

El maestro de las bicicletas

King Liu, el fundador y presidente de la compañía taiwanesa Giant (el mayor fabricante de bicicletas del planeta) se ha convertido en la cara más visible de la cultura ciclista en el continente asiático. A punto de cumplir 80 años, el próximo uno de mayo volverá a recorrer casi mil kilómetros alrededor de la isla de Taiwan en doce días para concienciar al mundo de la importancia del vehículo de dos ruedas.

DANIEL GARCÍA

Taiwan · APR 24, 2014 · 14:26 | Actualizado: APR 24, 2014 - 14:38 EDT

    



King Liu con una de sus bicis. Este ingeniero de Taichung, fundador de Giant, ha dedicado toda su vida al vehículo de dos ruedas. **DANIEL GARCÍA**

Emprendedor y visionario, King Liu es el hombre detrás del milagro ciclista que vive Taiwan en los últimos años. Cientos de kilómetros de carril bici, eficientes programas de alquiler o festivales dedicados al vehículo de dos ruedas en los que participan miles de ciudadanos son solo una muestra de lo que el empeño de este ingeniero ha conseguido; un sueño que se le ha quedado pequeño y que en los últimos años ha empezado a extenderse por otros rincones del continente asiático. Hace dos décadas el fundador de Giant comenzó a gestar una tarea casi imposible, convertir Taiwan en un paraíso ciclista. Por aquel entonces pocos apostaban por tal idea. “Hace 20 años casi nadie utilizaba este medio de transporte en Taiwán, las motocicletas estaban por todas partes, las infraestructuras no eran amigables y todavía no teníamos una cultura de la bicicleta”, comenta Liu en una sala de reuniones de la fábrica en la localidad taiwanesa de Dajia. Hasta allí llega casi todos los días en dos ruedas a sus 79 años desde su residencia en Taichung a poco más de 30 kilómetros de distancia, si el tiempo y los compromisos laborales lo permiten. Si bien más de 14 millones de motocicletas siguen inundando las carreteras de este país con algo más de 23 millones de habitantes, el número de ciclistas ha aumentado exponencialmente en los últimos años, con un parque superior al millón circulando hoy por la isla.

En 1972 Liu se arriesgó a montar una compañía de fabricación de bicicletas después de haber probado suerte en otros negocios, entre ellos una piscifactoría de anguilas que un tifón se llevó por delante. La historia de este empresario está irremediablemente ligada a la de Taiwan; su lucha personal por crear productos con altos estándares de calidad es la misma a la que se enfrentó la isla contra el infame *Made in Taiwan* de los setenta y ochenta. Ganada la batalla por la calidad, gracias sobre todo al abandono de la subcontratación masiva que invadió el país en aquella época y la creación de marcas propias de prestigio (véanse los casos de Asus, Acer, Kymco o la propia Giant), Liu empezó a tomar conciencia de la necesidad de crear una cultura ciclista en la insula. “Al principio nadie nos apoyaba, así que creamos la [Cycling Life-Style Foundation](#) –anteriormente conocida como Giant Sports Foundation– para comunicarnos con el Gobierno y crear eventos relacionados. Lentamente la comunicación con los organismos públicos fue mejorando y acabamos trabajando juntos en la idea de una isla para ciclistas”. Dirigida en la actualidad por Vicky Yang, la hija de Liu, la Cycling Life-Style Foundation funciona como agente catalizador de los actores implicados en tal cultura en la isla. “Todo comenzó de Liu de la creación del Tour de Taiwan durante la presidencia de Liu de la [Taiwan Bicycle Exporters' Association](#) (TBEA). Lo que pretendía era crear algo como el Tour de Francia pero en Taiwan. Así que se fue al país galo para aprender cómo funcionaba esa carrera”, cuenta Yang sobre los inicios, desde su oficina con vistas al Taipei 101, el edificio verde más alto del planeta.

Los terribles índices de contaminación que azotaban al país provocaron que a partir de los noventa, tanto [iniciativas públicas](#) como privadas, apostaran por políticas ambientales enfocadas al desarrollo sostenible y la protección del medioambiente. La utilización de vehículos de dos ruedas ha favorecido la bajada de los niveles de polución en el aire. Victor Yü, asesor en ecoturismo, afirma que el Gobierno tendría que hacer aún más para promoverlos: “Suponen menos emisiones de carbono al aire, menos ruido y más seguridad”.

