Ciclosfera

MÁS BICIS, MEJORES CIUDADES PERSONAS MÁS PLENAS

OTOÑO 2026

57



AUCKLAND

ALFOMBRA ROSA

LADRÓN DE BICICLETAS
SERGIO MAKAROFF / UCRANIA
MICROCOCHISMOS/ BICIONARIOS
EMILE CLOUET/CHRIS BRUNTLETT
FLANDES / PLA DE MALLORCA

JEFAZO

Casi 1.700 kms, una e-bike y un empresario que descubre hasta qué punto puede dolerte el cuerpo: Daniel Ortiz, CEO de ATAA Bikes, decidió probar el nuevo modelo de la marca pedaleando de Italia a Águilas, Murcia. Conoció a fondo la bici y, en el viaje, también aprendió de sí mismo.

JAIME NOVO / RAFA VIDIELLA











Francia. Una farmacia común. Pero Daniel Ortiz, CEO de la marca española ATAA Bikes, está a punto de hacer una gran aportación al entendimiento entre los pueblos. Tras muchas horas sobre el sillín de su bici le duele todo. Necesita alivio. Su francés es limitado. Pero su capacidad para buscarse la vida, no. "Tengo el *culé fatigué*", le dice a la farmacéutica, y ella le entiende, le trae una crema y, aunque le quedan muchísimas pedaladas, Daniel acaba de ganar una pequeña batalla y regalarnos una estupenda escena a quienes seguimos sus videos. Porque este viaje, *El Gran Viaje de ATAA Bikes*, tiene paisajes, tecnología, espíritu de superación y muchas risas.

A fondo

La idea de *El Gran Viaje*, a la que *Ciclosfera* se sumó con entusiasmo, había sido suya. Daniel quería probar a fondo la Vortex, el nuevo modelo que la marca define como 'Todocamino', por lo que ni corto ni perezoso la mandó a Ventimiglia, en la frontera de Italia y Francia, y se puso a pedalear 1.700 kilómetros hasta la sede de su compañía. Casi nada: cruzar la Costa Azul, la Camarga, Cataluña, la Comunidad Valenciana y, por fin, Murcia. Una prueba muy exigente para una e-bike, pero aún más para alguien sin costumbre de pedalear tamañas distancias. «En las primeras etapas estuve a punto de renunciar», reconoce, y es verdad que en sus primeros (y cotidianos) mensajes a nuestro compañero Jaime Novo quedaba poco espacio para la épica y el disfrute. Pero Daniel y la Vortex no habían viajado hasta allí para abandonar a las primeras de cambio: fue sumando días, acostumbrando al cuerpo y encontrando el ritmo. «Al principio del viaje", explica, "hacer 150 kilómetros me parecía una bestialidad. Al final hacía tranquilamente 180".

Mientras, la Vortex hacía su trabajo. El de una e-bike todocamino, con suspensión delantera y trasera ajustables y neumáticos de 20×4" con los que surcar asfalto, grava, arena y baches. Y también, desde luego, de entregar buenas sensaciones empujadas por un motor de 250W y cinco niveles de asistencia que también formaban parte del aprendizaje, porque abusar del apoyo y un rodeo innecesario le podían dejar sin autonomía. ¿La valoración del experto probador? La bici es buena, y versátil. "La Vortex lo hace todo con nobleza", asegura orgulloso, "y es perfecta tanto para rodar por la ciudad como por caminos". Desde luego, parece una gran opción (ahora mismo está en oferta por 1.399€) para cualquiera que busque una bici polivalente.

Lecciones

Lo que ninguna suspensión puede absorber es el disgusto de pinchar un sábado por la

ATAA







tarde lejos de un taller. Daniel había reducido el equipaje al máximo, y confiaba su tranquilidad a un espray reparador ("pequé de novato"), pero el remedio no funcionó y acabó esperando horas en Francia un taxi enviado desde España por su seguro. Ya en España, volvió a necesitar ayuda tras atravesar unos campos de limoneros para sortear un camino cortado: los pinchos habían dañado ambas ruedas, que fueron desinflándose por turnos. Y aprendió otra lección: que, con un pequeño kit con parches y pegamento y un poco de paciencia, podía sacar parte de la cámara y poner el parche sin desmontar la rueda.

Daniel paseó entre flamencos, descubrió Pals, paró a comer ostras y, sobre todo, se cruzó con gente dispuesta a ayudar ("cuando viajas en bici", asegura, "te tratan de otra manera"). Y, cuando por fin llegó a Águilas, había recorrido los 1.690 kilómetros: muy satisfecho con la Vortex, con alguna mejora técnica en la cabeza (por ejemplo, el display) y mucho aprendizaje empresarial. "Vivir tan en profundidad y en primera persona el producto te sirve para confirmar su calidad", asegura. También, desde luego, volvió con otra mirada respecto al ciclismo: "Había estado en varias de las ciudades por las que he pasado", explica, "pero es muy distinto visitarlas sobre una bicicleta". ¿Y hubo también, al pedalear, hondas y tranquilas reflexiones sobre la vida? De eso, reconoce, no hubo tanto: entre seguir el recorrido previsto, analizar el funcionamiento de la bici, grabar los vídeos que después editaba Jaime y cargar los abundantes dispositivos con los que viajaba, apenas le quedaba tiempo para filosofar. Sí, en cambio, le quedó una gran historia que recordar y una máquina que define como "una excelente compañera de viaje". Y también una advertencia para quienes piensen que, desde ahora, se conformará con simples paseos ciclistas: "No descartéis que pronto ponga en marcha otra prueba".

UNA VORTEX PARA EL DÍA A DÍA

Aunque la aventura de Daniel recorrió tres países, la Vortex está muy equipada para el día a día. A su cuadro de aluminio le suma un cambio Shimano Altus de siete velocidades, frenos de disco hidráulicos, guardabarros, luces y portabultos. ¡Y su batería LG de 720Wh permite alcanzar hasta 150 kms de asistencia!





¡DALE AL PLAY!

Hay cosas que una revista no puede repetir, como la voz de Daniel frente a un camino cortado o su diálogo con una vaca. Los vídeos de *El Gran Viaje* nos permiten acompañarle entre risas y esfuerzo, pero también nos muestran cómo una e-bike como la Vortex afronta distintos terrenos. Escanea el QR y verás por qué esta aventura merecía grabarse en vídeo.





INDEX

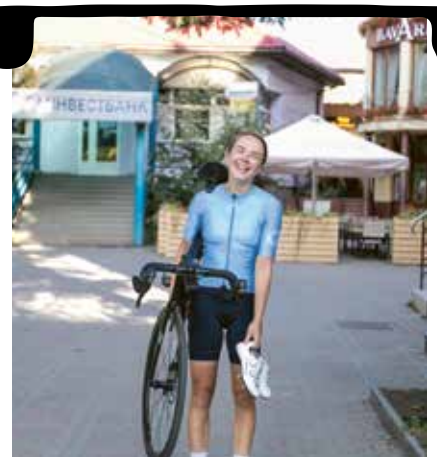


04 ÍNDICE 05 STAFF 06 EDITORIAL
08 A DEBATE 10 BICIONARIOS
20 COMUNIDAD 24 BIKE SONG 28 HÉROES
34 MOMENTOS 52 MARAVILLAS
58 ILUSTRA2 66 ESTO SÍ ES ÁMSTERDAM
72 TIERRA CICLISTA 84 BIKE & BREAKFAST
88 MUNDOBICI 92 ESCAPARATES
96 ULTIMÁTUM









STAFF:)

COLABORADORES



CHRIS BRUNTLETT

No solo le entrevistamos en el *Esto Sí es Ámsterdam*, donde nos arroja lúcidas y reveladoras reflexiones sobre la movilidad ciclista, sino que también aporta unas bonitas fotografías que revelan la normalidad de moverse en bicicleta. ¡Gracias por tu mirada, Chris, en todos los sentidos!



DANIEL ORTIZ

El CEO de ATAA Bikes se subió a una de sus bicicletas para recorrer 1.700km. ¿El motivo? Probar en profundidad uno de sus modelos y compartirlo a través de *Ciclosfera*. Todo un desafío lleno de esfuerzo y sacrificio, pero también bromas y diversión. A ti también... ¡Gracias por dejarnos acompañarte!



MERCEDES CRUZ

Incansable y brillante, es una de las responsables de que la segunda edición de la Feria Pedal (Zaragoza, 6 al 8 de noviembre) vaya a ser un éxito. Ella, Perico, toda la gente de La Ciclería... ¡qué ganas de veros y pasarlo bien con vosotros y con tanta gente amiga en vuestra ciudad!



MARIIA SHEVCHENKO Y IURII MAKALIS

Son los autores del libro *Velorukh: Cycling in Ukraine*. Ella es ciclista, activista y directora del podcast *Rotor and Glitter* (Rotor y Purpurina). Él es fotógrafo y, en estos momentos, sirve en las fuerzas armadas ucranianas. Su obra es un precioso volumen que contempla la evolución del ciclismo en su país.



VANESSA MAXÉ Y DAVID BALBÁS

Son las dos cabezas más visibles de la Escuela de Movilidad Sostenible, y gracias a ellos y sus webinars de *Viernes, Vermú y Bicis*, organizados con RedBici, entendemos mejor las claves de los desplazamientos lógicos. Su trabajo para enseñar a movernos mejor no tiene precio y, por eso... ¡Siempre a tope con el Team EMS!

Director: Rafa Vidiella (rafa@ciclosfera.com). **Director de comunicación:** Jaime Novo (jaime@ciclosfera.com). **Directora de producción**: Sandra Hernández (sandra@ciclosfera.com). **Director creativo:** Fernando Rapa Carballo. **Director web:** Diego Kuperman. **Redacción:** Jaime Novo, Catalina Serrano, Rafa Vidiella, Soledad Ruiz, Max Boraita, Ana Castán. **Fotos:** Russ Flatt (PORTADA), Chris Bruntlett, David Samyn, David Peskens, Eric Danhier, Mancomunitat Pla de Mallorca, Bikefriendly, Daniel Ortiz, Enrique Teruel, Iurii Makalis. **Ilustraciones:** Emile Clouet, Rafa Vidiella. **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.



Nos vemos

Catorce años, 57 números después, seguimos ansiosos por ver salir la revista de imprenta, abrir una caja, coger un ejemplar y detenernos en esa foto o ilustración que hemos visto cien veces en una pantalla, pero que sobre el papel parece otra. Y seguimos preguntándonos dónde leeréis este número, qué os gustará más y, por supuesto, quién y cómo seréis. ¿Os interesará más la parte de viajes? ¿La de música y películas? ¿Llevaréis década y media leyéndonos o nos habréis descubierto hace poco? Hay aquí dentro tanto trabajo como preguntas y esa mezcla genera magia.

Hay también mucha fuerza. Porque tenemos más razones que nunca para hacer *Ciclosfera*. Porque no aceptamos el tener que defender avances que parecían asentados. Porque no admitimos que facilitar un trayecto en bici provoque discusiones feroces. Porque lucharemos para que el espacio para caminar, jugar o pedalear no se regale a los coches o comercialice. Hay retrocesos políticos. Retrocesos sociales. Retrocesos en movilidad, y demasiadas veces vienen todos juntos. Hay muchos asuntos urgentes pero nuestras ciudades, pueblos, calles son el lugar donde sucede la vida, y eso es lo primero que tenemos que defender.

Por eso insistimos, preguntamos, contrastamos, denunciamos y aplaudimos. También, por eso, os acercamos experiencias y compartimos cultura ciclista y amor por la bici y, sobre todo, la gente. Máquinas maravillosas. Seres maravillosos. Mezclarlos es la excusa perfecta para dialogar de política, belleza, negocios, cultura, amistad.

Seguir haciéndolo a través de estas páginas es un privilegio que queremos celebrar en esta revista, el número de un otoño en el que queremos pelear, pedalear y votar. Seguidnos, porque viajaremos de evento en evento, siempre con ganas de encontrarnos con vosotros, celebrar lo conseguido y empujar todo lo que haga falta. Será mucho, pero ya veréis cuánta gente tenemos a nuestro lado.

Hasta entonces, aquí van estas páginas. Hechas a base de trabajo, entusiasmo, ilusión, amor. Ojalá se note. Ojalá os acompañen y entretengan, os descubran cosas, os den ganas de votar, de cambiar, de mejorar el mundo. Nosotros ya estamos con prisas de haceros llegar esto, juntarnos y cambiar el mundo juntos.



Rafa Vidiella

Director de Ciclosfera

A DEBATE



¿ALGUNA VEZ TE HAS PERDIDO EN BICI… Y HA MERECIDO LA PENA?

"Sí. Muchísimo. Son los mejores momentos, esos en los que no sabes dónde demonios estás y, aun así, llegas a casa"
(Mingitol Fernández)
"Es cuando más disfrutas de la salida, porque conoces nuevos lugares"
(Salvador Martinez B)

"De noche, con lluvia y sin luces en medio de la nada. GPS activado, eso sí"
(feralmada2.o)

"Sí, y ha sido una experiencia increíble .Sin miedo, sin hora de regreso y, al final, encuentras el camino de vuelta a casa"
(moi_crv)

"Yo no me pierdo descubro nuevos caminos y vivencias"
(pedalantxmontcada)

"Pues sí, la verdad. ¡Lo peor es que era responsable de la grupeta!"
(princessbikes_burgos)

"Nunca es casual: tenía que pasar para descubrir nuevos paisajes maravillosos"
(una_chica_sobre_ruedas)

"Sí, y siempre merece la pena encontrar un motivo para buscar el camino de vuelta"
(laurasuarezdiez)

"Muchas. Cada vez que voy a una ciudad o espacio natural. Y he descubierto arquitectura y naturaleza increibles"
(lachicaquecorre)

"Varias veces. Una vez acabé en un camino que no aparecía ni en Google Maps y terminé descubriendo un pueblo precioso al que ha vuelto en varias ocasiones"
(Carlos Rueda)

"Sí, pero cuando te das cuenta de que llevas una hora en dirección contraria ya no hace tanta gracia"
(Marta Ciclista)

"Sí, sobre todo cuando viajo. Porque perderse un poco forma parte del viaje, ¿no?"
(Ana Beltrán)

SI TE OFRECEN CAMBIAR TU BICI POR OTRA, ¿CUÁL ELEGIRÍAS? ¿O TE QUEDARÍAS CON LA TUYA?

"Oh sí, mi baby Cube no la cambio, no, no"
(beaucoquillage)

"La bici, sí. Las piernas, un poco menos"
(cyclosophes)

"Siempre he tenido la suerte de tener bici, pero por unas cosas y otras nunca son de mi talla. Tengo una MTB y una fixie; no tienen la mejor configuración, pero para salir a rodar y calmar la mente me valen"
(vicbarciela)

"Tengo las bicis que siempre he soñado, configuradas y montadas por mí"
(lachicaquecorre)

"Sí, y son dos. Para nada las vendería ni cambiaría"
(Oscar Alfredo Rojas Cruz)

"Cube Reaction Pro del 2019. Me ha llevado a donde he querido sin un solo problema. Tiene pegatinas y accesorios que he ido escogiendo. No, no la cambiaría"
(Luis Ceballos)

"En este momento no se me ocurre nada mejor que mi Bombtrack Beyond+ ADV. La uso para todo: trabajar, recados, ocio, paseos y, próximamente, algún viaje. No es para todo el mundo, pero te lleva donde quieras, por donde quieras y con estilo"
(Luis E. López Herrero)

"Tengo las bicis que quiero, todas personalizadas por mí, cada una con su carácter. Pero mi ojito derecho es la Volunto, una Riverside 100 que transformé en gravel viajera. Lo más preciado es la pegatina con su nombre, hecha por mi hijo: «Papá, ¿otra bici? Sí, hijo, es que la he visto y me ha dado el Volunto...»"
(Paco Martín)

"Me quedaría con la mía. No será la mejor del mundo, pero es la que conozco y con la que he vivido más aventuras"
(Álvaro Sánchez)

"Una gravel, sin pensarlo. Tengo una MTB y cada vez que veo una gravel empiezo a hacer números"
(Lucía Martín)



BUENAS NUEVAS

El nuevo Reglamento General de Circulación reconoce expresamente la vulnerabilidad de quienes pedalean y modifica su relación con la calzada, los automóviles y el espacio peatonal. Más protección, nuevos derechos, algunas obligaciones y, por supuesto, también algunos interrogantes.



Tras más de veinte años con un Reglamento General de Circulación concebido, principalmente, desde la perspectiva de la carretera y el vehículo, la reforma trata de colocar en el centro a las personas y los entornos urbanos. El Real Decreto 518/2026, publicado el 26 de junio, entró en vigor el 1 de octubre de 2026 y define por primera vez a los usuarios vulnerables de la vía, categoría que incluye expresamente a los ciclistas.

