Zeitschrift: Panorama suizo : revista para los Suizos en el extranjero
Herausgeber: Organización de los Suizos en el extranjero
Band: 45 (2018)
Heft: 3

Artikel: Los ciclistas se preparan para rebasar
Autor: Lettau, Marc
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-908479

Nutzungsbedingungen
Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

Conditions d'utilisation
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

Terms of use
The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 14.07.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch

Las bicicletas de alquiler de proveedores como O-Bike o Limebike causan polémica en las calles de Zúrich. Fotografía: Keystone

Los ciclistas se preparan para rebasar

¿Pertenecerá la ciudad del futuro a los ciclistas? En cualquier caso, muchas ciudades suizas apuestan por introducir más bicicletas, hasta duplicar su proporción del total de los medios de transporte. Este vehículo propulsado por la fuerza muscular no sólo suscita nuevas esperanzas, sino también reacciones de rechazo.

MARC LETTAU

200 años tras la invención de la bicicleta por parte del ingenioso barón Karl von Drais, este vehículo sin motor causa revuelo en la ciudad cosmopolita de Zúrich. No es que esta ciudad acabe de descubrir la bicicleta; lo que ocurre es que una nueva tendencia genera controversia: por doquier se ven innumerables bicicletas de alquiler. Están estacionadas incluso en sitios donde hieren el sentido del orden de los zuriqueses.

Pero Zúrich no es la excepción al respecto: en otras ciudades suizas varias empresas se preparan para inundar los espacios urbanos con sus bicicletas de alquiler, sin tener que crear las instalaciones necesarias para estacionar estos vehículos. En lugar de ello ofrecen aplicaciones para *smartphones*, que permiten encontrar y desbloquear las bicicletas disponibles. Quien ya no necesite la bicicleta después de usarla, puede dejarla en cualquier sitio. En Zúrich, hasta seis proveedores compiten por el favor de los ciclistas: *O-Bike*, *Limebike*, *Züri rollt*, *Züri-Velo*, *Smide* (que ofrece bicicletas eléctricas) y *Carvelo2go* (que alquila bicicletas para el transporte de mercancías). Asimismo, la empresa danesa *Donkey Republic* está considerando ofrecer bicicletas de alquiler en Zúrich.

En otras ciudades, *Nextbike*, *Velospot* y *PubliBike* comparten el mercado. La magnitud del revuelo no sólo se debe a la revolución que se está gestando en los medios de transporte. En particular, la empresa *O-Bike*, domiciliada en Singapur, es blanco de críticas por ofrecer bicicletas de mediocre calidad, por lo que se rumorea que la compañía está interesada ante todo en recopilar datos acerca de sus clientes, con el fin de aprovecharlos y comercializarlos. Pero in-

cluso ciertos temas más triviales calientan los ánimos. Por ejemplo, es muy grande el descontento por la apropiación comercial del espacio público, por su reducción y "desfiguración", en palabras del periódico *NZZ*. Por otro lado, están quienes se alegran de ello, pues la invasión de las bicicletas de alquiler confirmaría que la cultura del compartir está ganándole cada vez más terreno a la del poseer.

¿Incluir las bicicletas en la Constitución Federal?

El revuelo actual en torno a las bicicletas de alquiler no debe ocultarnos una tendencia más general. Puede que las bicicletas de alquiler acaben imponiéndose; puede que varios proveedores acaben desapareciendo. De lo que no cabe duda, es que la importancia de las bicicletas en las ciudades suizas irá en aumento, independientemente del mercado de alquiler. Muchas municipalidades han incluido el fomento de la bicicleta en su agenda política. De hecho, las ciudades están cambiando: desde hace tiempo, la moda de vivir en el campo ha cedido ante el apremio por volver a la ciudad. De ahí que las ciudades se vean confrontadas a nuevos desafíos, entre otros en el ámbito de la movilidad: si no quieren sufrir en mayor grado aún el impacto del transporte motorizado individual, deben fomentar, además del transporte público, el "tránsito lento", es decir, los desplazamientos a pie o en bicicleta. Todo esto genera un debate ideológico. Para los círculos izquierdistas y ecológicos, la bicicleta es la opción ideal para luchar contra la contaminación del aire, el ruido y la reducción del espacio urbano. En cambio, los partidarios del transporte automovilístico sienten que se les toma como rehenes, pues saben que no pueden crearse más carriles para ciclistas sin que se reduzca el espacio disponible para los automóviles.

