

# ¿Qué Pasa?

E N E L M U N D O

POR LAWRENCE GABLE

VOL 9, Nº 4 DICIEMBRE DEL 2008

En el centro de ciudades de todo el mundo hay problemas y atascos de tráfico que hacen perder el tiempo a la gente, e inundan estas zonas de ruido y contaminación. En algunas ciudades europeas se ha mejorado esta situación mediante programas de bicicletas públicas, cuyo éxito está llevando a la creación de más programas en Europa y también en Norteamérica.

Las bicicletas públicas empezaron a utilizarse en Ámsterdam, Países Bajos. En 1968, el plan "Bicicletas Blancas" distribuyó por toda la ciudad bicicletas sencillas que los residentes podían usar gratuitamente, y luego devolverlas para que otros pudieran usarlas. Sin embargo, en un mes la mayoría de las bicicletas habían sido robadas o arrojadas a los canales.

Programas como el de Ámsterdam exigían muy poco de los usuarios. En Portland, Oregón, se inició en 1994 un programa como el de Ámsterdam, llamado "Proyecto de Bicicletas Amarillas". Aunque el programa complementaba muy bien la imagen ecológica de la ciudad y tuvo popularidad, los ladrones y vándalos también le pusieron fin.

Ahora los programas de bicicletas públicas requieren pago. En Copenhague, Dinamarca, se pusieron bicicletas con candados en estaciones de toda la ciudad en 1995, y los usuarios usaban monedas para abrir las bicicletas, y recuperaban su dinero al devolverlas. Este programa todavía existe hoy en día, y los ladrones no roban las bicicletas porque tienen un aspecto diferente de las bicicletas normales y sus piezas son distintas.

Los programas de bicicletas públicas actuales utilizan alta tecnología. Algunos aceptan tarjetas de crédito, y otros tarjetas inteligentes electrónicas en estacionamientos de bicicletas computarizados. Algunos incluso envían mensajes de texto con el código para abrir la bicicleta. Hay pocos problemas de robo porque se conoce la identidad de los usuarios.

En los últimos años se han iniciado diversos

programas. El mejor empezó con 10,000 bicicletas en el 2007 en París, Francia, y tuvo éxito desde el principio.

En los primeros 40 días se realizaron dos millones de recorridos en bicicleta, y en el primer año se alcanzó un total de 29 millones. Ahora el programa se ha ampliado y cuenta con 20,000 bicicletas de color plateado en 1,450 estaciones de toda la ciudad.

París cubre sus costos de diversas formas. Los usuarios utilizan una tarjeta de crédito para pagar alrededor de \$1.50 diarios, y más de 200,000 personas tienen suscripciones anuales que sólo cuestan \$43. Una compañía publicitaria subvenciona el programa a

cambio de espacio publicitario en lugares propiedad del ayuntamiento como paradas de autobús. Además, no hay robos de bicicletas gracias al uso de un sistema de posicionamiento global y de dispositivos antirrobo.

En agosto, Washington, D.C. se convirtió en la primera ciudad importante estadounidense con bicicletas públicas. El programa "SmartBike DC" ya tiene 900 miembros y ofrece 120 bicicletas rojas de tres marchas en diez estaciones del centro de la ciudad. Al pasar la tarjeta de socio magnética por el lector, se abre la bicicleta y queda asignada al usuario durante tres horas.

También se están estableciendo programas en las ciudades de Canadá. Por ejemplo, en abril se inaugurará un nuevo programa ecológico en Montreal. "Bixi" (derivado de "bike" y "taxi") ofrecerá bicicletas y estaciones reciclables de aluminio, y su sistema electrónico para pagar y cerrar las bicicletas en las estaciones funcionará con energía solar. La identificación por frecuencia de radio evitará el robo de las 2,400 bicicletas.

Los programas de bicicletas públicas empiezan a ocupar un lugar en el mundo del transporte. Los residentes y los visitantes ahorran dinero en gasolina y tiempo en trayectos cortos. No sólo mejora su salud al hacer ejercicio, sino que también mejora la salud de las ciudades. Y a medida que estos programas crecen, van creando un medio ambiente más limpio y tranquilo al reducir el tráfico, el ruido y la contaminación.