Es en el año 2000 cuando el sueño de Liu empieza a tomar forma en la isla con la implicación de los agentes públicos. “La industria y el Gobierno deben trabajar unidos. En nuestro caso, después de un largo tiempo de relación, creamos una estrategia juntos”, responde Liu ante la pregunta de qué se necesita para crear amor por la bici en cualquier país y dado que hoy día el fundador de Giant es uno de los asesores principales del presidente de Taiwan, Ma Ying-jeou.

Con el nuevo milenio comenzaron a llevarse a cabo los grandes proyectos; carriles bici en Taipei y New Taipei City, tiendas de alquiler a lo largo de dichos carriles, la adaptación de carreteras nacionales al vehículo de dos ruedas y la promoción de su uso a través de diferentes campañas, todo enfocado en un primer momento al ciclismo de recreación. Gawin Chutima, secretario del [Thailand Cycling Club](#) y conocedor de primera mano de lo que se está moviendo en torno al velocípedo en el continente asiático, define esta cultura como “forma de vida diaria: se trata de usar la bicicleta como un medio de transporte para ir a cualquier sitio y en cualquier momento. El ciclismo no es solo una forma de ejercicio, ocio y tiempo libre”.

Las cinco ciudades que más pedalean

PABLO LEÓN

Las bicicletas no aparecen de manera espontánea en las ciudades. Los cambios en el paradigma de movilidad de una urbe suelen venir motivados o bien por la acción ciudadana, la gestión política o bien la promoción privada. Cualquiera de estos agentes puede inocular el virus de la bicicleta y plantear un cuestionamiento del modelo imperante. En pleno auge de las dos ruedas, parece que la transición de una sociedad dependiente del automóvil hacia una que utiliza el coche cuando lo necesita es algo evidente. No siempre ha sido así. Generar cambios no es fácil. Cinco ejemplos inspiradores.

- **Dinamarca.** Hay varios países en el norte de Europa que ostentan el título de embajadores de los pedales. Pero Dinamarca es quizá el más activo. Utilizando Copenhague como estandarte –en la capital se realizan a pedales 36 de cada 100 recorridos diarios–, el país nórdico se ha convertido en referencia. Los daneses no nacen con una bicicleta bajo el brazo. La promoción de las dos ruedas comenzó en los años setenta. Azuzados por la crisis del petróleo y preocupados por la seguridad infantil y los accidentes y atropellos ocasionados por los coches, los políticos del momento decidieron promocionar la bicicleta. El resultado: lideran el uso de la bicicleta en el mundo.

- **Sevilla.** Nadie apostaba por la bicicleta en la capital andaluza cuando el equipo municipal presentó su plan de movilidad en 2011. En cinco años, y tras mucha voluntad política y quejas de algunos vecinos, la ciudad hispalense pasó de no tener casi bicicletas por sus calles a liderar en España: un 6% del reparto modal, que define la manera en la que se mueven los ciudadanos de manera cotidiana, se realiza en bicicleta. Su ejemplo es inspirador para aquellos lugares en los que las dos ruedas no han tenido presencia. El secreto de su éxito se basa en la bicicleta pública, una consolidada red de carriles bici y en una ciudadanía que abrazó los pedales.

- **Nueva York.** Discreta y ladinamente la metrópoli más inquieta de Estados Unidos incorporó la bicicleta a su panorama urbano. Por un lado instaló la bicicleta pública y una red de carriles. Por otro, la responsable de movilidad, Janette Sadik Kahn a las órdenes del alcalde Bloomberg, inició una revolución urbana. Su estrategia se basó en cortar al tráfico y de manera temporal diferentes zonas de la ciudad. Esa restricción se mantenía en el tiempo y cuando los neoyorkinos disfrutaban del espacio público recuperado, la hacía permanente. Así consiguió eliminar varios carriles de coches de Broadway e instalar hamacas.

- **Bogotá.** Una vez a la semana desaparecen los coches de la bicicleta colombiana. Los domingos, las vías son de las bicicletas. Son las Ciclovías, una propuesta que desde los años ochenta quita el protagonismo a los automóviles. Enrique Peñalosa, alcalde de la ciudad entre 1998 y 2001, revolucionó la movilidad en la ciudad promocionando la bicicleta, aportando seguridad para los usuarios y construyendo una profusa red de carriles bici. El ejemplo de la capital se extendió a varias ciudades colombianas y se convirtió en inspiración para el resto de Sudamérica, que incorporó las Ciclovías en muchas de sus ciudades.