La calzada (también) es para las bicis

Una de las novedades más importantes acaba con una duda recurrente: si no existe una vía ciclista, la bici debe circular por la calzada. Si hay carril bici u otra vía específica utilizarla es preferente pero no obligatorio, salvo que la autoridad competente imponga su uso. En ciudad, los ciclistas circularán preferentemente por el centro del carril para evitar puertas que se abren, aumentar la visibilidad y dificultar adelantamientos peligrosos. En vías con dos o más carriles por sentido deberán utilizar normalmente el derecho, aunque podrán cambiar a otros para girar o por seguridad.

Cinco metros antes de adelantar

La reforma incorpora una distancia que conviene no confundir con la separación lateral: los vehículos a motor deberán mantener al menos cinco metros respecto a la bici que los preceda en el mismo carril. Es la distancia mínima antes de iniciar el adelantamiento, no el espacio que hay que dejar al lado. En vías interurbanas se mantiene una separación lateral mínima de 1,5 metros, pero se endurece la maniobra: el vehículo deberá ocupar parte o la totalidad del carril contiguo o contrario y, cuando haya más de un carril por sentido, cambiar completamente de carril. Antes de comenzar el adelantamiento y durante toda la maniobra tendrá que circular al menos 20 km/h por debajo del límite de la vía. En una carretera limitada a 90 km/h, por ejemplo, no podrá adelantar a más de 70. Otro aspecto clave: cuando varias bicicletas circulen en grupo serán consideradas una única unidad móvil.

Dos en paralelo y prioridad de grupo

Las bicicletas pueden circular de dos en dos por el arcén, y si este no existe o no es transitable podrán ocupar en paralelo la parte imprescindible de la calzada. Deberán ponerse en fila en tramos sin visibilidad, cuando afecten a la fluidez del tráfico, durante la noche o cuando las condiciones meteorológicas reduzcan sensiblemente la visibilidad. También podrán abandonar el arcén en descensos prolongados con curvas y utilizar la parte



UN REGLAMENTO QUE NECESITARÁ CALLE

Aunque recoja demandas ciclistas planteadas desde hace más de una década, el nuevo reglamento no termina el trabajo sino que supone un punto de partida. Quedan por concretar la señalización del doble sentido, la aplicación del casco en vías ciclistas interurbanas segregadas, la identificación de los profesionales obligados a usar chaleco y algunas particularidades de los ciclos de carga.



EL REGLAMENTO, EN VÍDEO

La FEMP (Federación Española de Municipios y Provincias) , RedBici y la DGT (Dirección General de Tráfico), organizaron un webinar en torno al nuevo Reglamento. ¡Repásalo entero!

derecha de la calzada cuando sea seguro. La prioridad del grupo queda bien definida: si la primera bici ha iniciado un cruce o entrado en una glorieta todo el conjunto tiene prioridad, y lo mismo pasa cuando un ciclista va por carril bici, paso ciclista o arcén señalizado o cuando un vehículo a motor gira para entrar en otra vía y encuentra a un ciclista.

Adelantar por ambos lados

La nueva regulación permite a los ciclistas rebasar otros vehículos por la derecha o por la izquierda, escogiendo el lado más seguro. En semáforos y retenciones podrán avanzar junto a vehículos detenidos o sometidos a paradas frecuentes para alcanzar la zona de espera adelantada. La medida, que reconoce legalmente una situación cotidiana, no concede permiso para zigzaguear entre coches en movimiento sino que está pensada para retenciones, vehículos parados y aproximaciones a cruces regulados. Su finalidad es que la bicicleta gane visibilidad y pueda iniciar la marcha delante del tráfico motorizado. También queda prohibido adelantar en las intersecciones con vías ciclistas y en sus proximidades, del mismo modo que ya sucede en pasos peatonales y pasos a nivel.

Calles 30 en doble sentido

Los ayuntamientos podrán permitir que las bicicletas circulen en ambos sentidos en calles urbanas de un solo carril limitadas a 30 km/h o menos. No será automático: cada calle deberá estar señalizada, y cuando dos vehículos no puedan cruzarse con seguridad tendrá prioridad quien circule en el sentido ordinario. La DGT aclara que no será imprescindible modificar previamente la ordenanza municipal; bastará el respaldo del Reglamento y una señalización adecuada, aunque RedBici considera recomendable actualizar las ordenanzas para evitar contradicciones y conseguir que las reglas sean comprensibles y homogéneas entre municipios.

Aceras no; zonas peatonales, depende

El Reglamento refuerza la acera como espacio reservado a los peatones: las bicis no podrán circular por ella salvo, en función de las ordenanzas, los niños y niñas de hasta 12 años (que podrán hacerlo si van acompañados por un adulto que camine a su lado). En el resto de las zonas peatonales (plazas, paseos, bulevares o espacios similares) los ayuntamientos sí podrán autorizar la convivencia con bicicletas y VMP. Los peatones conservarán siempre la prioridad y cada municipio podrá establecer limitaciones de acceso, velocidad u horarios. La excepción infantil ha generado críticas: esta regulación puede "desfavorecer la autonomía infantil" justo cuando muchas ciudades tratan de impulsar los desplazamientos independientes a colegios e institutos.

Casco sin excepciones en carretera

Todos los ciclistas deberán utilizar casco homologado o certificado en vías interurbanas. Desaparecen las excepciones por calor extremo, razones médicas o rampas prolongadas. Los menores de 16 años seguirán obligados a llevarlo en cualquier vía. La cuestión de la "vía interurbana" revela otro puntos débil de la reforma: una vía ciclista independiente puede recibir el mismo tratamiento que una carretera compartida con automóviles por encontrarse fuera de un núcleo urbano.

Casco y chaleco para trabajar pedaleando

Quienes desarrollen su actividad profesional en bici deberán llevar casco en vías urbanas, interurbanas y travesías, además de un chaleco reflectante de alta visibilidad en todo tipo de vías. La obligación afecta a *riders*, mensajeros y trabajadores de la ciclologística, aunque el texto no define con precisión dónde termina un desplazamiento laboral y dónde empieza la conducción profesional.

Niños, pasajeros, animales y mercancías

En uno de los aspectos más importantes, la reforma actualiza la regulación anterior, pensada para bicis mucho más sencillas. Así, por ejemplo, se podrá transportar a menores de hasta 22 kilos capaces de mantenerse sentados por sí mismos, siempre en asientos adicionales homologados, sustituyendo así el antiguo criterio de edad por uno de peso. Además desaparece la referencia a un único menor: la capacidad real dependerá del diseño de la bici, el número de asientos homologados y las especificaciones del fabricante. También, y esto es clave, se autorizan expresamente remolques, semirremolques y otros elementos para llevar personas, mercancías o animales (en este caso, de hasta 15 kilos), y todas estas posibilidades se extienden a las vías interurbanas siempre durante el día y con buena visibilidad. Es un cambio especialmente relevante para las familias, el cicloturismo y una ciclologística que hasta ahora crecía con un marco normativo lleno de vacíos.



COMPARTIDAS Y ANUNCIADAS

Tras doce años de historia, Madrid estrenará patrocinador en Bicimad: el banco imagin aportará 900.000 euros anuales a cambio de "vestir" las bicicletas, estaciones y otros espacios del servicio. Londres, Nueva York o Barcelona han hecho negocios parecidos: sus contratos ayudan a entender cuánto vale esa publicidad, qué conviene negociar y qué debería recibir el ciudadano a cambio.

RAFA VIDIELLA

Una bici compartida tiene muchos escaparates. El guardabarros que se ve en un semáforo. La estación delante de una concurrida oficina. La aplicación que se consulta antes de reservar tu máquina. O, claro, cada de las propias bicicletas por toda la ciudad. Madrid acaba de ponerle precio a todo eso: 900.000 euros anuales. Esa es la aportación de imagin, marca de banca digital de CaixaBank, para patrocinar Bicimad durante dos años prorrogables a un tercero. Según el Ayuntamiento, un acuerdo que incluye flota, estaciones, 24 vehículos de servicio, web y aplicación, además de las nuevas bicis y estaciones que se incorporen. Hay un matiz relevante al cierre de este número: la firma, prevista para las próximas semanas, separa dos bolsas de dinero, porque los 1,8 millones corresponden al patrocinio y 300.000 euros adicionales se destinarán a implantar la imagen comercial.

Para encontrar un precedente cercano basta mirar a Barcelona. En abril de 2014 la operadora de telefonía Vodafone entró en Bicing con un contrato de tres años: 1,2 millones de euros el primero y más de cuatro millones en el conjunto del periodo según Barcelona de Serveis Municipals, la empresa pública responsable. Había 6.000 bicis, el servicio pasó a llamarse Vodafone Bicing y la comparación resulta incómoda para Madrid, porque dividiendo la aportación del primer año entre la flota la capital catalana obtuvo 200 euros por bicicleta, mientras que los 900.000 euros de imagin, repartidos entre las 7.782 unidades que figuran en el dosier comercial de EMT, equivalen a unos 116. Cálculos sobre importes nominales y sin corregir la inflación, que reparten entre las bicicletas el valor de todo el paquete publicitario y sirven para poner las cifras en perspectiva pero no establecen una tarifa de mercado. Vodafone, eso sí, "compraba" el nombre del servicio, mientras que Madrid no comunica un cambio de denominación.

Entre bancos

Londres juega en otra liga publicitaria en el ámbito ciclista. La ciudad estrenó su sistema

en verano de 2010, con financiación pública y Barclays como patrocinador. Oficialmente se llamaba Barclays Cycle Hire, aunque pronto fueron conocidas como "Boris Bikes" por la repercusión mediática del entonces alcalde, Boris Johnson, dejando el apodo en segundo plano tanto al banco como al anterior alcalde, Ken Livingstone, que había impulsado el proyecto. En 2015 Santander tomó el relevo del patrocinio con un compromiso de 51,07 millones de euros durante siete años: 7,30 millones de euros anuales más otros 1,17 millones al año para promocionar el servicio. La documentación de la Asamblea de Londres detallaba el alcance del cambio (11.500 bicicletas, 748 estaciones y 32 vehículos auxiliares) y el banco "compró" una presencia cotidiana y un nombre en conversaciones, mapas y noticias: Santander Cycles. La relación se renovó en septiembre de 2025 hasta 2032, sin comunicarse el importe.

En Nueva York el nombre comercial llegó antes que las bicicletas. Otro banco, Citi, comprometió 37,72 millones de euros para cinco años y Citi Bike empezó a funcionar en mayo de 2013 con 6.000 unidades y 330 estaciones. En 2014 se acordó otro patrocinio de 64,86 millones de euros, vinculado a la expansión y con apoyo hasta 2024: el servicio alcanzó las 12.000 bicicletas en 2017. En 2023, cuando el banco anunció una nueva prolongación hasta 2034, había unas 30.000 bicis en Nueva York y localidades vecinas como Nueva Jersey, aunque el importe de esa última renovación no fue anunciado. La continuidad demuestra que la asociación interesa al banco, pero no garantizó precios accesibles: Transportation Alternatives, uno de los principales colectivos de movilidad locales, mantiene que Citi Bike es demasiado caro, denunciando que los viajes de 45 minutos rozan los tres euros.

Las aseguradoras también han encontrado sitio en las bicis compartidas de EE UU. En 2014, Blue Cross and Blue Shield of Illinois pactó

La entrada de capital privado en los sistemas ha supuesto, muchas veces, subidas de tarifas o un reparto menos equitativo de las estaciones

con Chicago el patrocinio de Divvy comprometiéndose a pagar 11,5 millones de euros durante cinco años por un servicio que contaba con 3.000 bicicletas. Las autoridades se comprometieron a que la mayor parte de ese dinero se destinaría a ampliar red, limpiar carriles bici y mejorar señalización y protección, en "una combinación fantástica" para el director de Divvy, Ron Burke. Sin embargo, las tarifas subieron y muchos criticaron la desigualdad geográfica que supuso, ya que la expansión del servicio se centró en los barrios del centro y norte de la ciudad, más turísticos y adinerados. Pero el sistema está más activo que nunca: el alcalde de Chicago, Brandon Johnson, renovó el contrato hasta 2033 con el objetivo de convertirse en la mayor red de Norteamérica, tras un récord de 6,8 millones de viajes anuales y, por cierto, un 50% de descuento en todos los trayectos con origen o destino en los barrios del sur y el oeste de la ciudad.

Subcontinente Naranja

En América Latina, una gigantesca marea naranja pedalea a golpe de talonario: Itaú, el banco privado más grande de Brasil y todo el subcontinente, ha convertido su logotipo en sinónimo indiscutible de movilidad urbana. La fórmula de marketing es tan masiva que sus bicis dominan el asfalto de Río de Janeiro, São Paulo, Santiago de Chile, Buenos Aires o Bogotá, y aunque el importe exacto se mantiene bajo un estricto secreto corporativo la escala del negocio es colosal. En 2022 el banco









firmó un histórico acuerdo de renovación por diez años con Tembici, la empresa tecnológica brasileña que opera el software y la logística de las mayores redes de micromovilidad en América Latina, que tras registrar un crecimiento de uso superior al 400% inyectó el capital necesario para expandir su flota en un 50% hasta alcanzar las 20.200 bicicletas con un agresivo despliegue de más de 5.000 eléctricas. Y no, no hablamos solo de publicidad o filantropía verde, sino de un negocio redondo donde la mitad de los ingresos procede directamente de los bolsillos de más de tres millones de usuarios activos, consolidando un flujo de caja envidiable para el operador.

Sin embargo, ese éxito comercial esconde una feroz batalla. Una incisiva investigación del periodista Rafael Balago para la agencia Folhapress destapó las costuras del sistema, criticando la asfixiante concentración de estaciones en los barrios más acomodados frente al olvido crónico de las periferias. Tembici contraatacó con un argumento de peso: el 70% de sus ciclistas no vive donde se ubican los anclajes, y demostró que la red central funciona como un cordón umbilical para los trabajadores que llegan diariamente desde los suburbios. A pesar de ello, la lección económica y política para cualquier ayuntamiento es meridiana: el interés de una marca por lucirse en las avenidas más ricas y cotizadas rara vez coincidirá con la necesidad de transporte de un barrio obrero, por lo que deberán elegir entre blindar la movilidad social o ceder el espacio urbano al mejor postor publicitario.



El precio de Madrid

Con todos estos precedentes, la simple valoración económica del anuncio de Bicimad podría ser favorable, pero hay que ser exigentes. Ingresar 900.000 euros anuales y que el patrocinador abone la rotulación puede aliviar cuentas, y el plazo de dos años permite revisar relativamente pronto la relación. Pero la oferta coincide con el mínimo económico que había fijado EMT, y la cesión abarca un amplio conjunto de espacios: al no aún detalles del contrato definitivo no podemos afirmar que se haya obtenido el mejor precio posible, aunque sí un ingreso útil y aparentemente modesto frente a otros precedentes.

Para los ayuntamientos que estudien una operación similar, multiplicar o dividir su número de bicis por lo que cobran otras ciudades es evidentemente un punto de partida insuficiente: también importan los viajes realizados, dónde están las estaciones, qué público las utiliza, cuántos meses funciona el servicio o la cesión de nombre o datos de los usuarios. Una flota pequeña con mucho uso puede ofrecer más exposición que otra mayor que apenas se mueve, por lo que lo razonable es valorar el conjunto, saber cuánto quedará después de los gastos y acordar cómo se revisará la aportación si crece el servicio. En definitiva, el negocio será bueno para el ciudadano si ese dinero se suma al esfuerzo público y ayuda a encontrar una bicicleta disponible, devolverla sin dar rodeos y en el lugar adecuado, tener una experiencia perfecta y pagar una tarifa razonable: esa fórmula, probablemente, importe bastante más que el tamaño (y euros) de un logotipo.





PAGO "EN ESPECIE": EL MODELO PUBLICITARIO DE JCDECAUX

Vélib', el sistema de París, nació en 2007 y su fórmula de financiación, cediendo el mobiliario publicitario urbano mediante la filial Cyclocity de JCDecaux, se ha replicado con fuerza en ciudades como Lyon, Bruselas, Viena o las españolas Sevilla (Sevici, 2007) y Valencia (Valenbisi, 2010). En el caso de España se firmaron contratos a veinte años donde el coste presupuestario directo fue cero a cambio de entregar cientos de mupis comerciales: aunque políticamente se vende como un servicio gratuito para las arcas municipales, el ayuntamiento paga renunciando a millones de euros en ingresos publicitarios directos que deja de percibir.

EL GIGANTE MEXICANO

El sistema Ecobici, respaldado por un patrocinio del banco HSBC hasta 2028, funciona en Ciudad de México y con más de 9.300 bicicletas, 689 estaciones y más de 113 millones de viajes totales, se ha consolidado como la mayor red de micromovilidad en América Latina. Sin embargo, la transición hacia una administración privada ha generado descontento social por fallos operativos, escasez de mejoras y estaciones vacías, lo que ha reducido la demanda a unos 117.000 usuarios activos y derivado en multas gubernamentales. Pese a todo la concesión fue recientemente extendida hasta 2036 con el compromiso de ampliar la flota a 15.000 unidades.