# Información adicional

En muchos programas de bicicletas públicas se pintan todas las bicicletas de un solo color. En algunos se pintan todas las piezas de la bicicleta, incluidos los pedales y las ruedas. El color de las bicicletas se convierte en un símbolo reconocible del programa que no sólo sirve como publicidad, sino que también previene el robo al dificultar la reventa de las bicicletas.

El programa de bicicletas públicas de París recibe su nombre “Vélib” de las palabras francesas *vélo* (bicicleta) y *liberté* (libertad). Es uno de los pocos programas que permite a los turistas usar sus bicicletas.

Los estudios muestran que en el 2001 el 41% de todos los trayectos en las zonas metropolitanas de EE. UU. fueron menores de 2 millas, y alrededor del 28% estuvieron por debajo de 1 milla. No obstante, los estadounidenses utilizaron sus autos para el 66% de todos los trayectos de hasta una milla, y para el 89% de los trayectos de 1 a 2 millas.

Humana, una compañía de seguros de salud, ha calculado que en un viaje en bicicleta de diez millas se queman 350 calorías, se ahorra media libra de emisiones de monóxido de carbono, y el ciclista ahorra cerca de \$7.50.

Las autoridades de Lyon, Francia, calculan que su programa de bicicletas públicas ha reducido las emisiones de dióxido de carbono en alrededor de 8,000 toneladas desde que comenzó en el 2005.

La geografía de Barcelona ha causado un problema a su programa “Bicing”, iniciado hace 18 meses. El centro de la ciudad se encuentra en una cuenca y, por tanto, la gente está más dispuesta a usar las bicicletas para ir al trabajo que para regresar a sus barrios pedaleando cuesta arriba. Por eso los empleados del programa redistribuyen las bicicletas usando camiones.

“Bicing” tiene 6,000 bicicletas en 375 estaciones. En la ciudad ahora existen 80 millas de carriles de bicicletas, y se han eliminado extensiones largas de espacios de estacionamiento en el centro de la ciudad para construir carriles seguros. Las autoridades dicen que cada bicicleta es utilizada diez veces por día, cifra similar al uso de bicicletas en París y Lyon.

En Londres no sólo se está considerando iniciar un programa de bicicletas públicas, sino que se están gastando \$750 millones para construir una red de autopistas de bicicletas que conectará las zonas residenciales y las afueras con el centro de la ciudad.

El programa de D.C. requiere que los usuarios menores de 16 años lleven casco.

Los futuros programas de bicicletas públicas combinarán sus inscripciones con abonos de transporte público. Ya existen tres ciudades cerca de Washington, D.C. que están planificando programas de este tipo.

Hace diez años el ayuntamiento de Shanghái, China, trató de eliminar las bicicletas de algunos de sus bulevares, pero ahora ha iniciado un programa piloto de bicicletas públicas.

## Temas para discusión y desarrollo

### Prelectura:

- ¿Por qué crees que algunas ciudades grandes quieren que la bicicleta se convierta en una parte importante de sus sistemas de transporte?

### Comprensión:

- Indica varias características de los programas de bicicletas públicas.

### Extratextual:

- Enumera varias acciones ecológicas que pueda tomar un ayuntamiento con conciencia medioambiental.
- ¿Podría tener éxito un programa de bicicletas públicas en el lugar donde vives? ¿Por qué?
- Compara el tiempo que pasa la gente viajando en coche, en transporte público, y en bicicleta en el interior de las ciudades.

## Fuentes de información

*International Herald Tribune* November 10, 2008

*Register-Guard* (Eugene) October 14, 2008

*USA Today* October 2, 2008

*Natural Life* September 1, 2008

*Virginian Pilot* (Norfolk) August 17, 2008

*Los Angeles Times* August 10, 2008

*New York Times* April 27, 2008

*Washington Post* April 19, 2008

MIT Campus Bikeshare Program

[web.mit.edu/dzshen/www/about](http://web.mit.edu/dzshen/www/about)

## CA Curricular Standards (4–12)

### English-Language Arts

*Reading* 1.0 Vocabulary Development

2.0 Comprehension (Informational Materials)

*Writing* 1.0 Writing Strategies

2.0 Writing Applications

### ELD—Intermediate and Advanced

Reading Vocabulary Development/Comprehension

Writing Strategies and Applications

Listening and Speaking