PROYECTO UNAM

Texto: **Fernando Guzmán Aguilar**
alazul10@hotmail.com

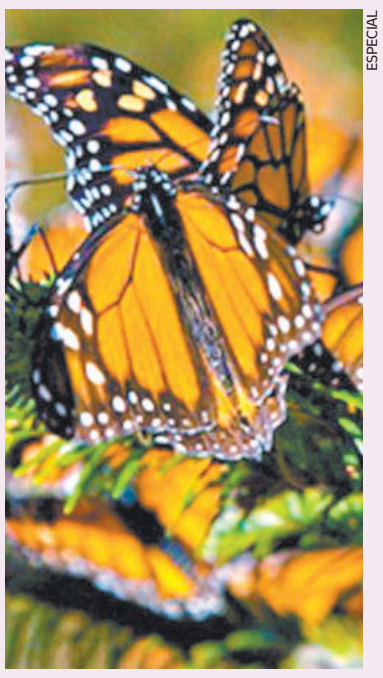
ESPECIAL

Conferencia sobre las estrellas

El Instituto de Astronomía de la UNAM invita, dentro del ciclo "El universo los viernes", a la conferencia "Vida de las estrellas y formación de los elementos", que dictará Rafael Costero Gracia hoy, 5 de abril, a las 19:00 horas, en el Auditorio Paris Pishmish, del citado instituto, en Ciudad Universitaria. Entrega de boletos (gratuitos), a partir de las 17:00 horas.

Migración de la mariposa Monarca, en peligro

La extinción de la mariposa Monarca es poco probable, pues este insecto se encuentra en América Central y del Sur, en el Caribe e incluso en regiones como el norte de África, la península Ibérica y Australia. "Lo que está en peligro es su migración, la formación de colonias de millones de especímenes y su papel de polinizadoras, debido a actividades humanas como la tala de los bosques a donde llegan o la desaparición de las plantas de las que se alimentan", aseguró Carlos Cordero Macedo, investigador del Instituto de Ecología de la UNAM.



ESPECIAL

Tuberculosis, la enfermedad infecciosa más letal

Según la Organización Mundial de la Salud, la tuberculosis sigue siendo la enfermedad infecciosa más letal, a pesar de ser prevenible y curable. Cada día, unas 30 mil personas la contraen y casi cuatro mil 500 enfermos fallecen en todo el mundo. "La tuberculosis es una de las enfermedades llamadas 'de la pobreza'; pero sin importar la estigmatización que conlleva, la gente debe acudir a los centros de salud para tener un diagnóstico adecuado y dar inicio a un tratamiento", afirmó Yolanda López Vidal, académica de la Facultad de Medicina de la UNAM.

Plan de movilidad en bicicleta para una CDMX sustentable

ESPECIAL

Bicinúmeros

- **7%** de los viajes en el país se llevan a cabo en bicicleta
- **70%** de los hogares en la Ciudad de México cuentan con una bicicleta
- **9 mil viajes** suman los tres servicios privados de bicicleta (Dezba, Vbike y Mobike) en la Ciudad de México, lo cual representa la tercera parte de los viajes del programa ECOBICI
- **25%** disminuyen los viajes en bicicleta cuando la temperatura es de menos de 11 grados centígrados
- **85% de los ciclistas** creen que es muy alta la probabilidad de sufrir un accidente durante sus traslados, según la Encuesta de Movilidad Ciclista de 2017
- **50%** se reduce la percepción de inseguridad cuando van por una ciclovía
- **37 años** es la edad promedio de los ciclistas
- **11 años** cursados es el promedio de su escolaridad, lo cual equivale a segundo año de bachillerato
- **76%** de ellos trabajan
- **11%** estudian

Tipos de vías

- **Ciclocarriles.** Están delimitados sólo con pintura y van por calles secundarias
- **Carriles bus-bici.** Son compartidos por camiones del transporte público y bicicletas; su anchura permite que éstos puedan rebasarse mutuamente
- **Ciclovías**. Se ubican en vías primarias y están segregadas del carril para automóviles por una barrera física

Una opción eficiente, de bajo costo y rápida en distancias cortas. Fue desarrollado por los institutos de Geografía y de Investigaciones Jurídicas de la UNAM

En la Ciudad de México, donde hay poco más de dos millones de carros (y no cinco, como se cree por el sobre-registro de vehículos) y circulan a diario poco más de un millón, con un transporte público colapsado y carísimo, la bicicleta es el transporte más barato y el que se desplaza a mayor velocidad en horas pico.

La mitad de los viajes en bicicleta en esta urbe son de menos de 8 kilómetros y duran menos de 20 minutos, y, en promedio, la bicicleta se usa entre 25 y 35 minutos.

En cuanto al clima, es propicio para el transporte en bicicleta: en época de calor, la temperatura no sobrepasa los 31 ó 32 grados centígrados; y, en época de frío, los días con menos de 11 grados centígrados no son muchos.

Y aunque la lluvia hace que disminuya el número de viajes en bicicleta, es predecible: en verano empieza a llover en la tarde. Así pues, quienes salen en bicicleta en la mañana, regresan a su casa un poco tarde, después de que la lluvia ya pasó.

Además, la mayor actividad laboral de la Ciudad de México (85%) se desarrolla en zonas sin altas pendientes.