BLINDAJE INSTITUCIONAL: ANTES DE FIRMAR

El contrato debe exigir transparencia total: quién recauda, cuánto dinero queda tras comisiones y quién asume la rotulación o la ampliación de flota. Para los concejales de movilidad, la regla de oro es blindar el control público de las tarifas, las estaciones y la calidad previniendo una posible "espantada" del patrocinador. No es un riesgo teórico: en 2019 la Bahía de San Francisco vio cómo su red Ford GoBike pasaba a llamarse Bay Wheels de la noche a la mañana porque Lyft compró a la operadora y fulminó el acuerdo con la automotriz. Las bicicletas siguieron rodando porque la ciudad tenía un plan de contingencia corporativo: pactar el rescate del servicio ante un cambio de estrategia empresarial puede suponer la diferencia entre el éxito y el colapso del sistema.



10 BUENAS RAZONES PARA VENIR A PEDAL SPAIN

Zaragoza acoge del 6 al 8 de noviembre la segunda edición de la Feria del Cicloturismo Pedal Spain. Será en la Sala Multiusos y, aunque hay muchos más, queremos darte diez motivos por los que no puedes dejar de asistir. Vete preparando las alforjas, porque...

FOTOS: ENRIQUE TERUEL

1
EL EPICENTRO DEL CICLOTURISMO EN ESPAÑA

Pedal Spain se consolida como la cita imprescindible donde se reunirá el sector: destinos, empresas, turoperadores, publicaciones y también viajeros. Si quieres conectar con proyectos, descubrir tendencias, empaparte de pasión por el cicloturismo ysaber lo que hay y está por venir, es el lugar.

2
CICLOSFERA Y BIKEFRIENDLY, PRESENTES

¡Y de qué manera! El equipo de Ciclosfera y Bikefriendly se desplazará ese fin de semana a Zaragoza para vivir y contarte la feria desde dentro, explicarte todo lo que abarcan nuestros proyectos (te lo adelantamos... ¡es mucho!) y, no lo dudes, darte algún regalo inolvidable. Más te vale pasar a vernos y, antes, estar pendiente de nuestras redes porque vamos a anunciar muchas cosas!

3
GRANDES DESTINOS

Zaragoza, Galicia, Comunidad de Madrid, Navarra, Andalucía, Girona, Extremadura, Tarragona, Comunidad de Valencia o Teruel ya han confirmado su presencia. Destinos que trabajan para mejorar su oferta cicloturista y que tienen mucho que compartir. En definitiva: ven y descubrirás lugares increíbles para viajar en bicicleta muy cerca (o muy lejos) de tu casa.

4
MÁS GRAVEL

El gravel, esa maravillosa tendencia ciclista que no para de crecer, tendrá su propio rincón con dos iniciativas notables: la exposición Very Gravel, que reúne diez emergentes proyectos, y los Gravel Sprint, donde cinco iniciativas contarán sus propuestas sobre el escenario.

5
TE VAS A INSPIRAR

El programa de charlas y ponencias viene cargado de ciclistas que compartirán experiencia, consejos y pasión. ¿Quieres algunos nombres? Germán Teca, Emilio Mateo, RemoteAna, Nando en Bici, Rare Femmes o nuestro querido compañero, Jaime Novo. ¡Prepara tus preguntas!

6
TALLERES DE MECÁNICA

Encuentros donde se compartirán esos trucos básicos, imprescindibles y muchas veces decisivos que te ayudarán a resolver imprevistos en mitad de la nada para que puedas seguir pedaleando sin problemas.









LO IMPORTANTE

Dónde: Sala Multiusos (Auditorio de Zaragoza).
Cuándo:
6, 7 y 8 de noviembre de 2026.
Horarios:
Viernes 6
9:00 a 15:00
(Jornada Profesional)
2:00 a 19:00 (Apertura público).
Sábado 7:
10:00 a 19:00.
Domingo 8:
10:00 a 14:00.
Más info y programa completo, aquí

7
EN GRUPO

Hay ya marchas y salidas ciclistas previstas para rodar. Disfrutarás del ambiente en primera persona, del singular y del plural. Y es lógico... ¡cómo una feria de cicloturismo se va a quedar encerrada en cuatro paredes!

8
NETWORKING Y SINERGIAS

Si tienes un proyecto, trabajas en el sector turístico o, en definitiva, tienes alguna relación con el cicloturismo, la Jornada Profesional del viernes 6 es una oportunidad de oro para conectar con los actores más importantes del sector. Créenos: de ahí saldrán cosas muy productivas.

9
GRATIS Y FAMILIAR

La bicicleta es universal, y una feria de cicloturismo también debe serlo. Por eso la entrada es gratuita, el plan perfecto para ir con amigos o en familia, descubrir las opciones de turismo en bici para todas las edades, contagiarse del ambiente ciclista y, ya de paso, tomarte algo.

10
EN ZARAGOZA

Hay pocos lugares mejor conectados y fáciles de alcanzar. Trenes de alta velocidad, buenas carreteras, estupendas rutas y, eso lo vas a comprobar desde el primer momento, la mejor gente al llegar. En resumen: un escenario perfecto para celebrar esta gran fiesta del cicloturismo.



BIKE
SONG

MAKAROFF SERGIO

'TRANQUI, TRONQUI' (1996)

Puente cultural entre Argentina y la movida madrileña, dandi de la lírica cotidiana y orfebre del lenguaje pop, Sergio Makaroff mantuvo el rol de artista de culto incluso cuando la fama estuvo a punto de atropellarlo. En sus conciertos sigue siendo imprescindible 'Tranqui, tronqui', ese himno que pasa de lamentar una tragedia ciclista a festejar la amistad.

JAIME NOVO / ILUSTRACIÓN: R. VIDIELLA

DEL LAMENTO A LA ALEGRÍA

"Me han robado la mountain bike, fue un yonqui de la Plaza Real". Con ese verso tan prosaico arranca *Tranqui, tronqui*, canción con la que Sergio Makaroff abría *Un hombre feo*, álbum publicado por Warner en 1996 y disco de trece canciones con producción artística de Ariel Rot y Eduardo Makaroff (hermano de Sergio y, por cierto, uno de los responsables de llevar el tango a territorios ignotos a través de Gotan Project) y ejecutiva de Alejo Stivel.

LOCURA PORTEÑA

"Fui pionero de la bici en Barcelona", nos cuenta en primera persona el artista, "aunque antes ya lo había intentado en Buenos Aires, donde el tráfico era mucho peor y más peligroso. En cualquier caso, siempre me resultó estresante lanzarme sobre el sillín de una bici, y he considerado que el ciclismo urbano es un tipo de locura muy especial".

BASADA EN HECHOS REALES

"La canción me salió fácil porque contaba algo concreto y reciente", explica Makaroff, nacido en la capital argentina en 1951. "Creo que es mi única canción basada al 100% en hechos reales, y todo lo que cuento en ella es cierto. La inspiración surgió al repetir una y otra vez la historia: la primera frase marcó la tónica y el tiempo, y finalmente seguí todo con la guitarra". ¿El resultado? Una lección magistral sobre cómo afrontar la neurosis de la gran ciudad a través del humor y la elegancia.





“¡Qué dura es la vida, hermano! Me quedé con el candado en la mano. Si lo pillo lo machaco. Lo poco que tenga se lo saco”

COSTUMBRISMO CICLISTA

El medio ritmo juguetón de *Tranqui, tronqui* resume a través de sencillas frases uno de los momentos más temidos por cualquier ciclista urbano: que te roben la bici (“Qué dura es la vida hermano, me quedé con el candado en la mano”). Sin embargo, lo que empieza siendo un relato de ira, frustración y venganza se transforma al llegar a una fiesta y explicarle lo ocurrido a dos amigos, Luis Guervós y Julia Carrasco, que terminan solucionando el asunto. “Conté lo que me había pasado y que estaba un poco amargado”, dice en su canción Makaroff, “y él me dijo tranqui, tronqui, que no te amargue la vida un yonqui”.

ENTRE AMIGOS

El costumbrismo que recorre el espinazo del disco, a través de temas como *Vacaciones en la tierra*, *Chau Chochín*, *Bolinga*, o *No tengo novia*, alcanza así su máxima expresión al trasladarnos del delito callejero a la animada fiesta. Pero queda saber... ¿Quiénes son sus protagonistas? Luis Guervós es un “amigo asturiano, criado en Mallorca y residente en Barcelona” del artista, mientras que Julia Carrasco, la misma que “tomaba guapamente del frasco”, colabora en algunos discos de Makaroff como *La buena vida*. Poco se sabe, eso sí, del yonqui que desencadenó los hechos.

UN TIPO INQUIETO

Al igual que su bicicleta, Makaroff nunca estuvo acostumbrado a parar. Residente en Barcelona desde 1978, dedicó parte de su juventud a escribir críticas musicales, pinchar en fiestas locales, telonear a bandas de Charly García como Sui Generis o La Máquina de Hacer Pájaros y hasta protagonizó un musical, *Hair*, en su Argentina natal. El éxito en España de unos buenos amigos, los legendarios Tequila, le animó a mudarse a nuestro país, donde firmó temas para Los Rodríguez, Azúcar Moreno o Manolo Tena, colaboraciones con Andre Buenafuente en TV3 y más de diez discos propios con nombres tan inolvidables como *Desastre con patas*, *El inventor del rompehielos*, *Rico y famoso* o, por supuesto, *Un hombre feo*.



HÉROES

LADRÓN DE BICICLETAS

Quedarse sin su bicicleta supone para Antonio Ricci perderlo todo. La necesita para trabajar y mantener a su familia en la devastada Roma tras la II Guerra Mundial. Por eso la busca desesperado junto a su hijo, y por eso 'Ladrón de bicicletas' (Vittorio de Sica, 1948) es una de las grandes películas del cine, capaz de transmitir con una fuerza aún intacta la vergüenza, la precariedad y el vínculo entre padre e hijo.

RAFA VIDIELLA

CON RITA

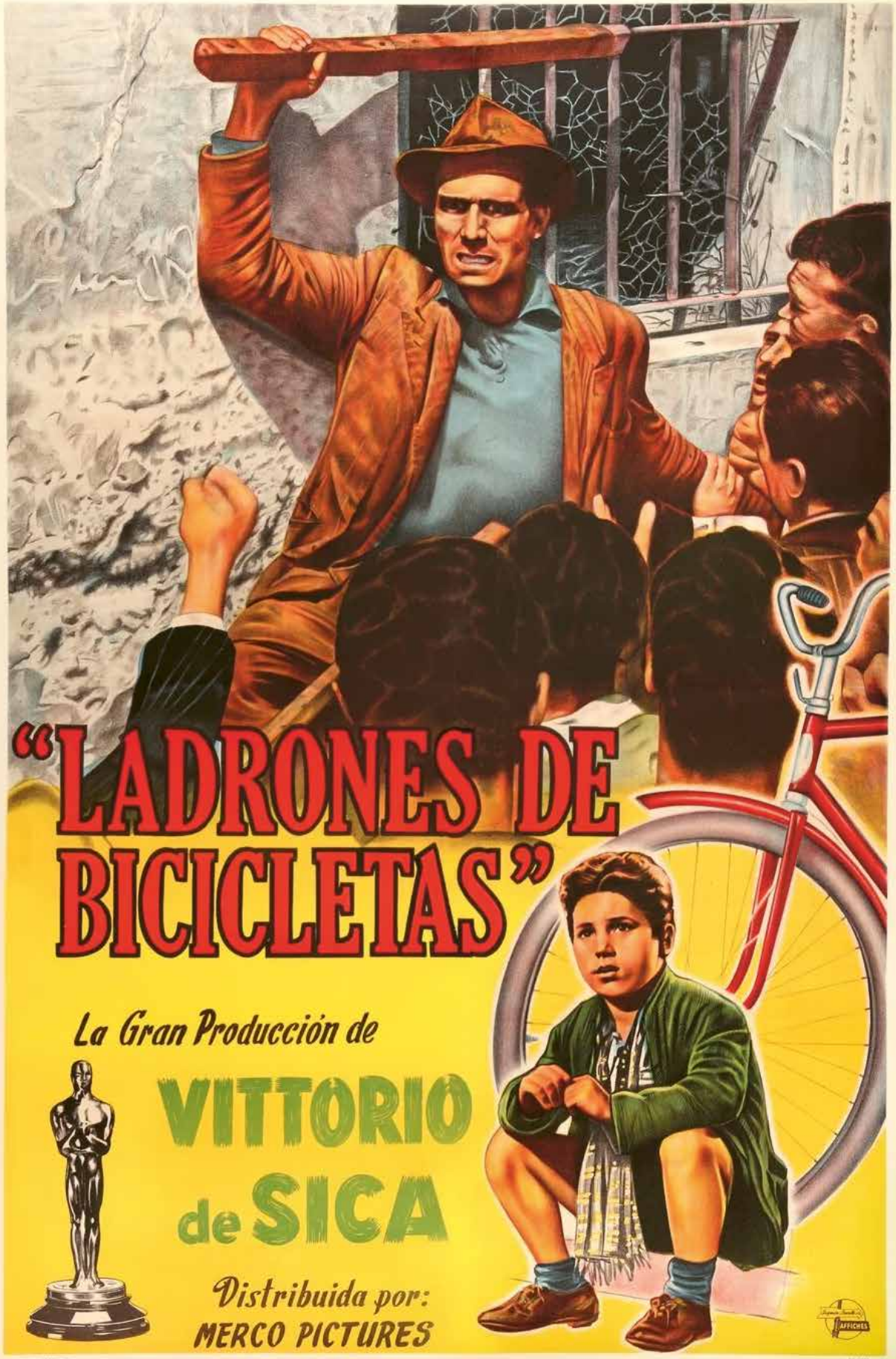
En la paupérrima Roma después de la II Guerra Mundial, Antonio consigue trabajo pegando carteles. Pero necesita una bicicleta para transportar sus bártulos, y la suya está empeñada: su mujer, Maria, entrega las sábanas de la casa para recuperarla. Por desgracia, y mientras pega un cartel de Rita Hayworth en *Gilda*, la bici recuperada es robada: el glamour de Hollywood ocupa la pared mientras al pie de la escalera el trabajador pierde su sustento.

UN PAÍS A PEDALES

Después de la Guerra Italia vivía entre el desempleo, la escasez, la desesperación y la necesidad de una reconstrucción urgente. La bicicleta era el medio de transporte más extendido, y ofrecía a repartidores y artesanos la posibilidad de transportar mercancías y herramientas de forma barata. Su importancia explica la desesperación de Antonio: reponerla es imposible dada la maltrecha economía familiar, y perderla complicaba sobremanera la obligación de mantener el trabajo.

ROMA ENORME

Para recuperarla, Antonio recorre a pie la ciudad buscando su bicicleta mientras su hijo, Bruno, se esfuerza por acompañarle por calles y mercados persiguiendo pistas. La cá-





mara de De Sica retrata una ciudad de clases populares y urgencias, y el tener que recorrerla andando repercute en la desesperación, el cansancio y el tiempo perdido de padre e hijo. El director, casi con crueldad, nos muestra bicicletas por todas partes: cada una puede ser la de Antonio alimentando así, por un instante, la menguante esperanza del hombre.

EL HOMBRE QUE PUDO SER CARY GRANT

Impresionado por su anterior película, *El limpiabotas* (1946), el todopoderoso productor estadounidense David O. Selznick ofreció financiar la película con la condición de que Cary Grant fuese su protagonista. De Sica rechazó la oferta al considerar al galán demasiado refinado ("sus manos no tienen ampollas y se comporta como un caballero", explicó), prefiriendo al inexperto actor italiano Lamberto Maggiorani, que hace el papel de su vida. Respecto al niño Enzo Staiola, que encarna a Bruno, fue descubierto entre los curiosos que observaban el rodaje: el director había empezado la filmación sin haber encontrado aún a su joven protagonista.

LA MIRADA DE BRUNO

Mientras Antonio busca su bicicleta desesperado, su hijo Bruno descubre las debilidades de su padre y, en general, de los adultos. El niño comparte su esperanza, soporta su mal humor y, en uno de los momentos más duros de la película, presencia su humillación cuando, desesperado, Antonio intenta robar otra bicicleta y es atrapado. El título original italiano, *Ladri di biciclette*, está en plural por-



Adorada por Hitchcock o Woody Allen, 'Ladrón de bicicletas' es una presencia segura en cualquier encuesta para elegir la mejor película de la historia

que hay dos ladrones: el que le roba la bici a Antonio y él, la víctima, que termina haciendo aquello que le ha arruinado. Bruno lo ve todo y cuando su padre queda libre le da la mano, alejándose entre la multitud: la necesidad continúa pero es ahora el niño el que sostiene al adulto, porque en una sociedad arruinada todos somos a la vez víctimas y culpables.