- **Londres.** Con apoyo de una entidad bancaria, el alcalde de Londres sacó adelante el sistema público de alquiler de bicicletas. Bautizadas como BorisBikes, en honor al excéntrico primer edil de la capital británica, estos velocípedos han transformado la ciudad. Comenzaron a aparecer carriles bici, de color azul como el color institucional del banco, aparcabicis y bicicletas. Acompañando las dos ruedas se impuso la denominada *congestion charge*, una tasa que obliga a pagar por acceder al centro de la ciudad. El cambio urbano fue inmediato.

Más información sobre bicis y ciudades en el [blog I love bicis](#).

Si bien Taiwan comenzó trabajando en el aspecto recreacional con la construcción de carriles bici a orillas de los ríos Tamsui y Xindian en Taipei, la capital taiwanesa se ha sumado recientemente al fomento de su uso diario. El programa de alquiler [youbike](#), similar al que se puede encontrar en ciudades como [Sevilla](#) o [Barcelona](#), es el ejemplo más claro de tal estrategia. A día de hoy 158 estaciones con una flota de 5.205 bicicletas dan servicio a entre 50.000 y 60.000 desplazamientos diarios en la capital, si la lluvia no hace acto de presencia. Los colores amarillo y naranja de las bicicletas youbike se han convertido en una nueva seña de identidad de Taipei.

Otras ciudades como New Taipei City o Taichung se han interesado por el sistema. En enero de este año el condado de Changhua, al oeste de la isla, confirmó la creación de 30 estaciones que albergarán 750 bicicletas para el uso de sus ciudadanos. Liu también está al frente de youbike, un proyecto sobre el que afirma que están “perdiendo dinero”, aunque no les importa. “No es nuestra prioridad en este caso”, afirma. Chutima cree que la dirección tomada por Taiwan “está en el buen camino”. Y apunta a dos datos: “La taiwanesa Giant se ha unido al Cycling Industry Club de la European Cyclists' Federation (ECF), la mayor red de promoción de ciclismo del planeta, y Taipei acogerá en 2016 la [Velocity Global](#), la conferencia internacional con más proyección sobre el uso diario de la bicicleta”. Sevilla ya acogió este evento en 2011.

Hasta principios del nuevo milenio no se puede decir que King Liu fuera un ciclista al uso. El fundador de Giant no salía a pedalear a menos que tuviera que probar alguno de los productos creado por su empresa; sin embargo en 2007, con 73 años y la inspiración de la película [Island Etude \(2006\)](#) sobre un joven que viaja alrededor de Formosa en bicicleta, decide recorrer más de 900 kilómetros en torno a la isla. “Aquél fue un viaje complicado. A menudo estaba cansadísimo”, comenta, “pero a pesar de todo, cuando acabé me sentí muy bien, incluso noté que mi salud había mejorado”, añade. Desde esta experiencia Liu no ha dejado de pedalear. Y algo empezó a moverse en Asia tras aquel viaje.

El japonés Kishu Sakamoto, presidente de Cycle Press (empresa

editora de libros y revistas sobre bicicletas) y un habitual de la escena ciclista en Taiwan lo recuerda como “un acontecimiento único. Había cadenas de televisión y periodistas, fue una forma estupenda de promoción de la bicicleta”. “Liu se convirtió en un héroe tras ese viaje”, afirmaba Sakamoto en el stand de Cycle Press durante el [Taipei International Cycle Show](#) de este año, la feria internacional que reúne anualmente en Taipei a empresas y organizaciones del gremio. En mayo de 2009 Liu llegaba a Beijing para promocionar los beneficios del uso de la bicicleta en la República Popular China. En 20 días recorrió a pedales los 1668 kilómetros que separan Beijing de Shanghai. “El gobierno chino me apoyó muchísimo, no encontré ni un semáforo en rojo a lo largo de todo el camino”, cuenta sobre aquella experiencia.

