

CICLO7NOTICIAS 2

www.bizkaia.eus/bizkaiaenbicicleta

JUNIO 2018



Esta marca identifica las noticias que contienen información añadida

Amsterdam nombró la primera Alcaldesa de la Bicicleta del mundo



Ranking de Ciudades Amigas de las Bicicletas - Copenhagenize Index 2017



Lámparas fabricadas con piezas de bicicletas habilitan un espacio público: "Ballroom Luminoso"



8.000 ciclistas han registrado su bicicleta en el Ayuntamiento de Vitoria-Gasteiz



Impactantes fosas comunes de bicicletas en China



Driven, revoluciona el sistema de transmisión de la bicicleta



Amsterdam nombró la primera Alcaldesa de la Bicicleta del mundo



«Hay más bicicletas que personas» y «cuesta encontrar un biciestacionamiento desocupado» son frases comunes cuando se describe a Amsterdam. Este reconocimiento se hace más evidente cuando se considera que un **32% de la población usa la bicicleta como medio de transporte diario** y que para cubrir la demanda de infraestructura, específicamente de parkings de bicicletas, el municipio decidió lanzar un plan para tener 40 mil nuevos aparcabicis en 2030.

Sin embargo, pese al gran peso de la bicicleta, hubo quien pensó que algo más podían hacer para mejorar y confirmar su distinción internacional como una ciudad ciclista. Con esto en cuenta, la organización civil Cycle Space elaboró en 2016 un *Programa de Alcaldía de la Bicicleta* que tuvo como principal objetivo elegir una persona representante encargada de acelerar el cambio de paradigma de movilidad, más orientado hacia las personas. Sobre esta base consideraron que si la bicicleta se volviera el principal medio de transporte comenzaría una nueva era más feliz para las ciudades y sus pobladores.

Los beneficios que esto traería consigo son varios, que la organización los resumía en tres principales. En primer lugar, tener un aire más limpio, porque con la bicicleta se retrasa el calentamiento global y la contaminación de nuestros entornos. Segundo, el ahorro económico, debido a que el dinero que se invierte en vialidad se puede destinar a programas culturales, de resiliencia, salud, sociales, etc. Y, en tercer lugar, los beneficios individuales como la libertad, la felicidad, un mejor estado de salud y el ahorro de dinero.

Tomando esto en cuenta fueron cuatro los postulantes, uno de ellos un colectivo, todos ciclistas y locales. Luego de un período de votación popular y online, los candidatos hicieron una presentación en la que explicaban sus razones para ocupar el cargo.

El resultado se anunció el 24 de junio de 2016 y recayó en Anna Luten, quien trabaja en una firma de bicicletas y que asumió su cargo voluntario, el primero de su tipo en el mundo. Aunque esta figura no es parte de la legislación holandesa, le ha permitido promover el uso de la bicicleta y actuar como un puente entre quienes usan la bicicleta y el municipio, las agrupaciones ciclistas, las personas responsables en la planificación urbana, responsables de City Marketing y la ciudadanía en general para conocer sus inquietudes y deseos sobre la bicicleta como medio de transporte.



Desde esta posición su filosofía de trabajo se ha sostenido, entre otros, sobre dos dichos: «tenemos que entender lo que está sucediendo en nuestras ciudades antes de presentar soluciones» y que «debemos ver la bicicleta como una herramienta para transformar las ciudades».

Ranking de Ciudades Amigas de las Bicicletas – Copenhagenize Index 2017

Periódicamente se publica el ranking que lidera la consultora Copenhagenize y que se ha convertido en un referente en este campo a nivel mundial.

El Índice fue creado a principios de 2011, si bien ya se había puesto en práctica con anterioridad pero para un uso interno, con el objeto de destacar a las 20 ciudades que más apoyan el ciclismo urbano. De hecho, pasó de evaluar a 80 ciudades en 2011 a incluir a 150 el último año emitido (2017). En la elaboración de la clasificación participan 400 personas encargadas, entre otros ámbitos, de la planificación, arquitectas, responsables políticas, defensoras de la bicicleta y usuarias.