ENTRE LAS MEJORES

Obra fundamental del neorrealismo italiano, Ladrón de bicicletas encabezó en 1952 la primera encuesta de la prestigiosa *Sight and Sound* para elegir las mejores películas de la historia entre los críticos. Setenta años después, en 2022, seguía entre las cincuenta primeras y entre las veinte favoritas de los directores. Otra encuesta internacional, hecha por la BBC en 2018, la designó la segunda mejor película de habla no inglesa de todos los tiempos, solo por detrás de *Los siete samuráis* de Akira Kurosawa. Hitchcock explicó a *The New York Times* que le había impresionado cómo *Ladrón de bicicletas* combinaba dos persecuciones, la física y la psicológica, y Woody Allen la situó junto a *Rashomon*, *Ocho y Medio* y *La Gran Ilusión* como las obras cumbre del cine ("no he hecho nunca una película que pueda competir con ellas"). La película impresionó tanto que hasta recibió un Oscar honorífico en 1950, cuando aún no existía la categoría de mejor película de habla no inglesa.





MARCHA PARA EL BICIBÚS

Barcelona acogió el pasado 3 de julio la presentación del Bike Bus Accelerator, una iniciativa apoyada por Shimano y BYCS para impulsar de forma definitiva los 'bicibuses' infantiles. Como no podía ser de otro modo... ¡estuvimos ahí para contártelo!

Ya sabes lo que es un bicibús: un grupo de niños, acompañados por algún adulto, pedalean juntos hacia el colegio a una hora concreta, siguiendo una ruta fija y sumando participantes en el camino. Una fórmula popularizada en Barcelona y capaz de transformar las mañanas de muchas familias, y que demuestra cómo puede cambiar el tráfico de las ciudades si se prioriza a las personas.

Este tipo de iniciativas suele nacer del esfuerzo voluntario de familias y profesores que se enfrentan a ciertos retos logísticos sin, muchas veces, contar con una referencia clara. Para eso ha nacido el proyecto Bike Bus Accelerator, que aspira a terminar con esa "soledad" y acelerar así la puesta en marcha de estas propuestas.

En movimiento

La todopoderosa Shimano y BYCS, organización internacional que impulsa el uso de la bicicleta desde las comunidades locales, pre-

El Bike Bus Accelerator permite compartir herramientas y experiencia para crear un Bicibús









sentaron durante la salida del Tour de Francia en Barcelona el lanzamiento del Bike Bus Accelerator (BBA), un programa nacido para dotar de herramientas, conocimiento y apoyo financiero a los organizadores de bicibuses.

Como nos explicaba Maud de Vries, CEO de BYCS, "los bicibuses suelen nacer de la iniciativa de padres y profesores de educación física, a menudo con poco más que un mapa, un grupo de chat y mucha determinación. Por eso, queríamos aportar experiencia y que nadie tenga que empezar desde cero: cuando aprendemos los unos de los otros, todo el movimiento avanza más rápido".

Con Perico

El evento contó con el respaldo de voces tan autorizadas como la del exciclista Pedro Delgado, que subrayó la necesidad de aportar cambios reales que acompañen estos movimientos. "Es imprescindible promover el uso de la bicicleta", aseguraba, "pero debemos también construir las infraestructuras necesarias para que las nuevas generaciones adquieran el hábito de desplazarse en bici a diario y de forma segura". Por su parte Ties van Dijk, especialista en promoción de la bicicleta y analista de estrategia de Shimano Europe, explicaba el compromiso de la marca con esta iniciativa. "Queremos ser la pieza que ayude a que todas las demás partes se muevan juntas", nos contaba. "Una bici solo funciona cuando cada componente hace su trabajo, y un bicibús no es diferente".

"Un bicibús puede ser una semilla pequeña, pero sin semillas pequeñas no crecerán los árboles más grandes"



En esta primera etapa, el proyecto centrará sus esfuerzos en seis ciudades europeas con distintos desafíos de movilidad ciclista: Barcelona, Lisboa, Viena, Glasgow, Utrecht y Copenhague, y la primera de ellas ya vio a decenas de familias pedaleando juntas entre timbrazos, música, regalos y mucha algarabía. Fabio Takayanagi, el presidente de Shimano Europe y también presente en esta inauguración, lo resumió así: "El bicibús tiene una trascendencia enorme para que la sociedad tome conciencia de la bicicleta como una herramienta fundamental para el bienestar de todos, y de lo valioso que es ver a nuestros niños adueñarse de las calles sobre dos ruedas. Puede que esta iniciativa sea hoy solo una pequeña semilla, pero sin pequeñas semillas no crecen los árboles más grandes".

¡EN MARCHA!

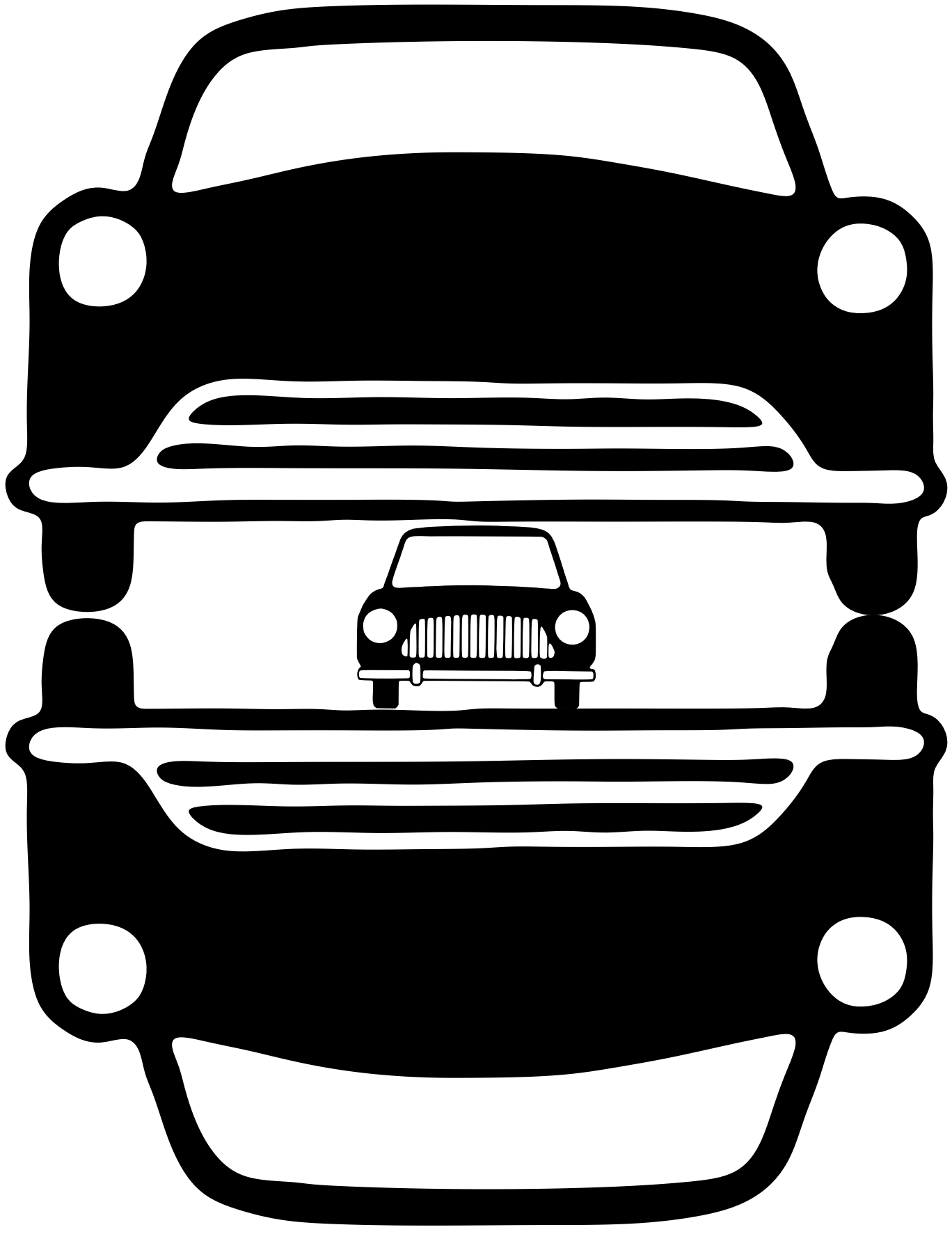
¿Quieres poner en marcha un bicibús? No empieces de cero: infórmate aquí.



MICROCOCHISMOS

Como pequeños alfileres casi invisibles, se cuelan en nuestras conversaciones de cada día. Son frases, preguntas, comentarios y afirmaciones que dan por hecho que nos movemos en coche, que la calle le pertenece a los automóviles y que todo lo demás debe adaptarse a sus necesidades. Los 'microcochismos' abundan incluso entre quienes caminamos, pedaleamos o viajamos en transporte público, pero escucharlos con atención y señalarlos es empezar a cuestionarlos... y revertirlos.

JAIME NOVO / RAFA VIDIELLA



Vamos a cenar a ese bar, que ahí se aparca bien". Un clásico de nuestros días, un ejemplo de cómo elegimos nuestro ocio, nuestra vida, por la facilidad que conlleva para desplazarnos en coche. Antes de hablar de la calidad de la comida, el precio de los platos o el ambiente que encontraremos, primero consideramos lo "importante": qué hacer con esa mole de dos toneladas de acero en la que hemos llegado. Algo muy, muy parecido a lo que ocurre cuando nos decantamos por un restaurante porque tiene aparcacoches: quizá haya otro donde se coma mejor, pero este nos resuelve el problema que nosotros mismos nos hemos creado. Es el coche, y no nosotros, el que decide qué hacemos incluso antes de salir de casa.

Un trámite imprescindible

Así son los microcochismos, esas incontables expresiones cotidianas que presentan al automóvil como la forma natural (y casi única) de desplazarse. A menudo no necesitan ni

"Pero... ¿en serio no vienes en coche?", nos preguntan. ¡Como si andar, pedalear o leer en el autobús fuese peor!

nombrarlo: basta preguntar cuánto se tarda para que alguien nos responda "depende del tráfico". O cuando, después de terminar el postre, nos preguntan con honda preocupación cómo volveremos a casa si hemos llegado sin coche. "Yo te acerco, de verdad que no me importa", nos insistirán con cariño, pero también transmitiendo incomodidad o incredulidad por tener que regresar de cualquier otra manera que no sea conduciendo. Creyendo, en definitiva, que un paseo caminando, pedalear o leyendo en el transporte público será un suplicio del que nos deberán rescatar.

Hay otro escalón, más rotundo: "Solo puedes ir en coche". Es cierto que, a ciertos lugares, y en determinadas horas, las alternativas para llegar a algunos sitios son realmente insuficientes. Pero también lo es que casi siempre se pronuncia esa frase sin mirar un horario, buscar una ruta o sopesar alguna alternativa. Y es que el automóvil se cuela incluso en el concepto de madurez. "¿En serio no vas a ir en coche?". O todavía peor: "¿Que todavía no tienes carné?" Un *todavía* que subraya y denuncia una asignatura vital pendiente, un trámite imprescindible para la vida adulta. Después, seguro, llegará otra: "Ahora que tenéis un niño, necesitaréis un coche". Acaban de decidir, si pensárselo demasiado, tu próxima y urgente compra.

Cerrada... ¿para quién?

"Han cerrado la calle", nos dicen muchas veces, pero al asomarnos vemos en ella a gente caminando, niños jugando, una terraza y alguna que otra bicicleta. La calle está llena de vida, pero muchos la dan por cerrada porque no pueden entrar los coches. "Por ahí ya no se puede pasar", escuchamos también en una frase donde falta una parte importante: en

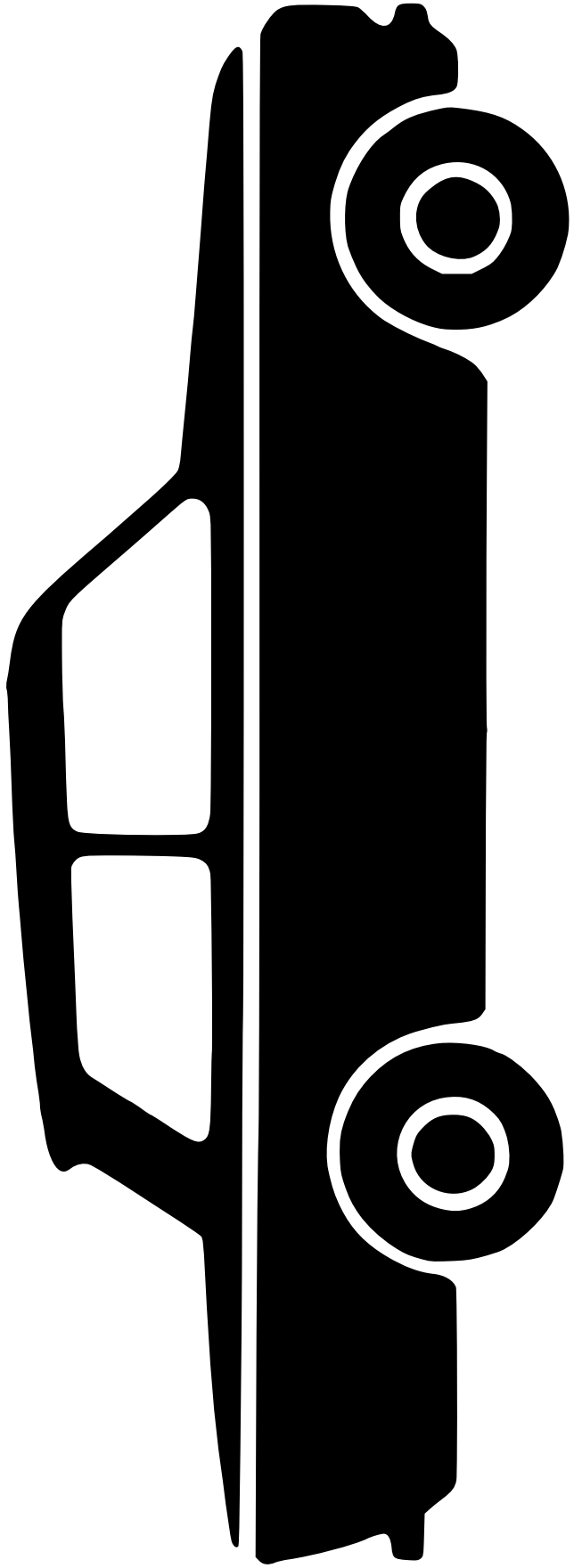
coche. A pie o pedaleando, probablemente, se pasará mejor que nunca. Son pequeñas omisiones que importan, porque al decir que una calle está cerrada o cortada cuando se restringe el tráfico motorizado damos a entender que su función principal es permitirlo, y todo lo demás se transforma en secundario.

Con las bicis ocurre lo mismo. "Han quitado un carril para poner un carril bici". El carril seguirá sirviendo para que las personas se desplacen y, es más, cabrán más y de forma más saludable. Pero se contará como una desaparición, una pérdida. De ahí al siguiente paso, "el carril bici roba espacio", hay un paso. Pero... ¿Cuándo decidimos que ese espacio pertenecía de forma natural a los coches?

«Hemos perdido veinte plazas de aparcamiento», escuchamos cuando se amplía una acera o se plantan árboles. No se gana sombra, ni bancos, ni anchura para caminar, sino que el balance se mide solo por metros destinados a depositar coches. Más pronto que tarde, alguien pedirá "recuperar ese espacio". Los mismos, cada vez más, que protestarán porque "los peatones invaden la calzada". El lenguaje los convertirá en intrusos, obviando que la acera era estrecha, había obstáculos o, sencillamente, el lugar para cruzar era inaccesible o lejano. También, por supuesto, habrá que "poner orden con las bicicletas para que no molesten", mientras otros elementos infinitamente más voluminosos, tóxicos y peligrosos, parecerán inocentes como pajarillos.

Solo un momento

Hay, también, un amplio abanico de frases para cuando un coche ocupa una acera, un paso de peatones o un carril bici. "Es solo un momento", por ejemplo, para regalarle ese momento al que aparca y quitárselo a los que tienen que esperar de pie, desviarse con dificultad o, incluso, maniobrar sobre una silla de ruedas. "Si cabe alguien perfectamente", después de aparcar y reducir la acera al hueco escaso y sobrante, sin pensar si tendrán que pasar dos personas juntas (quizá porque una de ellas tenga dificultades para andar) o que irán empujando un carrito. "No molesta a nadie", es otra de las favoritas, sinónimo de que dejar el coche aparcado ahí no impedirá



pasar a otros automovilistas, porque quien ande podrá rodearlo o quien pedalea siempre encontrará alguna original solución.

Y, si alguien protesta, se le contestará con una pregunta... "¿Y dónde quieres que lo deje?". Y así el guardar un gigantesco objeto ajeno y privado se transformará en responsabilidad de quien pide paso, en una lógica muy parecida al "es que tengo que aparcar en la puerta" o, ya bordeando lo cómico, el "he tenido que coger el coche para moverlo", responsabilizando así al vehículo de su propio desplazamiento e, incluso y con cierta ternura, hasta transformándolo en algo parecido a un delicado caniche al que debemos pasear para que no se descargue su batería.

