

SANTO DOMINGO EN BICICLETA: CONDICIÓN DE LA MOVILIDAD HUMANA EN BICICLETA

Lic. Oscar Polanco, Ing. Laura Francisco

A medida que las horas pico se vuelven más largas, la planificación de las ciudades se ha volcado hacia la búsqueda de soluciones de bajo costo con repercusiones multifactoriales en la vida de los habitantes de las zonas urbanas. Es dentro de este marco, que la aplicación de medidas a favor del uso de vehículos no motorizados como las bicicletas se ha popularizado alrededor de ciudades en todo el mundo, sin distinción de cultura o nivel de desarrollo.

Ciudades como Copenhague y Utrecht que encabezan la lista de las mejores ciudades del mundo para andar en bicicleta, o Rosario y Bogotá con sus más de 400 km de ciclovías, han inclinado sus esfuerzos durante la última década en promover resoluciones y crear infraestructuras que fomentan el uso de las bicicletas. Mientras, Santo Domingo ha quedado rezagada en el proceso de inclusión de este medio de transporte no motorizado. Más allá del intento de la pasada gestión del Ayuntamiento del Distrito Nacional (ADN) con la construcción del carril para bicicletas dentro del paseo o isleta de la Av. Winston Churchill, o el híbrido que ha incorporado la gestión actual en la remodelación del paseo marítimo, Av. George Washington, la realidad es que fuera del uso recreativo, las autoridades parecen dar la espalda a la tendencia global urbana de fomentar la bicicleta como medio de transporte.

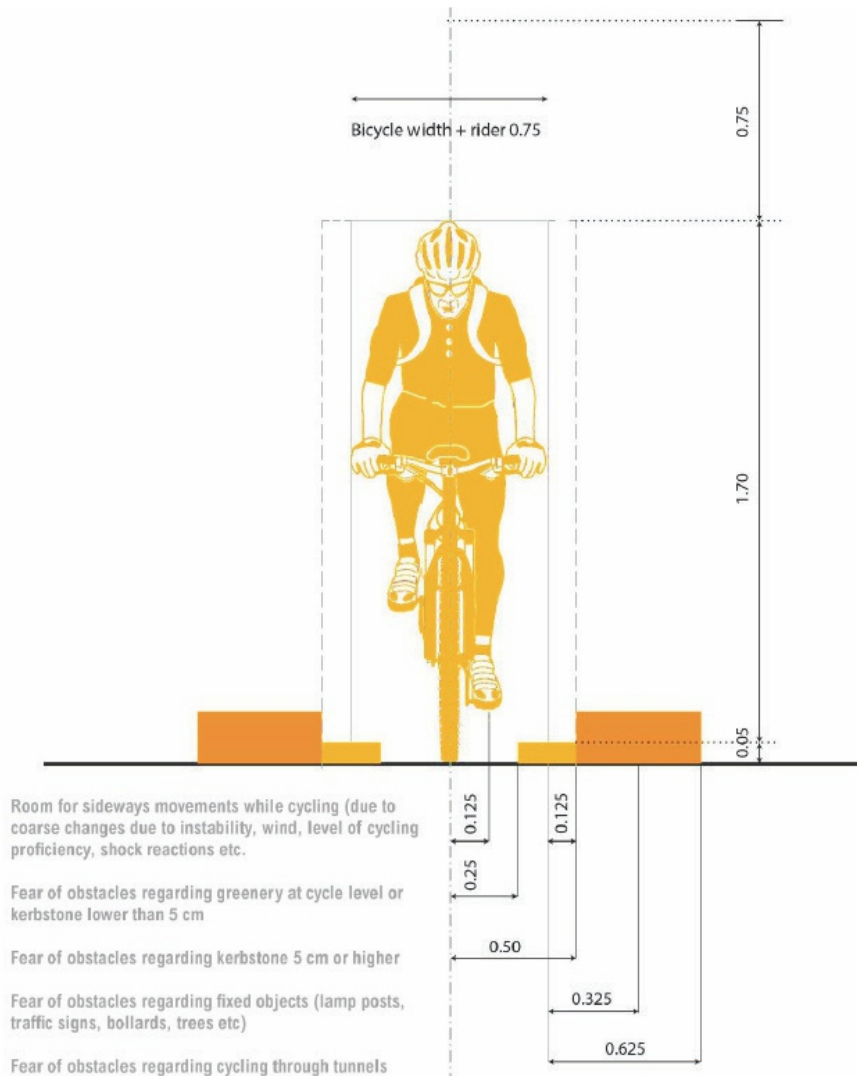
Lejos de enlistar y abundar en los múltiples y obvios beneficios a la salud que la adopción de políticas que regulen el uso de bicicletas trae consigo, queremos entender los retos y oportunidades que enfrenta Santo Domingo para la aplicación de políticas públicas hacia una red de carriles exclusivos para bicicletas con condiciones seguras y eficientes.