Y siguió su vuelta personal: en junio de 2010 llegó a Holanda para realizar un viaje de más de 500 kilómetros en una semana para promocionar la protección del medio ambiente; en mayo de 2012, a Japón para un nuevo viaje (264 kilómetros en seis días) en el que estuvo acompañado por varias autoridades de Taiwan y el país del sol naciente... Estos viajes han convertido al presidente de Giant en un embajador del vehículo de dos ruedas allá a donde va, especialmente en el continente asiático. Liu sabe que esta promoción es buena para su compañía, pero afirma que todo esto lo hace porque su pasión es “acercar las bicicletas a las personas, mostrarles los beneficios de su uso”. Y desde el próximo uno de mayo el ingeniero de Taichung volverá a recorrer cerca de mil kilómetros alrededor de Formosa, pero esta vez en solo doce días. “Ya lo hice en 15 en 2007 cuando tenía 73 años. Estoy seguro que puedo hacerlo en menos ahora que voy a cumplir 80”, sonríe.

Cada fin de semana los carriles a lo largo de los ríos Tamsui y Xindian en Taipei y New Taipei City, rutas como las que discurren por las carreteras 9 y 11 entre Hualien y Taitung en la costa este o el afamado [carril bici](#) que bordea el lago del sol y la luna en el centro de la isla se llenan de miles de aficionados al vehículo de dos ruedas. Jerry T. L. Cheng, coordinador ejecutivo y reportero de Sports Channel, es uno de esos aficionados. Cuando le preguntamos por la opinión de los taiwaneses sobre King Liu responde que “él es muy famoso de la isla”, y hace hincapié en que “aquél tour que realizó por Taiwan con más de setenta años inspiró a mucha gente”. La taiwanesa Zhang Wei-Qian (Emily), bloguera y repostera, coincide con Cheng sobre la inspiración generada por el fundador de Giant y añade que “tiene un papel fundamental en el futuro del ciclismo”. El fotoperiodista Ned Wu es otro de esos aficionados que no deja pasar ni un fin de semana sin coger la bici para recorrer decenas de kilómetros; sobre Liu incide en que “el sistema de alquiler de bicis youbike lo ha hecho todavía más popular”. Cheng, Zhang y Wu comparten haber participado el pasado noviembre en la Formosa 900, un evento ciclista creado a partir del viaje del fundador de Giant en 2007; cada año cientos de aficionados recorren más de 900 kilómetros durante nueve días alrededor de la isla gracias a este acontecimiento incluido en el [Taiwan Cycling Festival](#), que se celebra anualmente. La pasada Formosa 900 suponía la quinta vez que Tony Lo, CEO de Giant, daba la vuelta a la isla. Lo es otro de los principales responsables del milagro ciclista que vive la insula. “Estamos creando una forma de vivir la vida”, comentaba Lo sin bajarse de la bicicleta al preguntarle sobre el fenómeno ciclista que vive Taiwan. Más allá del Taiwan Cycling Festival, recorrer la isla en bici se ha convertido en un auténtico fenómeno, no solo para los locales, también para los extranjeros que se acercan a Formosa. El japonés Shota Morohashi llegó con ese único propósito. El pasado mes de noviembre nos lo enseñamos pedaleando por una carretera de Dongyuan, junto a uno de los campos de lirio de jengibre blanco que inundan la zona. “La gente se muestra muy amable allá por donde paso. Incluso sin saber hablar chino, si tengo algún problema es fácil encontrar ayuda”, afirmaba mientras lo fotografábamos. La implicación de los taiwaneses con los ciclistas que moran sus carreteras tiene fama en el continente asiático. Las estaciones de policía a lo largo de las carreteras nacionales funcionan en muchos casos como estación de reparaciones y descanso para los ciclistas y muchos de los trenes que recorren la isla cuentan con un vagón exclusivamente para viajeros con bicicleta.

Taiwan cuenta, aparte de Giant, con otras marcas de bicicletas como Merida, Tern o KHS. La colaboración entre la industria y los organismos públicos ha permitido el desarrollo ciclista en la isla. El mensaje de Liu fue la inspiración que necesitaban los ciudadanos para usar la bicicleta. Lo que empezó con el sueño de un ingeniero de Taichung empieza a consolidarse poco a poco en la isla y a dar sus primeros brotes por otros rincones de Asia. El que quizás sea el hombre más poderoso en la industria del vehículo de dos ruedas es de cerca un ciclista más: delgado y con callos en las palmas de sus manos. Promete “seguir pedaleando hasta que el cuerpo diga basta”.