Los otros, siempre culpables

Sabido es: "los ciclistas entorpecen el tráfico", porque no circulamos sino que estorbamos a los que circulan de verdad. "Vamos detrás de una bici", anunciamos por teléfono comunicando una incómoda incidencia, mientras que ir detrás de cualquier otro vehículo es lógico y habitual. "El autobús nos está haciendo perder el tiempo", obviando que dentro puede haber decenas de personas y transformando los minutos en algo personal y único. O alterando y decidiendo jerarquías, "ese semáforo no sirve para nada", porque cruzar a pie no justifica detener a quienes conducen.

"Hay que mejorar el tráfico", dicen con seguridad los que solo piensan en la fluidez de los coches. "El centro es inaccesible", y es verdad que puede que lo sea (ojalá) para determinadas personas en SUV.

A diario

Los microcochismos no solo están en el habla, también se expresan con gestos. En un paso de cebra, aceleramos cuando vamos caminando para "molestar lo menos posible", y muchas veces levantamos la mano para agradecer que el conductor se detenga para cedernos el paso. Dar las gracias puede ser una simple muestra de cortesía, pero es más bien una disculpa por usar también la calle. En muchos cruces habrá que pulsar un botón para solicitar el verde peatonal. Nos hemos acostumbrado tanto que apenas reparamos

Pedimos casi perdón al cruzar un paso de cebra, y entorpecemos el tráfico cuando somos parte de él en bici

en la distribución de los papeles: unos circulan con normalidad y velocidad, los otros han de solicitar turno y pedir permiso.

El entorno refuerza esa (a)normalidad. Las viviendas son mejores si tienen muchas plazas de garaje. Los restaurantes son más cómodos si te permiten recoger la comida sin bajar del coche. Supermercados y centros comerciales se promocionan ofreciendo aparcamiento gratuito a partir de cierto consumo. Llegar en coche tiene una recompensa visible. Quien llega andando no necesita que el establecimiento le haga un favor, pero nunca encuentra un incentivo equivalente.

Atropello (a la razón)

El encuadre se vuelve delicado y ofensivo en el caso de los atropellos. Se dice que "un coche atropelló a una mujer", ocupando el vehículo el lugar de quien lo conducía, y dejando así muchas veces fuera una responsabilidad relevante. Todavía es más hiriente cuando se lee o escucha que "la atención a los heridos provocó retenciones de cinco kilómetros", transformando así a las víctimas en causantes de un problema y pasando a medir la importancia del suceso por el retraso que le genera a los automovilistas.

Las transformaciones urbanas también se cuentan desde un asiento muy concreto: "Los conductores sufren la peatonalización", olvidando a los que pueden volver a caminar. "Una manifestación colapsa la ciudad", reduciendo la salud de la misma a los desplazamientos en coche. O, en una pirueta cómica, dicen cuando se celebra una jornada sin coches que, al terminar, la ciudad "ha recuperado la normalidad". Una normalidad, un orden natural de las cosas, dictado por motores, colapsos, emisiones de gas tóxico y ruido.



BELLEZA Y RUINAS

Hace ya tiempo que en Ucrania la bici dejó de ser una forma de transporte o una herramienta de ocio, para transformarse en una herramienta de supervivencia, resiliencia y comunidad. Un hermoso libro, 'Velorukh: Cycling in Ukraine' recuerda días mejores y nos traslada a pedalear en un hermoso lugar.

JAIME NOVO

La premisa ciclista de que si te detienes, te caes, se ha convertido en una regla de vida en Ucrania. Como asegura Mariia Shevchenko, ciclista, activista y directora del podcast *Rotor and Glitter* (Rotor y Purpurina), "si seguimos adelante es, sobre todo, porque parar ha dejado de ser una opción".

Mucho antes de que la guerra reconfigurara el país, Ucrania albergaba un efervescente ecosistema ciclista. "Desde míticos clubes de carretera como el Athlete de Odesa o el Makeba de Lviv", recuerda Shevchenko, "hasta la escena de piñón fijo, el bikepolo o los apasionados del velódromo de Kyiv, el país contaba con una comunidad conectada por la pasión de rodar, largas rutas y una creciente cultura de club". Sin embargo, desde que en febrero de 2022 estalló el conflicto, el significado de la bici cambió de forma drástica e irreversible.

Emergencia

Cuando las infraestructuras empezaron a colapsar por la ocupación y las bombas, las carreteras se llenaron de grietas e imposibilitaron el tráfico rodado. El combustible comenzó a escasear. Y la bicicleta, de nuevo, emergió como el único medio de transporte viable. Los ejemplos, como nos cuenta Shevchenko, son por desgracia infinitos. En Mikolaiv, al sur del país y no lejos del Mar Negro, los vecinos adaptaron sus bicicletas para transportar garrafas de agua potable cuando las tuberías principales saltaron por los aires. En Izium (al









“La primera verdad del libro es alegre e incluye montañas, estepas, rutas en grupo y hermosas carreras que recuerdan la vida ciclista ucraniana. La segunda verdad, por desgracia, refleja en lo que se convirtió la bici tras estallar la guerra”

este de Ucrania) y la región de Slobozhanshchyna (que abarca buena parte del noroeste del país), las dos ruedas sirvieron para repartir comida y medicinas puerta a puerta entre los ancianos atrapados en sus casas. Tras la voladura de la presa de Kajovka, en junio de 2023, las bicicletas de carga fueron usadas como vehículos de evacuación para trasladar familias y enseres fuera de las zonas inundadas en Jersón, ciudad-símbolo de la resistencia ucraniana. “Hasta los soldados del frente”, dice Mariia, “utilizan bicis y e-bikes para labores de reconocimiento silencioso”.

Un libro

Fue así como la bicicleta mantuvo su identidad a la vez que adquiría una nueva dimensión: la de herramienta de respuesta civil. Un proceso que salvando las distancias nos recuerda a lo vivido hace dos años en Valencia tras la Dana. Una confrontación entre la belleza de un país maravilloso y la crudeza de una realidad inasumible que impulsaron a Shevchenko y al fotógrafo Iurii Makalis, actualmente sirviendo en las Fuerzas Armadas de Ucrania, a poner en marcha *Velorukh: Cycling in Ukraine*, un proyecto editorial que documenta toda esta transformación.

El libro es todo un archivo de la cultura ciclista de Ucrania antes de que la memoria (o directamente las personas) se perdieran en el conflicto. *Velorukh* abarca todo: desde los clubes históricos de carretera y el velódromo de Kyiv hasta el papel de la bicicleta durante la guerra. “Queríamos que, a la vez, las fotos

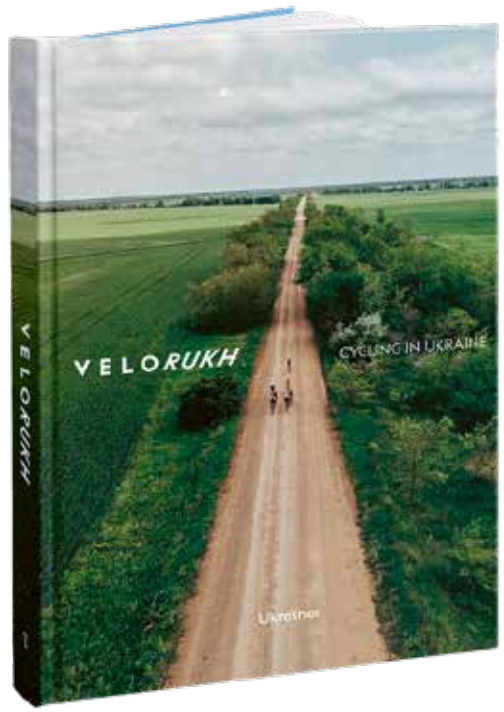






DE GIRA

Los autores de 'Velorukh: Cycling in Ukraine' están recorriendo Europa en una gira de charlas y presentaciones que ya ha pasado por Barcelona, Palma de Mallorca, Berlín, Copenhague o Praga, llevando la voz y la realidad ciclista de Ucrania a toda la comunidad europea.



sostuvieran dos verdades sin que una anulara a la otra", explica Shevchenko. "La primera verdad es alegre e incluye montañas, estepas, rutas en grupo y hermosas carreras que recuerdan la vida ciclista ucraniana durante décadas. La segunda verdad, por desgracia, refleja en lo que se convirtió la bici tras estallar la guerra, y recuperamos innumerables imágenes de territorios recién liberados donde pedalear era la única forma de mover comida, agua y medicinas por carreteras por las que ningún otro vehículo podía transitar".

El resultado es un precioso libro que refleja la riqueza geográfica del país, pero también la evolución de toda una comunidad y, en su último capítulo (Bikes in the Times of War), el uso de las dos ruedas como logística de emergencia y herramienta de apoyo civil. "En el ciclismo hay una verdad física muy simple", resume la coautora, "si te detienes, te caes. A mi país, Ucrania, le sucede exactamente lo mismo, y es algo con lo que puede identificarse cualquiera que pase un momento difícil. Me encantaría que los lectores se quedaran con eso, pero también por la primera mitad de la obra: incluso en los momentos más oscuros la belleza, el deporte y la comunidad no son lujos que podemos aparcar, sino parte imprescindible de lo que nos mantiene con vida".



¡ARRIBA LA BICI!

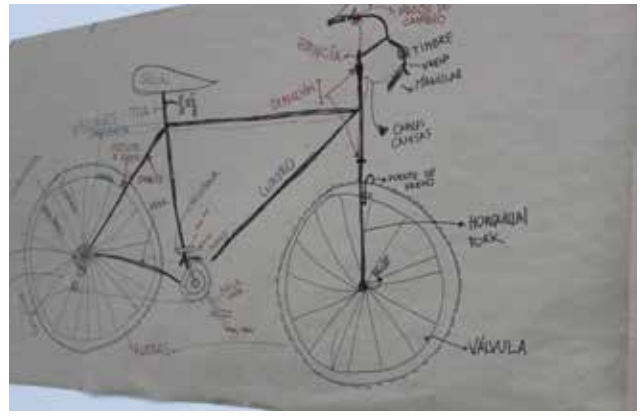
La Pedalera es una cooperativa por y para mujeres, con sede en el madrileño barrio de Carabanchel, que pone la bicicleta en el lugar que merece: no solo como un medio de transporte sino como una herramienta de empleo, autonomía y transformación social. **JAIME NOVO**

Cicloturismo, taller, formación, consultoría y apoyo mutuo. No hay nada que se le resista a La Pedalera, una cooperativa liderada por mujeres que combina la pasión por las dos ruedas con un compromiso firme con la ciudad y sus barrios. Un proyecto nacido en 2025 cuando, como nos cuenta Paloma Olmesilla, "los caminos de varias mujeres se cruzaron en una formación especializada en mecánica de bicicletas organizada por Trabe, una ONG experta en violencia de género".

Lo que en principio iba a ser una capacitación técnica destapó una enorme complicidad y mucha, mucha productividad. También una necesidad evidente: la de reunir distintos perfiles femeninos en torno al ciclismo urbano y el cicloturismo. "Muy pronto se convirtió en el germen de algo mucho más grande", recuerda Olmesilla, "porque comprobamos de primera mano que la bici es una poderosa herramienta de desarrollo personal, profesional e inclusión laboral".







Creciendo

Desde entonces, el crecimiento ha sido tan constante como orgánico. "Descubrimos que compartíamos una enorme pasión por la bicicleta, ganas de emprender y la determinación de transformar nuestro entorno", explican, y a día de hoy La Pedalera se ha consolidado como un equipo capaz de abordar la movilidad desde muchos ángulos. Su trabajo abarca desde el diagnóstico, mantenimiento y reparación técnica de bicicletas mecánicas, eléctricas y de carga en su propio taller hasta la consultoría de movilidad activa para empresas, instituciones y ayuntamientos. Algo a lo que se suman talleres de mecánica básica, programas de circulación segura en colegios, rutas de cicloturismo y acciones de dinamización comunitaria en colaboración con asociaciones vecinales (como sus actividades gratuitas de reciclaje de bicis) e iniciativas intergeneracionales en espacios como el Centro Ouka Leele.

"Combinamos formación técnica continua con experiencia en gestión de proyectos, educación y trabajo social para ofrecer un abanico completo de soluciones", concluyen, sin olvidar por supuesto sus primeras formaciones de autonomía urbana o una biciescuela para mujeres adultas, enfocada a hacerles perder el miedo al tráfico y ganar confianza pedaleando en una urbe como Madrid.

Un empujón

Evidentemente, un proyecto como La Pedalera no funciona por arte de magia sino con pasión y ganas. El corazón lo forman la mencionada Paloma Olmesilla, Carolina Dávila, Lucia Viscuso y Judith Walde, que aspiran a hacer crecer el proyecto. "La comunicación, las ideas, la organización... Todo lo hacemos a pulmón, en el tiempo que nos sobra después de los talleres", aseguran. "A veces nos preguntamos si tiene sentido seguir, pero cuando aparece una mujer que monta en bici por primera vez, u otra que arregla su propia cadena y no puede creer que lo haya hecho ella, entendemos por qué hacemos esto y recuperamos las ganas de continuar".

APOYA A LA PEDALERA
Puedes echarles un cable apoyando el proyecto: aquí tienes toda la info para colaborar en la web.



AUCKLAND MARAVILLAS

LA VIDA EN ROSA

Entre las autopistas de la ciudad neozelandesa de Auckland hay un tramo que se sale del guion. Es rosa, exclusivo para bicis y peatones y, al caer al sol, se enciende. Se llama Te Ara I Whiti y muestra cómo la imaginación y las ganas pueden transformar una abandonada salida de autopista en uno de los lugares más icónicos del país.

RAFA VIDIELLA

En primer lugar, el rosa. Después las curvas de la autopista, las líneas blancas sobre el asfalto y los edificios que aspiran a pinchar el cielo. Pero para el ojo, ya no hay vista atrás, porque en medio de ese lío de carreteras hay una cinta magenta demasiado inesperada como para ser ignorada. Demasiado llamativa como para ser confundida con otro ramal. Su aspecto nos grita que ahí se puede caminar, que ahí se puede pedalear.

La reinvención

Auckland, cuyo nombre maorí es Tāmaki Makaurau, es la

AUCKLAND LA VIDA EN ROSA

Diez millones de dólares volvieron un trozo abandonado de autopista en una infraestructura humana y atractiva para los turistas

ciudad más poblada del país. Fue construida entre dos puertos naturales (Waitematā y Manukau) y conos volcánicos. Esos montes, los maunga, son parte de la historia local, y conforman una geografía de extraordinaria belleza. El coche, eso sí, lo invadió todo, exigiendo un amasijo de autopistas urbanas que impiden llegar a pie a muchos sitios.

Como una alfombra rosa, Te Ara I Whiti sobrevuela esos escenarios. Desde el aire se divisan calzadas cruzándose a distintas alturas. Pilares, taludes, barreras, tráfico, y una cinta rosa que encaja en ese entramado. Antes era una salida más, la de Nelson Street, hasta que en 2005 dejó de utilizarse y se convirtió en lo que, en el fondo, son estas infraestructuras: hormigón, betún, asfalto.

Pero un plan urbanístico apostó por reinventar ese abandonado carril. Según Bike Auckland, la principal asociación local de ciclistas, fue durante una visita de Janette Sadik-Khan (la responsable de muchas de las transformaciones ciclistas y peatonales de Nueva York) cuando los colectivos aprovecharon un encuentro mediático para reclamar una actuación. La propuesta fue bien recibida por el entonces alcalde, Len Brown, el concejal Chris Darby y la junta local de Waitematā, y el dinero público destinado a impulsar los desplazamientos en bicicleta ayudó a acelerar el proceso.

Muchas luces

Los estudios de arquitectura LandLAB y Monk Mackenzie se encargaron del proyecto; GHD de la ingeniería civil e iion de la iluminación. Auckland Council, Auckland Transport y la agencia nacional de transportes pagaron los diez millones de dólares del presupuesto, una pequeña parte de un proyecto de mayor calado, Nelson Street Cycleway, que incluía la construcción de un nuevo puente de acero.

El 3 de diciembre de 2015, día de la inauguración, intervinieron el ministro de Transportes, concejales y activistas ciclistas. Matt Maihi, el líder de la comunidad maorí Ngāti Whāt, bendijo la instalación, Te Ara I Whiti, que significa en la lengua local "El Camino de la Luz". Y es que, aunque el suelo rosa se lleve la atención, el proyecto estaba pensado para tener otra presencia al anochecer, con unos trescientos postes luminosos programables de forma individual acompañando el recorrido y equipados con sensores que responden al movimiento de quienes pasan, generando un ritmo de iluminación que cambia y transforma el lugar.

BIKE TO THE FUTURE

Te Ara I Whiti ganó en 2016 el premio a la Mejor Infraestructura de Transporte en el World Architecture Festival, además del premio John Scott de arquitectura pública del Instituto de Arquitectos de Nueva Zelanda. Tambien llegaron el Purple Pin de diseño espacial y varios oros en los Best Design Awards, junto al premio a la innovación y el máximo galardón de los Bike to the Future Awards. En 2017 llegó el reconocimiento del Instituto de Arquitectos Paisajistas de Nueva Zelanda en la categoría de Infraestructura.