En su definición considera 13 criterios a evaluar como: la promoción para el uso de la bicicleta, la cultura de uso establecida entre la ciudadanía y el número y nivel de infraestructuras ciclistas, de las instalaciones para facilitar el uso de la bicicleta, los programas públicos de préstamos de bicicletas, tratamiento del género, la percepción de seguridad, la política ciclista, la aceptación social, el modelo de urbanismo, el calmado del tráfico, la cuota modal de desplazamientos y otra homónima pero referida a su variación respecto a 2006 (año de referencia considerada como el año en que se impulsó el ciclismo urbano).

Sin grandes sorpresas respecto a ediciones anteriores, Copenhague repite primera posición y no es de extrañar por sus fuertes políticas pro-bici. Las ciudades españolas que vienen formando parte del TOP20 (Barcelona y Sevilla) repiten igualmente presencia dentro del índice, aunque esta última baja varias posiciones. Los países con más ciudades dentro del ranking son: Francia con 4 ciudades (Estrasburgo, Burdeos, París y Nantes), Alemania con 3 (Berlín, Munich y Hamburgo) y Países Bajos y España con 2 (Utrecht y Amsterdam—segunda y tercera posición del ranking- y las anteriormente ciudades españolas citadas). Las nuevas ciudades en el Copenhagenize Index 2017 son Ljubljana (Eslovenia) y Oslo (Noruega), que aparecen por primera vez en el Índice, una gran sorpresa; Tokio (Japón) y Munich (que vuelven a la lista donde no estaban desde 2013) y Helsinki (que reaparece tras haber estado presente en 2011).

COPENHAGENIZE EU W I R E D

ci
2017
— The Copenhagenize
BICYCLE FRIENDLY
CITIES INDEX 2017



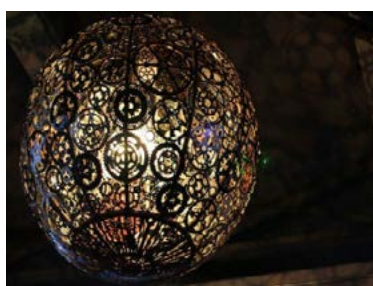
Lámparas fabricadas con piezas de bicicletas habilitan un espacio público: «Ballroom Luminoso»

Reciclaje y regeneración de un espacio público es lo que agrupa la instalación «Ballroom Luminoso». Compuesta por seis lámparas hechas con engranajes de bicicletas y luces LED, permitieron habilitar un espacio regenerado bajo un paso elevado de la autopista I-35 en la zona sur de la ciudad de San Antonio, EE.UU., que funcionaba como una verdadera frontera entre los barrios cercanos.

La intervención fue creada en 2013 por los artistas Joe O'Connell y Blessing Hancock, quienes la desarrollaron en el marco del Plan de Arte Público de la ciudad, constituida por 25 proyectos culturales en distintos puntos y parques urbanos desarrollados entre 2013 y 2017.

Durante el estudio de la zona, previo a configurar su propuesta, Joe y Blessing descubrieron que en ese entorno existen referencias históricas ligadas a la agricultura, una herencia hispana, y que en el borde del río San Antonio próximo al lugar existen hoy día trabajos medioambientales de reconstrucción verde, hechos que les motivaron a trabajar con materiales reciclados y ligados a la cultura ciclista, que representa unos valores y retorna beneficios al desarrollo de la ciudad, desde aspectos ambientales, de recreación, transporte y sociales.

Por la intensidad de las luces que están dentro de las esferas, se puede iluminar todo el lugar y los engranajes se reflejan en la estructura de hormigón de la autopista. La serie de colores que muestran las lámparas metálicas varían mientras están encendidas y facilita que las personas se desplacen tranquilas por el lugar. En el día, las luces están apagadas y dan paso a los detalles de los engranajes, los que de por sí igualmente llaman la atención.



8.000 ciclistas han registrado su bicicleta en el Ayuntamiento de Vitoria-Gasteiz

Vitoria-Gasteiz tiene 8.073 bicicletas registradas a la fecha de mayo 2018. Este registro es voluntario, y su objetivo principal es el de “posibilitar la identificación de las bicis extraviadas o robadas y su posterior recuperación”. Sólo en el primer trimestre de 2018 se robaron 160 bicicletas. El número de bicicletas registradas en Vitoria-Gasteiz es muy inferior aún al de bicicletas existentes, aunque poco a poco va aumentando.

