

GRAN INFRAESTRUCTURA CICLISTA PARA EL DF

Integrará varios cicloestacionamientos, redes de ciclovías, un servicio de bicicletas públicas similar al Bicipuma y zonas verdes

EN REFORMA

Una de las ciclovías correrá a lo largo de una de las principales arterias de la ciudad de México: la avenida Paseo de la Reforma

Estacionamiento para bicicletas



Paseo de la Reforma 10.80 KM

El problema del transporte es uno de los más complejos que enfrenta la ciudad de México... Por ello, en 2007, el gobierno del Distrito Federal decidió desarrollar un plan de transporte rápido no contaminante para generar lo que se conoce como "movilidad no motorizada".

De este modo, solicitó a la Coordinación de Vinculación de la Facultad de Arquitectura (FA) de la UNAM diversos estudios y proyectos ejecutivos relacionados con el uso de la bicicleta en la ciudad de México, con el fin de diseñar una gran infraestructura ciclista y alentar ese medio de transporte entre la población capitalina.

Para atender esta petición, el mencionado departamento de la FA integró un equipo interdisciplinario con sociólogos, ingenieros, arquitectos, paisajistas, geógrafos, urbanistas y matemáticos, el cual se dividió en tres grupos de trabajo.

El primer grupo analizó científicamente el uso actual y potencial de la bicicleta; el segundo se enfocó a detectar las motivaciones de la población para usar este transporte mecánico y su relación con el paisaje urbano; y el tercero comparó los mejores diseños y sistemas aplicados en otros países con miras a diseñar una gran infraestructura ciclista para el DF.

"Una vez que intercambiaron sus respectivos paquetes de información, los tres grupos llegaron a la conclusión de que esa infraestructura ciclista debía tener, además de ciclovías, otros componentes para incrementar la movilidad no motorizada, la cual representa actualmente en la capital del país sólo 1% de los viajes por persona", dice Antonio Suárez, coordinador de este proyecto en la Coordinación de Vinculación de la FA.

Interacción

Como es difícil que alguien, por ejemplo, se traslade en bicicleta desde Iztapalapa hasta Polanco, los investigadores universitarios optaron por un sistema de movilidad no motorizada que interactuara con los sistemas de transporte ya existentes (metro y metrobús, entre otros).

Por medio de una red de isocronas (movimientos que se hacen en tiempos de igual duración en un mismo espacio), determinaron que algunos viajes (en microbús, incluso en automóvil particular) pueden ser sustituidos por viajes en bicicleta.

Hay, por lo general, tres tipos de viajes ciudadanos: el que una persona hace desde su casa hasta una estación de transporte masivo; el que lleva a cabo en algún medio de transporte masivo; y el que efectúa desde el punto donde se baja hasta su destino final: la oficina, la escuela, el taller... Con los datos obtenidos, los especialistas de la UNAM elaboraron una estrategia para sustituir el primer y el tercer tipo de viaje por viajes en bicicleta, siempre y cuando la gente viva a menos de 15 minutos en bicicleta (o a más de 10 a pie) de las estaciones de transporte masivo, y haga de éstas a su destino final más de 10 minutos a pie (o menos de 15 en bicicleta).

A partir del Bicipuma

El uso de la bicicleta para traslados cortos ya ha sido probado por el Bicipuma, el primer servicio de bicicletas públicas en México y Latinoamérica, diseñado en la UNAM.

A partir de esta exitosa experiencia se instalarán, principalmente en las zonas de alta densidad laboral de la ciudad de México, bahías con bicicletas públicas.

Asimismo, los cicloestacionamientos desempeñarán un papel fundamental: el objetivo es que los usuarios tomen su bicicleta en casa, lleguen a una de esas instalaciones, la

dejen ahí bien resguardada, aborden otro sistema de transporte (como el metro o el metrobús) y, tras hacer su recorrido largo, encuentren una bicicleta pública en alguna estación de metro o metrobús.

Este servicio gratuito ya se brinda en las delegaciones Cuauhtémoc y Miguel Hidalgo bajo un programa de préstamo manual (en tres meses ha habido 15 mil préstamos con tan sólo una flota de 460 bicicletas; y en los próximos meses arrancará un programa de préstamo electrónico con mil 500 bicicletas públicas).

En infraestructura urbana

Fuerte presencia

La Facultad de Arquitectura, mediante su Coordinación de Vinculación, tiene una fuerte presencia en la puesta en marcha de iniciativas de infraestructura urbana.