AUCKLAND LA VIDA EN ROSA

Te Ara I Whiti, El Camino de la Luz, es parte del alma de Auckland. Y también la bonita historia de una transformación urbana

Al habla con Henry Crothers, director de diseño de LandLAB y uno de los responsables del proyecto, nos explica que Te Ara I Whiti se concibió desde un propósito: el de aprovecharla oportunidad de transformar un escenario muy poco propicio para el paisajismo. "Teníamos una infraestructura abandonada y heredada del tráfico motorizado", cuenta, "pero que también ofrecía una magnífica oportunidad de hacer más agradable la vida urbana". ¿Otra clave? El hacer algo "divertido y con personalidad. Algo que introdujera la escala humana en un sitio que carecía por completo de ella". Por eso también el color, que además de llamar la atención y diferenciarse del gris inhumano se inspira en los tonos rojizos del corazón del tōtara, un árbol nativo cuya madera se emplea tradicionalmente en las tallas y canoas maoríes.

Para todos

El resultado es encantador. Tanto que, como cuenta el experto en sostenibilidad local Tim Adriaansen, ha atraído y sigue atrayendo a visitantes extranjeros que desean empezar aquí su visita al país. El atractivo de la instalación provoca también que, cada poco tiempo, el Ayuntamiento la use como escenario de intervenciones artísticas y eventos. Y las cifras, desde luego, justifican su construcción: lo que era una salida de autopista abandonada permite ahora, según Auckland Council, casi 250.000 desplazamientos ciclistas solo en 2024, y ha contemplado más de dos millones de usos en sus primeros diez años. Gente, gente, gente, como la que suele también acudir para hacer pedidas de mano, fotografiarse el día de su boda o, claro, celebrar el ciclismo, en fiestas de aficionados locales a las que, por supuesto, es obligatorio venir con alguna prenda rosa.

En resumen: Te Ara I Whiti, El Camino de la Luz, es parte del alma de la ciudad. Y también una bonita y ejemplar historia, la de una abandonada estructura, impersonal y cochecentrista, que se transformó como por arte de magia en un rosa y luminoso camino hacia la felicidad.

TRAS LOS APLAUSOS

Diez años después de su inauguración esta Maravilla Ciclista sigue despertando entusiasmo, pero también reproches por su conservación y las dificultades que encuentran los ciclistas. En diciembre de 2025 Tim Adriaansen denunció en el periódico Greater Auckland el deterioro del pavimento y los paneles. Varios usuarios aportan quejas sobre luces apagadas, malos tiempos semafóricos o una insuficiente conexión con el resto de la infraestructura ciclista de la ciudad.







EL DESEO EN BICICLETA

ILUSTRADOS

París, finales del siglo XIX. Mientras las bicicletas llenan las nuevas calles, los carteles ilustrados las pintan de color. Es la Belle Époque, la cumbre del art nouveau, y Émile Clouet convierte la publicidad en arte con sus letras ondulantes, las mujeres de paseo y los cielos estrellados. Un tiempo que ahora nos parece mágico. Una época en la que pedalear era sinónimo de estrenar el futuro.

RAFA VIDIELLA

EL DESEO EN BICICLETA

Se dirige hacia nosotros. Mangas rojas, blusa rayada, bombachos, las manos bien sujetas al manillar. La rueda delantera ha abierto un boquete en el fondo amarillo y la mujer ciclista está a punto de salir del cartel. "Me voila!!", nos grita. ¡Aquí estoy! Estamos en 1894 y las bicicletas Frost ya pueden comprarse en el número 26 de la Rue du 4 Septembre, cerca de la lujosa Place Vendôme de París. Así lo explica el cuadro firmado por E. Clouet que, más de ciento treinta años después, conserva intacta su capacidad para llamar la atención. La ciclista nos mira y sonríe, y a nosotros nos dan ganas de apartarnos para dejarla pasar.

Tras esa firma, E. Clouet, hay muchas bicicletas pero muy pocas certezas. La Biblioteca Nacional de Francia, que ha registrado parte de su obra, identifica al autor como "Clouet, E.", dejando sus fechas de nacimiento y muerte en un escueto "18..-19..". No encontramos datos fiables sobre su infancia, estudios o vida privada. Así que nos queda seguir y admirar sus trabajos. En 1890 aparece como litógrafo de un cartel del artista de variedades Brunin, dibujado por Joseph Faverot. En 1894 firma un cartel para la marca Frost; en 1895, para Raleigh, en 1900 para la fábrica de bicicletas Clesse. Clouet también trabaja para espectáculos y exposiciones: Ernest Maindron, que lo menciona en su libro *Les affiches illustrées* publicado en 1896, destaca un retrato de la cantante Anna Thibaud y cita sus anuncios para Decauville y Volta. En resumen: su nombre es habitual entre quienes siguen la actualidad del cartel publicitario, pero ahora resulta imposible saber cuándo empezó a trabajar y por qué dejó de hacerlo.

Un millón de bicicletas

Lo que es seguro es que, entonces, ya hay mucho que anunciar. En especial bicicletas, las llamadas "bicicletas de seguridad", que con sus ruedas del mismo tamaño, mejores neumáticos y transmisión por cadena han vuelto mucho más tentadora la idea de pedalear. Crece la fabricación industrial, bajan los precios y el mercado se amplía. según, otra vez, la Biblioteca Nacional de Francia, en 1900 hay ya 981.000 bicicletas en el país. ¡Casi un millón! Comprar una sigue siendo una decisión importante, pero los fabricantes ponen de su parte: como reza la letra pequeña del cartel de Clouet para Decauville, la marca ofrece facilidades de pago, envío gratuito del catálogo ilustrado y hasta visita guiada a la fábrica. ¿Por cuánto? Por unos 375 francos, el equivalente a algo más de 7.000 euros actuales.

Vender, vender, vender. Los carteles ocupan los muros de la ciudad porque hay que vender, y los dibujos de Clouet venden toda una industria. Las británicas Raleigh y Singer buscan compradores franceses; Decauville, conocida por sus ferrocarriles, también





El objetivo es el mismo que el de la publicidad actual: concitar la atención, detener al paseante, y por eso los carteles superan ampliamente el metro de altura y casi siempre hay mujeres

quiere vender bicicletas. Otra marca, Georges Richard, acabará entrando en el automóvil. Singer dio también su nombre a una marca de coches, hoy desaparecida. Y otros cambiaron de manos: Le Globe pasó a formar parte de Léopold Delys en 1900. Raleigh ha llegado hasta nuestros días aunque con dificultades. Y reconstruir el destino de Clesse, Frost o Volta resulta bastante más complicado: sus rastros son fragmentarios y faltan documentos que fechen su desaparición.

Detener al paseante

En los carteles, sin embargo, todas siguen compitiendo por el mejor escaparate, porque a Clouet le sobraban recursos para llamar la atención. Para Singer y Raleigh dibuja paisajes, modela rostros y se recrea en los pliegues de la ropa: las mangas abultadas, guantes y sombreros son tan importantes como el cuadro de la bici. Con Clesse se permite ir más allá: una mujer envuelta en plumas pedalea bajo las estrellas, con las ruedas girando como remolinos y un azul profundo ocupando casi todo el papel. Para Rochet rompe reglas y hasta prescinde del personaje humano, colocando al mundo entre las patas de un fascinante león y cruzando el globo con el nombre de la marca en letras enormes. Se detecta el *art nouveau* en las curvas, la presencia femenina y el gusto por la decoración, se reconoce cierta afinidad con la alegría de los carteles de Jules Chéret.

El objetivo es el mismo que el de la publicidad actual: concitar la atención, detener al paseante, y por eso los carteles superan ampliamente el metro de altura y casi siempre están ellas. Mujeres que salen y pedalean, saludan y disfrutan de su tiempo. Una posible compradora puede reconocerse o desear la vida que le sugieren esas mujeres, hecha a base de excursiones, ropa bonita y, sobre todo, la posibilidad de ser libre. La bicicleta ha ampliado la autonomía de muchas mujeres, pero sería aventurado atribuir a Clouet un programa feminista porque sus imágenes también alimentan el deseo masculino. En Volta, un hombre se detiene con su bicicleta ante tres señoras que lo observan desde una valla, y parece que la máquina ayuda a entablar conversación. En otros anuncios la seducción depende de una mirada, un gesto o un vestido. La belleza, el ocio, la elegancia y la libertad de movimientos son argumentos de venta, y en estas láminas se mezclan sin que podamos medir cuánto pesaba cada uno en las órdenes del anunciante.

Pronto llegarán nuevas formas de llamar la atención. A comienzos del s. XX ganan terreno la caricatura y la mágica contundencia



Con el paso del tiempo los fabricantes de bicicletas encontrarán cada vez más argumentos en el deporte, en los campeones y las prestaciones de sus máquinas

de autores como Leonetto Cappiello. Entre guerras, el cartel incorpora la geometría y la simplificación de los nuevos lenguajes gráficos. Los fabricantes de bicicletas encontraron argumentos cada vez más insistentes en el deporte, las victorias, los campeones y las prestaciones de sus máquinas: los anuncios de Cycles Lorette o el león que Georges Favre dibujó para Peugeot en 1928 adoptan ya esos caminos. Los estilos conviven, las mujeres siguen apareciendo, pero a Clouet le perdemos la pista. Las obras fechadas que localizamos no permiten contar el resto de su carrera y su vida. Ya solo nos queda la tentación de volver a sus dibujos y fijarnos, quizá, en algo que se nos haya escapado. Las llantas de madera de una Raleigh. La dirección de una tienda señalándonos el camino. Las plumas de Clesse flotando en la noche. O, por supuesto, la muchacha de Frost pedaleando hacia nosotros. ¡Cuidado, que te atropella!

PARA SIEMPRE

Podríamos encontrar un cartel original de Clouet, en concreto para Cycles Clesse, en la colección de Arquitectura y Diseño del MoMA de Nueva York: fechado en 1900 e impreso por Kossuth & Cie., mide casi un metro y medio de alto y más de un metro de ancho. En París, y más en concreto en el Museo Carnavalet, conservan carteles de Clouet para Frost, Raleigh, Rochet y Volta, pero para verlos en persona conviene consultar antes. Pertenecer a una colección no garantiza estar expuesto y, por ejemplo, el MoMA nos confirmó por correo electrónico que su Clesse permanece fuera de sala.

UNA GUERRERA, DOS AUTORES

Casco alado, espada enorme, armadura y bicicleta. Pero la mujer de Liberator merece mirar también a sus pies, donde junto a la firma de Clouet aparece la indicación "d'après PAL". Y es que el diseño parte de una obra de Jean de Paléologue, que firmaba con ese seudónimo, por lo que el crédito debe reconocer a ambos. También merece apuntarse la semejanza entre un cartel para Frost (el de la ciclista rasgando el papel y el "Me voilà!!") y otro para Cycles Américains-La New York, que nos recuerdan que el oficio también consistía en adaptar imágenes y aprovechar elementos.

MÁS ALLÁ DE LA FOTO

Chris Bruntlett es uno de los grandes divulgadores de la movilidad ciclista. Fotógrafo, escritor y responsable de relaciones internacionales de Dutch Cycling Embassy, pasó de fotografiar bicicletas en las calles neerlandesas a intentar explicar qué hay detrás de ellas. "Copiar un carril bici no sirve de nada si no entiendes la ciudad que lo hizo posible", explica.

ANA CASTÁN

Creció en Ontario, Canadá, con pocos ciclistas urbanos a su alrededor, pero su vida cambió cuando se trasladó con su familia a Vancouver en 2007. Fue allí donde descubrió a gente normal haciendo cosas normales... como pedalear. "Veías a personas en bici con ropa de calle, viniendo de la compra, llevando a sus hijos al colegio o yendo a trabajar, y no vestidas como si fueran a participar en una competición deportiva".

Pero su verdadera revelación ciclista llegó en 2016, al pisar por primera vez los Países Bajos. Más que la cantidad de bicis que le rodeaban, le sorprendió sobre todo lo que se podía hacer gracias a ellas. "Los niños podían moverse solos, las personas mayores eran más independientes, y antes de realizar un trayecto nadie calculaba si tenía que encontrar aparcamiento o podría quedar atrapado en un atasco".
Fue entonces cuando Bruntlett lo comprendió: lo que parecía una "cultura muy ciclista y particular" debía tener una explicación, y era ser el resultado de décadas de decisiones urbanas. "El ciclismo urbano no tiene mucho que ver con las bicis en sí", explica, "sino con el tipo de ciudad que elegimos construir".

La foto no es suficiente

Bruntlett es fotógrafo, y durante años alimentó el imaginario ciclista holandés con

MOBILITY WITHOUT AN EXPIRY DATE
"Es una de mis fotos favoritas, porque cuestiona nuestras ideas sobre la edad y la movilidad. Este hombre mayor sigue haciendo su vida en bicicleta: podrá cambiarla, quizá termine usando una eléctrica, pero permanecerá algo tan fundamental como la libertad de moverse por sus propios medios".

El cocinero que hace barbacoas a domicilio con su cargo bike con parrilla, el que instaló una bañera para baños de hielo al aire libre... ¡Las usan todo tipo de profesionales!

innumerables imágenes de calles tranquilas, carriles bici y aparcamientos repletos de clásicas máquinas holandesas. Pero fue precisamente huir de esa obsesión por seguir retratando el ciclismo perfecto por lo que nacieron sus libros, *Building the Cycling City* y *Curbing Traffic*. "El modelo holandés genera muchísimo interés", asegura, "pero también conduce a una reducción de fotografías bonitas y virales". Según él, la gente se limita a pensar en bonitas infraestructuras y durante unos segundos fantasea con reproducirlas en su ciudad, pero lo importante es justo lo que no aparece en la imagen. "La clave es la decisión, y qué ha conducido a ella. Qué fuerzas políticas defiendes, en qué cultura crees, que sociedad imaginas. Y, claro, de qué ciudades puedes aprender realmente cosas".

En ese sentido, su conclusión se ha ido alejando progresivamente de una mera exportación del modelo neerlandés. "Cuantos más lugares visito", explica, "menos interesado estoy en preguntar cómo podríamos hacerlo más parecido a los Países Bajos. La verdadera pregunta es qué necesita esta ciudad, y qué partes del proceso holandés podrían servirnos ahí".

En resumen: detrás de una calle ciclista hay, más que pintura o separación física, una pila de decisiones en torno a la planificación urbana, el transporte público, la regulación del aparcamiento, la gestión del tráfico, los estándares técnicos, la educación, la voluntad política e, incluso, la memoria institucional. "Conozco a trabajadores en las instituciones neerlandesas que, desde hace décadas, están dándole vueltas a los mismos problemas". La perspectiva, el conocimiento, la experiencia, la esencia: menos visibles pero fundamentales.

No es un país perfecto

La admiración que todo esto genera en el exterior puede llevar también a otro error, el de pensar que en los Países Bajos el trabajo está terminado. Pero, para Bruntlett, vivir allí corrobora lo contrario. "Cada día surgen preguntas sobre espacio, seguridad, congestión, aparcamiento, bicicletas eléctricas o qué prioridad debe recibir cada modo de transporte", asegura. "Y eso me

1 CYCLING CONNECTS GENERATIONS
"Pedalear es también una experiencia social en la que puedes hablar, sonreír y disfrutar. Y eso es lo que debe conseguir una buena infraestructura: que la bicicleta no parezca un añadido a la ciudad, sino una parte natural de ella".

2 CYCLING THROUGH EVERY STAGE OF LIFE
"El clásico ciclista holandés no existe: hay personas de todas las edades y circunstancias. Aquí vemos a una embarazada con flores, bolso y vestida para un día cualquiera. Pedalear forma parte de la vida cotidiana, no de una actividad deportiva".





tranquiliza: aquí la bici no es un debate zanjado, sino una conversación permanente". Un cuestionamiento que también explica su rechazo a una mera "exportación" del modelo neerlandés: hay condiciones difíciles de reproducir (ciudades compactas, décadas de experiencia, una determinada historia urbanística o una relación cultural con la bici) que no surgen de un día para otro. Pero, insiste, si pueden trasplantarse procesos. "Si quieres que la gente camine o monte en bicicleta no puedes limitarte a decirle que lo haga, sino que has de lograr que hacerlo sea cómodo, seguro, atractivo y efectivo". ¿Su receta? Comprender cómo se mueve la población, construir una red coherente, controlar la velocidad y el acceso de los vehículos a motor y hacer que andar y pedalear sea sencillo. "No copies la respuesta holandesa", concluye. "Copia su voluntad de hacerse preguntas".

Si quieres peatones y bicicletas haz que andar y pedalear sea cómodo, seguro, atractivo y efectivo. Y algo importante: "No copies la respuesta holandesa, sino su voluntad de hacerse preguntas"

CYCLING AS A FAMILY AFFAIR 3
"Me gusta lo extraordinariamente normal que resulta esta foto. No hay licra ni cascos, sino simplemente gente moviéndose en bicicleta. Los niños ganan independencia, los padres llevan pasajeros y la bici se convierte en una extensión práctica de la vida familiar".