UNA RUTA LLENA DE BUENAS INTENCIONES:

Dicen por ahí que de buenas intenciones está pavimentado el camino hacia el inerno, y el caso de los actuales carriles para bicicletas de Santo Domingo no deja de ser solo una buena intención. El estreno del primer “carril para bicicletas” de la ciudad en la Av. Winston Churchill mostró contradicciones desde sus inicios. La ruta propuesta por la entonces administración municipal, iría desde la Av. República de Colombia hasta el Centro de los Héroes a través de la Av. Los Próceres con un giro a la derecha hacia la Jacinto Mañón, hasta llegar a la Av. Winston Churchill conectando con varias universidades y estaciones del metro en su trayecto. Sin embargo, el proyecto no dejaba muy claro cuáles serían las acciones a tomar para delimitar un espacio seguro y segregado del tránsito fuera del área de la isleta central de la Av. Churchill. El mismo no detallaba cómo estaría denido en las vías un espacio continuo que protegiera los ciclistas del tránsito motorizado, separado de los peatones, y libre de posibles obstáculos.

Según indica la “Guía para Impulsar el Uso de la Bicicleta” publicada por el Banco Interamericano de Desarrollo BID en el 2015, todo carril exclusivo para bicicleta exitoso debe de estar delimitado ya sea por líneas pintadas o algún tipo de separador, dependiendo de las velocidades máximas de circulación de los vehículos de motor respecto a la vía elegida, en este caso se carecía de estas características básicas.



Fuente: Modelo de Ciclorruta Segura. Ciudades más seguras para bicicletas mediante el diseño. WorldResourcesInstitute(WRI)

El n de la gestión del anterior gobierno municipal arrastró consigo el nal de este proyecto y solo nos queda de recuerdo el tramo realizado en la Av. Winston Churchill, entre las calles Rafael Augusto Sánchez y Ángel Severo Cabral.

El segundo intento, ha sido el de la actual gestión municipal, que ha incorporado como parte de los trabajos de recuperación del malecón, un carril de bicicleta híbrido montado sobre la acera sur de la Av. George Washington desde la Av. Abraham Lincoln hasta la calle 19 de marzo

(frente al Monumento a Montesinos, Ciudad Colonial). Se agradece la intención, pero hay un problema.

A pesar de no ser compartido con el fuerte tránsito vehicular de la Av. George Washington, los ciclistas invaden el espacio peatonal, presentando incomodidad para el ciclista quien debe de estar constantemente alerta y evadiendo a los transeúntes. Una de las características básicas de una ciclovía es su comodidad, esta debe permitir al ciclista reaccionar ante una situación inesperada, lo cual en este caso no se cumple. Adicional a esto, la ruta propuesta por esta gestión, a diferencia de la antes mencionada, no funciona para conectar con los nodos de transporte colectivo de la ciudad, mucho menos para conectar áreas residenciales con áreas de generación de ingresos, por lo cual su uso se limita al de un paseo de domingo.

¿Pero cuál es el plan? ¿Hasta aquí llega el intento por parte de las autoridades reguladoras? ¿Hay alguna esperanza?

El 21 de febrero del 2017 fue promulgada la Ley No. 63-17 de Movilidad, Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, la cual de modo casi poético establece lo siguiente acerca del fomento al uso de bicicletas:

“Fomento de los modos no motorizados de transporte: modo peatón y modo bicicleta privada y pública, a través de la construcción de infraestructuras y la adopción de medidas de gestión que aseguren una circulación segura a peatones y ciclistas”

Intención que se ve plasmada en el Plan Estratégico del Instituto Nacional de Tránsito y Transporte Terrestre INTRANT 2018-2022.

Por su parte el Ayuntamiento del Distrito Nacional (ADN) plantea lo siguiente dentro de su Plan de Ordenamiento Territorial (POT 2030):

- Dar prioridad al uso de la bicicleta en la creación de desarrollo orientados al transporte en las cercanías a las estaciones de metro para los desplazamientos cortos (pg. 36).
- Integración intermodal de ciclorrutas con la OMSA y Metro para la generación de nuevas vías de conexión y la facilitación de la movilidad no motorizada (pg. 39).