Los investigadores de la mencionada coordinación integran el grupo de profesionales que más información y experiencia tienen en la planeación de la movilidad no motorizada en México; cuentan, además, con la colaboración de la reconocida firma danesa Gehl Architects.

"Cuando llegamos a esta parte del estudio —comenta el investigador universitario—, la idea de las ciclovías creció y se convirtió finalmente en un sistema que integra varios cicloestacionamientos en las estaciones periféricas del metro; redes de ciclovías para conectar las zonas de alta densidad laboral con las zonas de alta densidad habitacional; y un servicio de bicicletas públicas muy similar al programa Bicipuma (el cual fue diseñado específicamente para el campus central de Ciudad Universitaria)".

Cabe apuntar que estos componentes, aunados a un buen diseño de paisaje, facilitan la instauración de lo que se conoce como infraestructura verde.

Diseño

El diseño de las ciclovías privilegia la seguridad con las siguientes características: continuidad, confinamiento, conectividad (es decir, que conecten con estaciones del metro, del metrobús, etcétera) y consenso social (este consenso ya se está buscando mediante el uso y préstamo de bicicletas en distintos puntos de la ciudad de México todos los domingos).

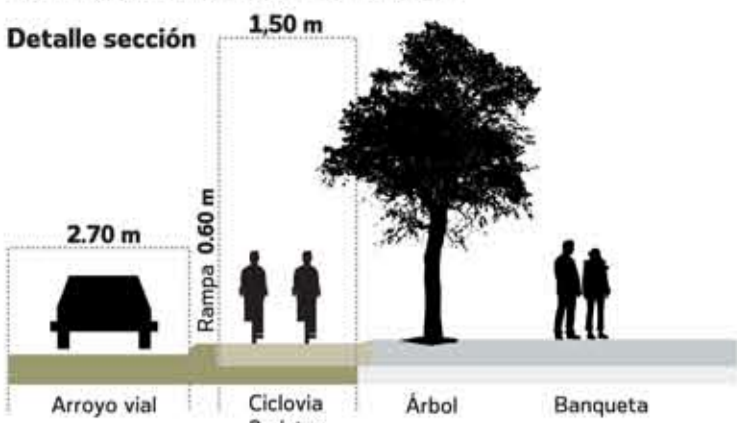
De 1 a 5%

Después de analizar los resultados de la encuesta "Origen-destino", aplicada a la población del DF en 2007, los especialistas universitarios tuvieron claro que la mayoría de las personas que usan bicicleta para su traslado, vive en el oriente de la ciudad, desde donde debe desplazarse hacia el centro, una de las zonas de más alta densidad laboral.

Con base en esa certeza se proyectó abrir el cicloestacionamiento más grande cerca de la estación del metro "Constitución de 1917".

"El número de usuarios de bicicletas podrá crecer en cinco años de 1 a 5%, gracias al establecimiento de cicloestacionamientos, redes de ciclovías y zonas de 'tránsito calmado'

Estrategia de movilidad en bicicleta



En el mundo

La bicicleta como una buena opción de transporte

50 MIL bicicletas públicas circulan a diario en Europa

20 MIL lo hacen en París

17 MILLONES de viajes al día se efectúan en la ciudad de México

30% SON EN AUTOMOVILES particulares

40% SON DE MENOS de ocho kilómetros de distancia

(áreas que no tienen ciclovías pero en las que se puede andar en bici sin problema)."

Paisaje e infraestructura verde

Una ciudad debe ser concebida como la adecuación del espacio, y en ella la llamada infraestructura verde debe ser planteada para darle sentido ambiental y social al conjunto de su población.

Así, los paisajistas que forman parte del equipo multidisciplinario universitario pretenden aprovechar el impulso que recibirá el transporte no motorizado en la ciudad de México, para alentar la creación de infraestructura verde, precisamente.

"Queremos añadirles a las ciclovías un tipo de vegetación con sentido bioclimático para crear extensos corredores que atemperen el cambio climático en la ciudad. Frente a las 'islas de calor', la infraestructura verde de las ciclovías será algo más que una alternativa de movilidad", señala Suárez.

Seguridad y ahorro de tiempo

Dos requerimientos son indispensables para que este proyecto tenga éxito: la seguridad y el ahorro de tiempo.

Por lo que se refiere al primero, si la gente percibe que la bicicleta es un transporte seguro, comenzará a utilizarla. En cuanto al ahorro de tiempo, está plenamente probado que la bicicleta es el vehículo más rápido en la ciudad de México: alcanza más de 16 kilómetros por hora, mientras que el automóvil sólo alcanza alrededor de 14 (Rafael López).