CONTRA EL ALGORITMO

Bruntlett reconoce que, gracias a Internet, sus fotos le han permitido compartir ejemplos, cuestionar mitos y conectar con profesionales de todo el mundo, pero también obligado a una contradicción muy contemporánea: la de intentar explicar cuestiones complejas a través de plataformas que premian, precisamente, la simplificación. "Existe la tentación de ser más provocador, categórico o indignado y así satisfacer al algoritmo", explica. "Una publicación de treinta segundos puede hacer que algo parezca maravillosamente sencillo cuando, en realidad, necesitó diez años de negociación política: por eso uso las redes para abrir conversaciones, no para cerrarlas, e intento recordar que, detrás de cada opinión, hay una persona que probablemente vive la ciudad de una manera muy diferente a la mía".

CUESTIÓN DE LIBERTAD

Bruntlett sigue encontrando una razón muy sencilla para usar cada día la bici: "Me da libertad. Hay algo muy liberador en subirte a una bicicleta y, simplemente, irte". Pero también hay una cuestión de escala: pedalear le permite recorrer una distancia significativa sin perder la relación con lo que sucede alrededor. "Te mueves lo suficientemente despacio como para fijarte en las cosas, pero lo suficientemente rápido como para cubrir una distancia importante". "Además", añade, "hay una maravillosa falta de ceremonia en todo esto. No necesitas programar un entrenamiento, buscar aparcamiento ni ponerte un equipamiento, solo subirte a una bicicleta y empezar a pedalear".



INDEPENDENCE STARTS EARLY
"Así empieza la independencia: con niños ocupando el espacio público, aprendiendo a moverse y ganando confianza. La bici no es algo especial sino, sencillamente, la opción lógica, siempre que el entorno posibilite que los más pequeños puedan desplazarse por sí mismos".



UNA BICICLETA EN FLANDES

En Flandes, Bélgica, el ciclismo es tan natural y disfrutable como la cerveza. Además de ofrecer infinitas posibilidades para el cicloturismo, también nos esperan ciudades como Amberes, Brujas, Gante, Lovaina o Malinas, donde descubrir un amplio abanico de rutas, patrimonio, gastronomía y cultura. En otras palabras: nos hemos enamorado de un destino donde pedalear es, en definitiva, vivir.

JAIME NOVO



LOVAINA: una ciudad de estudiantes perfecta para recorrer en bici. (FOTO: © DAVID SAMYN)

Para muchos, Flandes es uno de los rincones con más atractivos turísticos por metro cuadrado de toda Europa. Pero es que, si además te gusta el ciclismo, esta región de Bélgica (en concreto, su mitad septentrional), se transforma en un paraíso. Eso, y no otra cosa, supone recorrer pedaleando cualquiera de las llamadas *Flanders' Finest*, una cuidada selección de trayectos que suponen la guinda al pastel perfecto para tus vacaciones ciclistas.

Los frondosos bosques del Parque Nacional Brabantse Wouden, los coloridos parajes de Kalmthoutse Heide o el entorno prácticamente desértico del sorprendente Sáhara de Lommel son solo tres ejemplos de la extraordi-



La increíble experiencia de 'pedalear bajo el agua' en el Parque de Bokrijk, en Genk. (FOTO: © DAVID SAMYN)

La Kunststedenroute (Ruta de las Ciudades del Arte): una icónica ruta que conecta patrimonio cultural.



No hay mejor manera de recorrer la increíble arquitectura local que descubriéndola sobre una bici.



Pedalear sobre copas de árboles es algo que solo podrás disfrutar en Flandes (FOTO: © DAVID PESKENS)



Amberes es una de las ciudades más cómodas y preparadas de Europa para moverse en bici (FOTO: © DAVID SAMYN).



Definir a Flandes como un conjunto de deliciosas rutas ciclistas es quedarse muy, muy corto, porque en esta región vivirás situaciones incomparables sobre una bicicleta

naria variedad natural un lugar cruzado por innumerables trayectos, icónicas conexiones que unen distintos ecosistemas, pueblos medievales y valles fluviales. Decir "caminos ciclistas" se queda, desde luego, corto, porque hablamos de que tú y tu bici cruzaréis estanques por debajo del nivel del agua o pasarelas elevadas que os transportarán a pedalear sobre las copas de árboles.

Historia natural

No, no es normal poder surcar con tu bicicleta las históricas colinas del Westhoek, toda una lección de historia a través de las huellas de la Primera Guerra Mundial. Como tampoco lo es poder cruzar los valles de Pajottenland, una experiencia similar a la de adentrarnos en un lienzo, en concreto a los del icónico (y local) Bruegel. ¿Otro lugar único? Hay muchos, pero vamos con Reading between lines, una sobrecogedora iglesia transparente completamente integrada en el entorno de Borgloon, dentro del Parque Paisajístico Haspengouw.

Lugares de los que vuelves tan eufórico como, al mismo tiempo, relajado. Escenarios que grabarás a fuego en tu retina. Por su belleza. Por ser únicos. Y, esto es muy importante, por el placer que supuso descubrirlos, siempre a través de unas inmejorables infraestructuras ciclistas con detalles como las estaciones de tren reconvertidas en cafeterías. ¿Se puede

CERVEZA... Y MUCHO MÁS

Además de la Ruta de la Lambic, la Geuze en el Brabante flamenco o los recorridos entre los campos de lúpulo del Westhoek para conocer de primera mano los procesos de fermentación, aprender sobre la historia cervecera de la zona y brindar con su "oro líquido" te servirán para mojar el emblemático Stoofvlees (estofado de ternera elaborado con cerveza negra) o un reconfortante guiso gantés Waterzooi acompañado de las imprescindibles patatas fritas de los frietkoten. Pero no acaba ahí la cosa: en la costa triunfan las crujientes croquetas de quisquillas grises del mar del Norte (Garnaalkroketten), y en el interior los espárragos blancos. De postre, conviene resaltar su tradición chocolatera, los gofres recién hechos y los tradicionales cuberdons (caramelos) de Gante.

pedir más? Sí. Se puede. Pídeselo a Flandes, que te lo va a dar, ¡pero vayamos por partes!

Amberes

Integración perfecta entre un centro histórico monumental y la arquitectura más vanguardista, es un escenario perfecto para disfrutar de la bici y recorrer sobre ella los puntos de mayor interés de la ciudad antes de conectar directamente con la Ruta Kempen, repleta de bosques de pinos, castillos, fortalezas rodeadas de agua y un interesantísimo pasado minero e industrial que no debes perderte.

Saliendo del ámbito estrictamente urbano, a pocos kilómetros nos adentramos en el brezal de Kalmthoutse Heide o, más hacia el interior, la región de De Kempen: un lugar lleno de valles fluviales perfecto para combinar el ciclismo con experiencias únicas en el mundo, como pedalear literalmente por el agua atravesando un lago a la altura de la vista, rodar entre las copas de los árboles a diez metros de altura sobre una pasarela circular, escalar torres de bomberos, dormir en cabañas suspendidas o disfrutar de un recorrido en kayak.



Las ciudades son, además de punto y final de fascinantes trayectos, una atracción ciclista y cultural en sí mismas

Brujas
Famosa en todo el mundo por sus canales de postal y su impecable conservación medieval, es el punto de partida perfecto para hacer la Ruta de los Castillos, un trazado que serpentea entre frondosos bosques, parques históricos y antiguas residencias nobiliarias flanqueadas por espectaculares jardines.

Poniendo rumbo hacia la costa nos topamos con la Ruta de los puertos perdidos del Zwin, un fascinante itinerario a través de paisajes de pólderes y dunas que termina en la Reserva Natural del Zwin, el lugar donde descansar, sacar los prismáticos y disfrutar del avistamiento de aves migratorias junto al mar del Norte.

Gante
Alma joven, espíritu universitario y un amor incondicional por la bici que se respira en cada uno de sus canales, calles y espacios culturales. El trazado urbano es una delicia, pero lo mejor empieza cuando sigues el curso del agua hacia las afueras por la Ruta de la región del río Lys o la Ruta de los castillos. Allí el paisaje cambia por completo, entre choperas, prados abiertos y villas históricas que parecen salidas de un cuadro, atravesando exactamente los mismos rincones a orillas del río que sirvieron de inspiración a generaciones y generaciones de grandes maestros pintores.

Lovaina
Elegancia universitaria y patrimonio monumental en una sola ciudad, viva y especialmente accesible. Lovaina, además de un lugar que no debes perderte, es la casilla de salida de la Ruta Bouts y de la cerveza, una propuesta que rinde homenaje al pintor flamenco Dieric Bouts y a la tradición cervecera de la histórica fábrica de Stella Artois, llevándote hasta las puertas del castillo de Horst y el verdor de los valles del Hageland.

La Meerdaal route te conecta directamente con el Parque Nacional Brabantse Wouden, una enorme masa forestal que, en primavera, regala el incomparable espectáculo de sus senderos alfombrados de jacintos silvestres.

Malinas
Coqueta, de espíritu medieval y cruzada por el río Dyle, es una de esas joyas que se disfrutan sin prisas. La ruta de referencia en la zona propone una escapada hacia Boom en un trazado completamente llano que discurre entre cuatro ríos, conectando palacios urbanos con parajes de un alto valor ecológico.

Para completar la jugada, la ruta rinde tributo a la enorme tradición cervecera local proponiendo paradas en enclaves únicos, uniendo en el mismo recorrido desde históricas fábricas tradicionales hasta una microcervecería instalada en el interior de una antigua iglesia

EN TU MÓVIL
Consulta todas las rutas Flanders' Finest, descarga sus archivos GPX y planifica tus recorridos a través de la web de Visit Flanders.

ICÓNICAS
Escanea y adéntrate en las propuestas específicas que Flandes ha dispuesto para el cicloturismo, todas señalizadas en ambos sentidos y para hacerlas a tu ritmo.

PLA DE MALLORCA

TESORO EN BICI

Relájate. Baja revoluciones. Y prepárate para adentrarte en el ciclismo 'slow' en un sitio incomparable: Pla de Mallorca. Entre pedalada y pedalada, alza la vista y divisarás tradicionales molinos de viento, yacimientos arqueológicos y una extensa red de caminos naturales. Es la cara más auténtica y tranquila de Mallorca, y por algo (por mucho) es Territori Bikefriendly.

JAIME NOVO / FOTOS: © MANCOMUNITAT PLA DE MALLORCA 2026

Hay otra Mallorca, y está hecha a fuego lento y a base de autenticidad y calma. Una forma de vivir que cuadra, a la perfección, con la bicicleta y el cicloturismo. Tanto, que hasta merece ser Territori Bikefriendly

Casi siempre que hablamos de ciclismo y la protagonista es Mallorca se nos viene a la cabeza un tipo de ciclismo muy concreto. Un delicioso cóctel de ingredientes selectos, con puertos y lugares imprescindibles como Sa Calobra o Serra de Tramuntana. Hablamos y fantaseamos con volver a pedalear por ahí, y es lógico porque esta isla mediterránea, corazón del Mediterráneo, es un espectacular destino para meterle kilómetros y vatios a tus piernas.

Sin embargo, el interior de Mallorca ofrece otro tipo de tesoros. Hablamos, por ejemplo, de Pla de Mallorca, la comarca central de la isla, dueña de una realidad muy distinta donde la costa y el ciclismo más deportivo pasan a un discreto segundo plano. Eso sí, que nadie se confunda, porque el Pla de Mallorca y sus catorce municipios (Algaida, Ariany, Costitx, Lloret de Vistalegre, Llubí, Maria de la Salut, Montuïri, Petra, Porreres, Sant Joan, Santa Eugènia, Sencelles, Sineu y Vilafranca de Bonany) tienen mucho, muchísimo que ofrecer a cualquiera (tanto con bici como sin ella).

La bici "slow"

Lo primero es que no hay prisa. El ambiente rural atesora preciosos paisajes, fascinante cultura y una gastronomía tan propia como deliciosa para cualquier paladar. ¿El ambiente? De calma. De tranquilidad. De disfrute.

Hasta su nombre lo dice, porque "El Pla" puede traducirse como "el llano", o "la planicie", un concepto que resume un sinfín de rutas, caminos y tranquilas carreteras secundarias que conectan localidades, aldeas y pueblecitos.

En otras palabras: cicloturismo de toda la vida. Ideal para las pedaladas más familiares y recreativas. Una comarca muy bien conectada, con kilómetros y kilómetros de pistas forestales y tramos de tierra idílicos. Hay mucho donde elgir, tanto si quieres asfalto y tierra o si prefieres el gravel.

A todo ello debemos sumarle otro atractivo muy especial, el de los tradicionales molinos de viento. Antaño estaban dedicados a la harina o a la extracción de agua. Ahora salpican y decoran el horizonte, dotándolo de una belleza única que constituye todo un regalo mientras pedaleas. Son símbolo indiscutible del patrimonio material e histórico mallorquín. Pero no el único, porque los más curiosos pueden trasladarse hasta la prehistoria gracias a los yacimientos arqueológicos de la cultura talayótica existentes. Los más reconocidos y mejor conservados son los de Son Fred y Son Fornés, así que ya sabes: acércate en bici, detente y rebobina mucho en el tiempo.

Sin bici

Si en algún momento decides bajarte del sillín, el muy sólido proyecto cicloturista











En la bici vas a disfrutar mucho. Y, cuando la dejes descansar, vas a poder andar, correr o detenerte a degustar manjares incomparables, incluso recolectados con tus propias manos

puesto en marcha en Pla de Mallorca ofrece una completa serie de rutas de running y senderismo. Parten desde cada uno de los 14 municipios, y son ideales para estirar las piernas, dejar descansar la bici y alargar la jornada explorando cascos históricos y, cómo no, degustando la gastonomía local.

En ese sentido, es imposible obviar que hasta cinco productores locales ofrecen sus productos y sus actividades, al público. El plan es bajarte de la bici y, por ejemplo, visitar una tafona o almazara tradicional para aprender cómo se prensa el aceite de oliva virgen extra de la isla, o adentrarte en los históricos cellers o bodegas de vino de la zona de Binissalem o Santa Eugènia, con una cata con denominación de origen. Hay proyectos agrícolas innovadores como Terragust, que te permiten pasear por sus campos, recolectar tu propia fruta y disfrutar de experiencias gastronómicas "Kilómetro Cero". De la tierra a tu cuerpo. Combustible delicioso para devolverte toda la energía depositada y generada en los pedales.

Y, cuando caiga la noche, descubrirás que estás en el lugar perfecto para mirar y admirar un cielo sin ninguna contaminación lumínica. El día ha sido maravilloso, la noche empieza con una de las actividades más atractivas y recomendables del lugar: el astroturismo. Ese que te invitará a conectar con todo lo lejano que nos envuelve y, a la vez, adentrarte en lo más profundo de ti.

UN PLACER CERTIFICADO

Que el Pla de Mallorca luzca el sello de Territori Bikefriendly solo puede significar una cosa: que toda una comarca se ha volcado para atender, agasajar y mimar a cualquie cicloturista. Nueve alojamientos Bikefriendly brillan en el catálogo de servicios e infraestructuras, que incluye desde hoteles de interior con encanto hasta preciosos agroturismos integrados en el entorno. Todos, equipados con espacios seguros para guardar las bicis, zonas de lavado y un completo set de herramientas para que nada te pare. A ello se unen seis empresas de servicios especializados y cuatro bares y restaurantes completamente adaptados y con menús específicos para deportistas.

UN BUEN PLAN

La especialización del Pla de Mallorca como destino cicloturista forma parte del proyecto Plan Estratégico de Cicloturismo 2024 - 2027 (PECT), financiado con fondos Next Generation de la Unión Europea en el marco de la convocatoria extraordinaria de 2021 para Planes de Sostenibilidad Turística en Destino a entidades locales. Si los ciclistas tuviéramos que diseñar un destino a medida, se parecería muchísimo a este: no busca que batas ningún récord sino que alces la vista, pongas las muñecas hacia afuera, escuches el sonido del campo, disfrutes de un buen vino y redescubras el placer de hacer las cosas despacio y tranquilamente.

BIKE & BREAKFAST

El otoño puede ser la mejor época del año para viajar y pedalear, y todavía más si te animas a visitar alguno de estos alojamientos Bikefriendly.





01

Hotel Vostra Llar (Palamós, Girona)***

Sesenta años de historia gastronómica y familiar en Palamós lo han convertido en todo un clásico, y ahora también es referencia indiscutible para los ciclistas. En otoño el Vostra Llar es una parada estratégica perfecta para pedalear caminos de asfalto y tierra entre campos deliciosos y pueblos medievales. Y, por supuesto, el lugar más recomendable para guardar tu bici y recuperar fuerzas degustando la comida tradicional ampurdanesa a fuego lento o, si lo prefieres, un picoteo algo más informal. Desde luego, las sensaciones cicloturistas se multiplican acompañadas de buena comida y la mejor compañía.