Sin embargo, la tendencia ya está trazada, aunque sea a grandes rasgos. Ante la presión de la iniciativa popular que exige anclar el fomento de la bicicleta en la Constitución Federal, no tardó en intervenir el Consejo Federal, y aunque su contrapropuesta es menos ambiciosa que la iniciativa a favor de la bicicleta, reconoce la importancia de ésta y de fomentar su uso. Después del Consejo de los Estados, el Consejo Nacional respaldó asimismo en marzo la propuesta del Consejo Federal a favor de la bicicleta. El pueblo tendrá la última palabra.

Cada vez más hogares sin coche

Como quiera que sea, puede que la política vaya a la zaga de la realidad, pues la movilidad urbana está evolucionando desde hace mucho tiempo. Así, en varias grandes ciudades suizas, menos de la mitad de los hogares poseen todavía un automóvil propio: una austeridad que se debe, ante todo, a la notable eficacia del transporte público. Sin embargo, la ampliación del transporte público es costosa y se ve limitada por la densidad urbana. Por consiguiente, si las municipalidades promueven la bicicleta como medio de transporte, el objetivo de esta política no es sólo reducir el transporte motorizado individual, sino también aliviar la frecuente congestión de autobuses y tranvías.

Con ese planteamiento concuerda Evi Allemann, Presidenta de la Asociación Suiza de Tránsito y Ambiente y Consejera Nacional socialista, que acaba de ser elegida al gobierno cantonal de Berna. Si bien considera que el transporte público reviste suma importancia en Suiza, afirma que la proporción de bicicletas se duplicará, en particular en los espacios urbanos, hasta representar más del 20 % del total de los medios de transporte. Sin embargo, Suiza aún está muy lejos de alcanzar los niveles de ciertas ciudades eminentemente ciclistas como Copenhague, debido a que el transporte público suizo es demasiado eficaz. Como quiera que sea, para descongestionar las ciudades será preciso fomentar el uso de la bicicleta.

Para lograrlo, ¿qué medidas deben adoptarse? Según la especialista en política de transporte se necesitan ciclovías y carriles bici claramente reconocibles y seguros; asimismo, hay que paliar la congestión de los puntos neurálgicos. Con frecuencia, la sensación de inseguridad impide que la gente use la bicicleta a diario. A tenor de Allemann: "Demasiada gente reconoce que, simplemente, tiene miedo". Además, se necesitan suficientes lugares para estacionar las bicicletas. ¿Es esto una alusión indirecta a los problemas que ocasiona la invasión de las bicicletas de alquiler que carecen de estacionamiento fijo? "La anarquía en el uso de la bicicleta desvirtúa la imagen de este medio de transporte". Todos necesitamos acatar unas "reglas del juego muy claras", además de unos acuerdos vinculantes entre proveedores y autoridades municipales. Ella misma se sujeta a reglas muy claras en materia de movilidad: nunca se pone al volante, ni siquiera tiene licencia de conducir: algo que, como ya lo hemos mencionado, ya no resulta tan extraño en las ciudades suizas.

Los suizos y los medios de transporte

De los casi cuatro millones de suizos que todos los días van de su casa al trabajo y viceversa, un 54 % lo hace en coche o en moto, y un 31 % usa el transporte público; un 9 % se desplaza a pie, mientras que un 7 % recorre el camino en bicicleta. También entre los jóvenes en formación son 7 % los que se dirigen a su centro de estudio en bicicleta. La proporción de hogares sin automóvil va en aumento, especialmente en las ciudades: hoy por hoy Berna encabeza la lista con un 56,8 %, seguida de Zúrich con un 52,8 %, Basilea (52,1 %) y Lausana (46,3 %). La última posición entre las grandes ciudades le corresponde a Ginebra, con un 40,9 %.