"65% de la urbe tiene pendientes de menos de seis grados y 71% de las personas viven en zonas con pendiente de menos de seis grados. Arriba de ese nivel cuesta más trabajo pedalear", apunta Manuel Suárez Lastra, director del Instituto de Geografía de la UNAM y coautor del "Plan de movilidad en bicicleta para la Ciudad de México".

Duplicación de la infraestructura

Las distancias en la ciudad son muy largas; por eso, nadie sugeriría transportarse en bicicleta desde La Villa hasta Tlalpan. Para este tipo de viajes, el "Plan de movilidad en bicicleta para la Ciudad de México" propone no sólo incrementar y mejorar la infraestructura vial ciclista, sino también alternar la bicicleta con otros modos de transporte.

Con ese fin, dicho plan tiene tres componentes: 1) Rutas potenciales (ejes viales y avenidas) para la construcción de nuevas ciclovías que conecten orígenes y destinos a través de calles principales. 2) Instalación de biciestacionamientos en las cercanías de estaciones del Metro (sales de casa en bicicleta, llegas a la estación, dejas la bicicleta bien resguardada, te subes al Metro, llegas a la otra estación y de ahí caminas o usas el servicio del programa ECOBICI al trabajo, y viceversa). 3) Expansión del programa ECOBICI.

Asimismo, se busca duplicar la infraestructura vial ciclista con ciclovías en distritos que conectan la avenida Insurgentes con ejes viales, formando una retícula; instalar más biciestacionamientos en las cercanías del Metro (en el norte, en las estaciones Rosario, Indios Verdes y Tlatelolco; y en el sureste, en las estaciones Constitución de 1917 y Calle 11), así como expandir el programa ECOBICI hacia el sur (a las alcaldías de Coyoacán y Álvaro Obregón) y hacia el norte (a la alcaldía de Miguel Hidalgo y una parte de la de Azcapotzalco, en zonas complementarias que ya cuentan con dicho programa), para que haya 480 nuevas cicloestaciones.

Actualmente, del total de la movilidad vial en la Ciudad de México, el transporte en bicicleta representa 2.5% (poco menos de 300 mil viajes); hace 10 años representaba 1% (98 mil viajes). Con la duplicación de la infraestructura vial ciclista y una adecuada promoción se espera que los viajes en bicicleta se dupliquen en 2024.

"Para duplicar la infraestructura vial ciclista se necesita una inversión de mil 145 millones, lo cual equivale al costo de 630 metros de una línea del Metro", asegura Suárez Lastra.

El "Plan de movilidad en bicicleta para la Ciudad de México" es la continuación de una estrategia de movilidad ciclista que se implantó hace 10 años en el entonces Distrito Federal.

Fue desarrollado por los institutos de Geografía y de Investigaciones Jurídicas de la UNAM, y financiado por el Banco Interamericano de Desarrollo. La Secretaría del Medio Ambiente del gobierno de la Ciudad de México será la encargada de ponerlo en práctica.

Por el bien común

La bicicleta es una opción viable, eficiente, de bajo costo y rápida en distancias cortas, que contribuye a mejorar la movilidad y a hacer de las ciudades espacios sustentables.

"Sí, la disminución del uso del automóvil y del transporte público por el uso de la bicicleta (especialmente en viajes intermedios para ir a comer, hacer trámites...) tiene un efecto positivo sobre el medio ambiente. Y en la Ciudad de México, buena parte de los viajes se pueden hacer en bicicleta", indica Suárez Lastra.

Con el "Plan de movilidad en bicicleta para la Ciudad de México" se quita espacio para la circulación de los automóviles, es cierto, pero por el bien común.

Al respecto, el director del Instituto de Geografía de la UNAM comenta: "Poco más de 20% de los viajes en la zona metropolitana se hacen en automóvil. Los automóviles son dueños de 90% de las calles. No se vale. Es necesario desincentivar el uso del automóvil mediante las instauración de políticas que lo hagan más caro, como ocurre en distintas ciudades de Europa."

En efecto, en el centro de Londres, la circulación de un automóvil se cobra por minuto y estacionarse cuesta carísimo, por lo que la mayoría de las personas usan transporte público.

Y en Ámsterdam es imposible circular en automóvil, pues en esa ciudad no hay calles rectas, todas se van encontrando con contrasentidos. Así que, para ir del punto A al B, hay que pasar por puntos intermedios y dar vueltas. Debido a esto, 30% de los viajes se hacen en bicicleta.

Para Suárez Lastra, que la Ciudad de México se vuelva una ciudad ciclista, más saludable y con una mejor calidad de vida para sus habitantes es deseable y viable. Sin embargo, esto requiere una política pública de gobierno que eventualmente encontrará resistencia de vecinos, automovilistas, transportistas...

"¿Qué tan tarde llegamos a la movilidad ciclista? Tardísimo. Pero más vale tarde que nunca. En la Ley de Movilidad de la Ciudad de México, el peatón es primero y la bicicleta después. No obstante, por su infraestructura y política de movilidad en bicicleta, ésta es la ciudad más avanzada en Latinoamérica. Y ésa es una buena señal de hacia dónde ir", finaliza. ●

"Para duplicar la infraestructura vial ciclista se necesita una inversión de mil 145 millones, lo cual equivale al costo de 630 metros de una línea del Metro"

MANUEL SUÁREZ LASTRA
Director del Instituto de Geografía de la UNAM y coautor del "Plan de movilidad en bicicleta para la Ciudad de México"