Adicional, el POT dene las ciclorrutas como:

“Calles o vías con facilidades para uso de bicicletas. Pueden existir en las siguientes modalidades: a) carril para bicicletas con mecanismos de protección dentro de la vía, b) Carril compartido con los vehículos de motor con señalización de precaución y velocidades limitadas y c) carril compartido dentro de las facilidades de uso peatonal” (pg. 61)

Como vemos, la necesidad de promover políticas de transporte y movilidad que favorezcan el uso de vehículos no motorizados es parte de la agenda de varias de nuestras instituciones públicas, lo que desconocemos es el cómo y el cuándo.

ES REALMENTE SANTO DOMINGO UNA CIUDAD PARA BICICLETAS?

Primero, Santo Domingo es una ciudad que, por su geografía escalonada de farallones, y la manera tan característica en la que se conecta en dirección norte-sur, presenta dificultades para que carriles de bicicleta atraviesen la ciudad en esta dirección, como se planteó en la primera ruta propuesta. Nuestra realidad geográfica nos condiciona, lo que nos hace plantearnos que en una primera etapa las rutas de carriles de bicicletas funcionen en dirección este-oeste, por ser éstas mayoría dentro del trazado de la ciudad.

Por otro lado, la ciudad cuenta con un clima subtropical, que a pesar de ser un factor inuyente a la hora de decidir llegar sudado o no al destino, tampoco es una característica única que otras ciudades subtropicales no hayan tenido que enfrentar a la hora de fomentar el uso de bicicletas entre sus ciudadanos. Para estos casos el diseño de las rutas, paralelas a líneas de árboles que proveen sombra, y el cambio hacia una cultura laboral que disponga de espacios (lockers) para que sus empleados se cambien de ropa, son solo algunas de las políticas que se podrían considerar a medida que la ciudad trabajase hacia una cultura del uso de la bicicleta.

Acorde con el análisis FODA realizado durante el taller “Santo Domingo Más Segura Para Bicicletas” organizado por la World Resources Institute (WRI) durante el mes de marzo del 2018, fueron detectadas varias oportunidades para la integración de este medio de transporte no motorizado a la oferta de transporte de la ciudad, de las cuales destacan las siguientes:





Estación de metro Orestad St. Copenhague, Dinamarca.

- Amplias vías con potencial para implementar soluciones de movilidad peatonal y ciclista.
- Industria creciente de tiendas y talleres de bicicletas.
- Voluntad política por parte del ADN.
- La existencia de políticas a nivel nacional que buscan promover un transporte sostenible.
- Mejorar la movilidad de zonas donde se prohíbe la circulación del transporte público colectivo (concho) a través del uso de las bicicletas.
- Incentivar el uso de las bicicletas para viajes de primera y última milla haciendo una conexión intermodal con las líneas de metro existentes.

Adicionalmente, tal como lo sugiere análisis FODA del WRI, dada su composición de áreas residenciales sub-abastecidas de servicios de transporte colectivo, los carriles de bicicleta representan una oportunidad para generar un sistema integrado de rutas alimentadoras que abastezcan las líneas del metro o rutas de la OMSA, facilitando áreas de estacionamiento en las estaciones de metro y permitiendo su transporten las OMSA.

Dicho esto, no podemos dejar de lado que una política de fomento al uso de bicicletas para Santo Domingo, significa inevitablemente una disminución del espacio destinado actualmente al uso del vehículo privado. Estas políticas deben de venir acompañadas de una reestructuración del sistema de transporte colectivo, que motive su uso facilite la interconexión modal, disminuyendo la “necesidad” de adquirir un vehículo de motor por parte de los ciudadanos.

Todas las ciudades que han aplicado este tipo de políticas de manera satisfactoria, han reconocido que es incompatible dentro del marco de ciudad ya establecida y construida, continuar desarrollándose de manera sostenible mediante este modelo de privilegios hacia el uso del vehículo privado. Los incentivos indirectos dados a los usuarios de vehículos continúan atrayendo más usuarios al mismo sistema, y dentro del marco de una ciudad que no puede mantenerse constantemente ampliando sus calles y avenidas para albergar más vehículos (porque solo podrían expandir hasta un espacio nito disponible y ya delimitado), nos obliga como ciudad a planicarnos hacia la aplicación de alternativas de movilidad que puedan hacer un mejor uso del espacio público (calles y avenidas), sin deteriorar la calidad de vida de las personas que viven y transitan dicho espacio, pero por igual sin limitar la necesidad del área metropolitana de conectar bienes y servicios.