02

Hotel Coma (Ordino, Andorra)***

Ordino es uno de los valles mejor preservados de Andorra, y la puerta de entrada perfecta a los grandes picos de los Pirineos. El Hotel Coma es el refugio de montaña ideal para los ciclistas gracias a su sello Bikefriendly: guardabicis seguro, espacio de taller con herramientas básicas y asesoramiento sobre las rutas desde el propio hotel, siempre sin tener que tocar el coche. Para sudar, ascensos míticos de carretera o rutas MTB y graveleras. Y, para descansar, unas acogedoras habitaciones con vistas al valle para, entre sonrisas, señalar los picos que acabas de coronar. ¡Muy top!

*Página izquierda: Hotel Vostra Llar (Palamós, Girona)****
*Página derecha: Hotel Coma (Ordino, Andorra)****









*Página izquierda: Palau Fugit (Girona)**** Página derecha: Hotel Petit Sagitario (Cala Santandria, Menorca) *****





03

Palau Fugit (Girona)****

Imagínatelo, y hazlo realidad: después de una buena salida tu bici y tú podéis descansar en un palacio barroco del siglo XVIII reformado con todas las comodidades y lujos actuales. ¿Y para tu bici? Guardabicis seguro, vigilado y a cubierto. Posibilidad de alquilar dispositivos Garmin para salir a rodar. O un servicio especial de lavado de ropa deportiva. Y, si quieres todavía más, botas de presoterapia en la habitación, yoga específico para ciclistas, fisioterapia y su zona de aguas La Cova d'Aigua. Hasta cuentan con un maillot propio diseñado y fabricado 100% en Girona. No, definitivamente... ¡no se puede ser más Bikefriendly!

04

Hotel Petit Sagitario (Cala Santandria, Menorca) ****

Octubre y noviembre son ideales para pedalear Menorca, un paraíso en el que disfrutar del Petit Sagitario, un hotel boutique exclusivo para adultos con todo lo que necesitas para tener a buen recaudo tu bici. La ubicación es ideal para devorar el Camí de Cavalls o los caminos rurales del interior. Tienen taller de autorreparación, guardabicis, alquiler de bicicletas (también e-bikes) y mapas con secretos locales que no salen en las guías. Por supuesto, también ofrecen spa con la única sala de haloterapia de la isla para purificar pulmones y masajes deportivos. Y no, no se olvidan de ofrecerte una espectacular carta gastronómica con productos mediterráneos.

FELICES 50

VELO DE VILLE

Podría resumirse en una frase: seis décadas de personalización y satisfacción del cliente. Pero lo cierto es que hay mucho, mucho más que contar sobre nuestra querida marca alemana.

JAIME NOVO



GESELLSCHAFTS-
VERTRAG

Die Herren Albert Thiemann, Altenberge, Hauseller Str. 74 und Franz Ferlmann, Münster, Friedenstr. 37, verbinden sich mit dem Datum dieses Vertrages zu einer Offenen Handelsgesellschaft unter dem Namen "Ferlmann & Thiemann". Sitz der Gesellschaft ist Altenberge, Heckenweg 2. Der Gewerbebetrieb soll dem Zwecke der Vertreibung von Zweirädern und technischen Artikeln dienen.

Die Gesellschafter bringen die folgenden Beträge in das Geschäft ein:

Albert Thiemann DM 8.950,-- (bei Eröffnung DM 5.700,-- eingezahlt, der Rest ist baldigst nachzuschießen.)

Franz Ferlmann DM 9.000,--.

Gewinne bzw. Verluste werden den Gesellschaftern je zur Hälfte zugesprochen. Die Entnahmen werden zunächst auf DM 1.000,-- monatlich begrenzt; zur Änderung bedarf es einer neuerlichen Vereinbarung beider Gesellschafter.

Die Gesellschaft beginnt ihre Geschäfte mit dem 1. Sept. 1966 und wird zunächst auf unbestimmte Zeit geschlossen; Wirtschaftsjahr ist das Kalenderjahr. Bei Ausscheiden eines Gesellschafters beläuft sich die Kündigungsfrist auf 1 Jahr.

Beide Gesellschafter sind zur Geschäftsführung berechtigt. Die einzelne Verbindlichkeit, die ein Gesellschafter im Namen der Gesellschaft ohne Kenntnis des Mitgesellschafters eingeht, darf DM 8.000,-- nicht übersteigen.

Im Falle des Todes eines Gesellschafters gilt die festgesetzte Kündigungsfrist auch die Erben entsprechend. Kann eine Einigung über den Wert der vorhandenen Bestände und Vermögenswerte nicht erzielt werden, so ist ein gerichtlicher Sachverständiger hinzuzuziehen. Die dabei entstehenden Kosten trägt jede Partei zur Hälfte.

Altenberge, den 1. Sept. 1966

Albert Thiemann

1966

Fue entonces cuando Albert Thiemann y Franz Ferlmann fundan la empresa, que importa bicis de Países Bajos

Ciclosfera visitó hace unos meses la sede y fábrica de Velo de Ville, donde pudimos comprobar cómo nace una bicicleta en su configurador online para terminar transformándose en una espléndida bicicleta. Echa un vistazo al vídeo de nuestro viaje.

1982

Un año clave: Velo de Ville deja de ser distribuidor para convertirse en fabricante, distinguiéndose por configurar a medida sus bicis

Velo de Ville tiene una larga e intensa historia. Una historia que nace en un modesto almacén en Altenberge, en Alemania, con dos coches usados como capital inicial, y evoluciona hasta convertirse en referencia en la industria de la bicicleta. Un apasionante viaje que culmina con los más altos estándares de fabricación, calidad y detalle, siempre a base de trabajo y creatividad.

Hace mucho, mucho tiempo...

Y es que pocas historias ilustran tan bien la evolución de la movilidad europea como la de Velo de Ville. La marca alemana acaba de cumplir sesenta años y lo ha hecho manteniendo intacta la filosofía que la vio nacer en 1966, una filosofía basada en la cercanía, la fiabilidad y una especial devoción por adaptar cada bicicleta a cada persona, y no al revés. Ese es su sello.

En el punto de partida encontramos a Albert Thiemann y Franz Ferlmann. Asentados en la localidad alemana de Altenberge, cerca de la muy ciclista Münster, empezaron a importar de los Países Bajos bicicletas, que almacenaban en un modesto local. Pero antes de cum-

VELO DE VILLE





La figura de Edith Thiemann, esposa de uno de los fundadores de la marca, ha sido fundamental para distinguir a Velo de Ville por su compromiso en la integración y el empleo de personas con discapacidad.

1998

Inauguración de una planta de recubrimiento en polvo propia para personalizar acabados.





2009

Nace la E40, la primera bicicleta eléctrica de Velo de Ville y un modelo pionero de la industria

2024

Moritz Thiemann entra en la dirección, consolidando el relevo generacional de la firma.









2026

Velo de Ville cumple 60 años y lo celebra con, entre otras novedades, su primera e-bike con motor Bosch en el buje: la HUB-e buje.

plir una década, en concreto en 1973 y mientras Occidente no sabía cómo afrontar la crisis del petróleo, ambos sintieron que estaban en el lugar adecuado, subidos a una bicicleta y a un sector, el ciclista, que despegaba como un verdadero cohete.

Cinco años después, Thiemann asumió las riendas y decidió centrarse de forma casi obsesiva en la atención al cliente. De nuevo otro acierto, porque fue entonces cuando Velo de Ville se diferenció de la competencia con una filosofía y, en resumen, un ADN especial. El pequeño almacén ya era insuficiente para albergar el creciente negocio, por lo que la marca trasladó sus instalaciones y dejó de ser un simple distribuidor para convertirse en fabricante de unas máquinas muy especiales.

A partir de ahí, el paso diferenciador: la confección a medida. A gusto de cada cliente. Para satisfacer todas las necesidades. Ofrecer distintas alturas de cuadro, infinitas posibilidades en los componentes y una amplia paleta de colores para que cada persona pudiese configurar su montura ideal. Y un hecho: el de Albert Thiemann viendo hacerse realidad la marca con la que había estado soñando.

Alemania y más allá

En los años 90 del pasado siglo llegaron los primeros cuadros de desarrollo propio y la puesta en marcha de su propia planta de lacado en polvo, un hito técnico que disparó las opciones de diseño de la marca. Y, con el cambio de milenio y la marca ya asentada en toda Alemania, dieron el paso a la asistencia eléctrica. Fue con un modelo histórico, la E40, considerada hoy una de las propuestas pioneras en el ámbito de las e-bikes.

Entrada la década de 2010, la marca empezó a distribuir sus productos en toda Europa desde la sede actual, en Steinkuhle, todo un ejemplo de vanguardia y profesionalidad dedicados a crear bicicletas eléctricas de primer nivel y donde la sostenibilidad y la personalización siguen siendo el eje de cada decisión.

A día de hoy, la empresa cuenta con una plantilla de más de 300 trabajadores de más de veinte nacionalidades, pero si algo define el momento actual de Velo de Ville es su cúpula directiva, marcadamente familiar y joven. Tras la llegada a la dirección de Alain Thiemann y, más recientemente, la incorporación de Moritz Thiemann, la empresa ha consolidado su carácter familiar. También puede presumir de un dato tan curioso y revelador como que sus tres directores generales asumieron el cargo exactamente con 28 años. Una apuesta clara y definida por las nuevas generaciones, que (seguro) asegurarán un futuro boyante durante los próximos 60 años de la marca.

Bicis

Pura bici: la satisfacción de recorrer cada kilómetro impulsado por tu propio esfuerzo. Esta es nuestra selección de otoño de bicis convencionales.



Wilier Jaroon
Acabado artesana con soldaduras pulidas que ocultan e integran el cableado. Horquilla monocasco de carbono, transmisión Shimano GRX a elegir entre 2x10 o 2x12 y un manillar de carretera con 12° de *flare*. Tija de 27,2mm y un generoso paso de rueda para cubiertas de hasta 45mm para garantizar una absorción impecable. Sumamente versátil y dotada de anclajes para accesorios, guardabarros y portabultos.

Wilier Jaroon

desde 1.899€

Una *midtail* compacta, ligera y sorprendentemente capaz. Una bici de carga familiar muy manejable, con un amplio portabultos trasero de 67cm capaz de alojar hasta dos sillas infantiles o enormes alforjas repletas de equipaje. Una alternativa robusta, ágil y de mantenimiento mínimo para la movilidad urbana activa y el transporte diario sin necesidad de asistencia eléctrica.

Veloe Multi Power

3.299€





Moma Urban 28

229,99€

Estilo clásico y muy holandés para una bici hecha para ser cómoda, relajada y funcional. Robusto cuadro de acero con ruedas de 28 pulgadas. Transmisión completa Shimano de 21 velocidades con mandos Revoshift. Postura ergónomica con sillín confort y puños de acabado retro. Equipada de serie con cesta delantera, portabultos trasero con gomas, guardabarros, juego de luces, cubrecadenas, caballete y frenos V-Brake de aluminio.



Kona Coco

799 €

Elegante, ¿verdad? Muy urbana, de inspiración europea y con un icónico cuadro bajo de aluminio para facilitarte la vida. Cuidada estética con guiado interno del cableado, transmisión monoplato Shimano de nueve velocidades, horquilla rígida de aluminio y ruedas de 650b calzadas con cubiertas WTB Horizon Comp de 47c.



Vitoria Touring Gran Ruta

1.889€

No hay nada más cicloturista: hecha a mano y concebida para grandes rutas y viajes de larga distancia. Legendario cuadro de acero Reynolds 531, sinónimo de un filtrado de vibraciones excepcional, alta durabilidad y un alma inconfundible. Completamente equipada para ponerse en marcha desde ya, incluyendo robustos portaequipajes (delantero y trasero) y guardabarros. Una joya para quienes entienden el ciclismo como una forma de vida.



Finna Breeze

749€

Abran paso: la Breeze mezcla el estilo retro con una conducción urbana, práctica y ágil. Cuadro bajo de acero resistente pero ligero (12,9kg). Buje con cambio interno Shimano Nexus de tres velocidades, perfecto para un mantenimiento mínimo. Frenos Promax, neumáticos Kenda con banda rodante rápida y equipada de serie con guardabarros integrados, timbre y reflectantes.

Eléctricas

Tecnología, asistencia y autonomía para moverte siempre con el viento a favor: aquí tienes seis buenas opciones si quieres una e-bike.



Cowboy Cross ST
Cuadro abierto, estética limpia y moderna y mucha polivalencia para rodar por asfalto y pistas. Ofrece asistencia inteligente, doble suspensión y neumáticos anchos de 60mm. Además, frenos de disco hidráulicos, rastreo GPS, luces integradas y batería extraíble que promete hasta 120 kilómetros de autonomía.

Cowboy Cross ST

desde 3.999€

El trekking era esto: una bici cómoda y con motor Bosch Performance Line (75Nm), batería Bosch PowerTube de 540Wh y horquilla de suspensión SR Suntour de 100mm. La transmisión es Shimano CUES de nueve velocidades, los frenos de disco hidráulicos Tektro e incorpora Modular Rail System para añadir accesorios. Hay más: luces, guardabarros y portabultos MIK de serie. Disponible en cuadro alto y bajo.

Haibike Trekking 3

2.999€





Lapierre Overvolt HT 5.6

2.999€

Rígida y diseñada para iniciarse con soltura y control por cualquier sendero con el que te cruces. El motor es el Bosch Performance Line CX, combinado con una batería Bosch PowerTube de 600Wh. Horquilla de suspensión Suntour con 120mm de recorrido, cambio Shimano CUES de nueve velocidades y frenos hidráulicos con discos de 203mm: frenada firme e instantánea en cualquier bajada.



Mondraker Prime X

4.899€

El ADN de competición, tan propio de Mondraker, se mezcla aquí con un asombroso enfoque para el día a día en la ciudad. La Prime X ofrece cuadro de aluminio y motor Bosch Performance Line CX Gen 5 (actualizable a 120Nm), controlado a través de un display Purion 200. Colosal batería extraíble Bosch PowerTube de 800Wh con autonomías sorprendentes y horquilla Fox de 120mm.



Berria Mistral

desde 5.224€

Ligera y silenciosa: alto rendimiento para una "flaca" con batería de 400Wh. El conjunto no alcanza los 13 kilos, y fusiona competitividad de carretera con practicidad y rendimiento. Carbono de máxima calidad y una integración estética impecable. El motor es el Bosch Performance Line SX (55Nm), con mando Mini Remote con conectividad completa gracias a la app Bosch eBike Flow.



Husqvarna Hard Cross HC4

5.199€

Una bici purasangre, lista para devorar descensos salvajes y bike parks técnicos. Cuadro de aluminio con configuración de ruedas Mullet (29" delantera / 27.5" trasera). Suspensiones FOX de largo recorrido: horquilla de 180mm y trasera de 170mm. Potente motor Shimano EP801 (85Nm) junto a una batería integrada de 720Wh. La transmisión es la técnica SRAM GX Eagle de doce velocidades. Tija telescópica y frenos hidráulicos SRAM de 4 pistones con discos de hasta 220mm.

ART

'THE ARNOLD CHILDREN' (DOROTHEA LANGE, 1939)



Es agosto y hace calor en Michigan Hill, una zona rural del estado de Washington, el día en que Dorothea Lange fotografía a los hijos de los Arnold junto a la casa que ellos mismos han construido. La familia vino de Nuevo México hace cuatro años y compró un terreno sin desbrozar, y todos trabajan en él. También los niños, que ese verano han podido recoger verduras para otros agricultores y ganado algo de dinero. Hazel, la niña de la izquierda, ganó siete dólares. Irving Jr., el mayor, ocho, y con ese dinero compraron la bici con la que posan en la imagen. Una bici grande como un animal legendario, que les podrá acompañar durante toda la vida justificando cada centavo invertido. Eso fotografío ese día de agosto Dorothea Lange como parte de su enorme trabajo documental para la Farm Security Administration, creada durante el New Deal para ayudar y retratar la realidad de las familias rurales golpeadas por la Gran Depresión.

CYCLE FRIENDLY EMPLOYER
cfe-certification.eu

Bikefriendly
We like cyclists!
Entidad certificadora en España
www.bikefriendly.bike

Tu organización, referente en movilidad ciclista



Certificación europea CFE
Reconoce las medidas de tu centro de trabajo, bien sea una empresa o una administración pública, para facilitar y fomentar los desplazamientos en bicicleta.

Un paso adelante para tu organización

Bienestar para tu equipo
Fomenta hábitos activos en los desplazamientos diiarios

Mejores condiciones para ir en bici
Impulsa medidas concretas en tu centro de trabajo

Reconocimiento europeo
Da visibilidad a las medidas que has implantado

Descubre si tu centro puede certificarse
Certificamos **centros de trabajo** de **empresas**, **administraciones públicas** y otras organizaciones que fomentan el uso de la bicicleta entre su personal


CERTIFICACIÓN · DESARROLLO · PROMOCIÓN
TERRITORIO
Bikefriendly
We like cyclists!
¿ESTÁ TU TERRITORIO PREPARADO PARA RECIBIR AL CICLISTA?
WWW.BIKEFRIENDLY.BIKE
FOTO: BANYOLES / TERRITORIO BIKEFRIENDLY