón?

POR BANEZKA



¡Vaya, un pringao cotilla de pueblo...

... ideal para ilustrar lo que estaba diciendo!

La lluvia de fondo a este drama parejil al cuadrado era ridícula.

Pero a veces aceptamos el ridículo, y nos lanzamos a sus brazos en caída libre.

Creyendo que eso será mejor que aceptar una incómoda realidad...



Primero, soy de ciudad. Segundo, estaba paseando aquí tranquilamente, hasta que se largó a llover.

Y tercero, el pringado que estaba montando un culebrón me parece que eras tú hace cinco segundos.

Ahhhhh! Ahora está mucho más claro todo. Gritamos tanto que hicimos llover, y te jodimos la paz pueblerina con la que fantaseabas.

Bueno, vosotros también estabáis en plan Pimpinela, que os escuchamos, eh...

(díosmío)



¿Podemos dejar esta riña de gallitos un rato y correr al pueblo a guarecernos?

Claro que sí querida, ya veréis que fácil la bajadita.

Quizás así tu churri comprenda por qué estaba a los gritos hace un rato...

¡Ya estamos con las pullas!

Gracias a la lluvia, la caída libre no fue solo hacia el ridículo, sino casi hasta la entrada del pueblo. El barro, la silla de ruedas, la bici en hombros, y la propia existencia de nuestros personajes fue simplemente demasiado como para lograr una bajada digna.



Bueno, nosotros nos vamos a por nuestras bicis, Mona...

Vete tú, yo me quedo, que necesito una birra y comer algo caliente.

¡Me apunto!

Pero a veces la naturaleza nos obliga a forzar la interacción con el otro, con los otros. No porque quiera (seguramente le demos igual), sino que solo sucede, sin más.



... y por eso vinimos a pasear hoy, porque la ciudad es asfixiante en verano...

... todo es más crispante, al final no aguantas nada y solo quieres tomar algo de aire.

No nos hables de crispación, jajaja, ya veis que el pueblo no es el paraíso de los enamorados.

Jajaja, es verdad. Será que al final da lo mismo el entorno?

Y, quizás necesitamos ciudades más pueblerinas ¡y pueblos más urbanos!

Un final feliz, pero... ¿Qué pasó con las parejas cuando la tormenta amainó y volvieron a casa? ¿Y los reproches? ¿Y la convivencia apresurada? ¿La lluvia se llevó todo?

# ART

'ALESIA, PARÍS' (TODD WEBB, 1950)



Es 1950, es París, y la lluvia ha caído rejuveneciendo y limpiando la ciudad. Convertido en espejo el asfalto de la calle Alesia refleja ruedas y cuerpos que se difuminan. Al volver a alzar la vista vemos dos relucientes bicis, montadas por dos ciclistas que parecen sacados de una película. Él es un galán repeinado que derrocha seguridad en sí mismo. Ella podría ser Katharine Hepburn, encarnando a una reportera en una comedia de Cukor. La guerra quedó atrás. No hace falta recordarla, porque la ciudad y la vida han vuelto pedaleando. Sí, había vida, ilusión, amor, tras tanta muerte y dolor.

CLUB  
Bikefriendly  
We like cyclists!

¿Vives la  
bici?

Pues no te pierdas las  
ventajas por formar parte de  
nuestra Comunidad

[www.bikefriendly.bike](http://www.bikefriendly.bike)  
¡SÚMATE!



¿ERES  
CICLISTA?

Wijes

 Bikefriendly  
We like cyclists!

WWW.BIKEFRIENDLY.BIKE