El registro de bicicletas se creó en 2009, y en 2015, 2016 y 2017 se han registrado más de 1.000 bicicletas cada año. Para formalizar el registro de bicicletas se puede acceder a la plataforma municipal on line o a cualquier oficina de atención ciudadana, aportando los datos personales, de la bicicleta y su número de bastidor (que se encuentra habitualmente bajo el eje de los pedales). Entre los datos de la bicicleta están marca, modelo, color, tipo, fecha de compra, si se dispone de factura, de seguro de responsabilidad civil o el lugar donde se guarda la bicicleta.

Una vez realizada la inscripción se deberá colocar en la bicicleta un adhesivo identificador de la propia bicicleta. El uso de la bicicleta sigue aumentando en Vitoria-Gasteiz. Así, en 2017 el número de quienes usaban la bicicleta era un 17% superior al de 2015.

Como datos señalar igualmente que tanto Donostia-San Sebastián como Iruña-Pamplona cuentan igualmente con un servicio municipal de registro de bicicletas. No es el caso aún de la capital de Bizkaia, Bilbao. No obstante, la Red de Ciudades por la Bicicleta, a la que pertenece Bilbao, ofrece un servicio de apoyo para la implantación del citado registro en los municipios (<https://www.biciregistro.es/#/home>) por lo que es posible que en breve disponga de un servicio de estas características.



Impactantes fosas comunes de bicicletas en China



El fotógrafo chino Wu Guoyong, documentó las coloridas fosas comunes. “Los cementerios exponen un problema moral en el paisaje de China”, sostuvo el profesional.

Para llegar a esta reflexión Wu viajó por el país para documentar las coloridas fosas comunes con su dron, sobre 15 sitios diferentes de China. Las imágenes impresionan.

Con 1.379 miles de millones de habitantes, el país asiático padece de un problema que surge de la gran cantidad de bicicletas y, créámoslo o no, la poca demanda de clientes.

En estos “cementerios arcoíris” es donde viven sus últimos momentos las bicicletas de uso compartido, o de renta, de compañías como Ofo, Bluegogo, Gobee y Mobike.

El video de Wu Guoyong, «No Place to Place» (Ningún lugar para poner), documenta miles de bicicletas descompuestas, destruidas y abandonadas. “¡Estamos tirando bicicletas a la basura! No parece correcto”.

Puedes ver el vídeo “China’s HUGE Bike Graveyards” en Youtube (<https://www.youtube.com/watch?v=nAAOylsRONQ>)



Driven, revoluciona el sistema de transmisión de la bicicleta

La tecnología siempre ha estado asociada a la bicicleta. Así, llega al mercado una nueva apuesta tecnológica para los amantes de las dos ruedas. CeramicSpeed lanza Driven, un prototipo de una nueva bicicleta eficiente sacada de una película futurista, que incorpora la transmisión más moderna y puntera del mundo. Para lograrlo, la empresa ha contado con la colaboración del Departamento de Ingeniería de la Universidad de Colorado, en Estados Unidos. El resultado supera todas las expectativas.



La apuesta de CeramicSpeed es un revolucionario concepto de transmisión, pues elimina la necesidad de que la bicicleta tenga desviadores y cadenas. Según la marca, se trata del tren motriz más eficiente del planeta que promete ser una revelación para amantes de las dos ruedas, mejorando la velocidad y la eficiencia sin un aumento en el pedaleo.

El objetivo de diseño estaba claro, apostar por una transmisión novedosa, impactante y de máxima calidad. Para ello, crearon una transmisión en árbol, con 21 rodamientos de cerámica. Gracias a ello, se ha logrado que la nueva bicicleta cree casi un 50% menos de fricción, comparándola con las mejores bicis del mercado en cuanto a tren de cambio.

El tren tradicional de cadena de las bicicletas incluye unos 8 puntos de fricción deslizante, que parten de cada articulación de la propia cadena. La nueva bici provista del sistema Driven, sin embargo, consigue eliminar todos estos puntos, logrando ofrecer un rendimiento inigualable.

Driven se ha llevado el premio Eurobike 2018. Se trata de un premio de diseño muy reconocido a nivel internacional.