

CARACAS A PEDAL: APORTES PARA UN CAMBIO EN LA MOVILIDAD URBANA CARAQUEÑA

Yunitza Dávila

Dirección de Planificación y Gestión Metropolitana, Instituto Metropolitano de Urbanismo Taller Caracas, Alcaldía Metropolitana de Caracas
ydavila@imutc.org

Zulma Bolívar

Instituto de Urbanismo, FAU.UCV.
zulmabolivar@gmail.com

Cruz Criollo

Arquitecto, Autor propuesta ganadora “Concurso Público Caracas a Pedal” (Mayo, 2012)
cruzcriollo@gmail.com

RESUMEN

Fomentar el uso de la bicicleta como modo de transporte en una ciudad que por tradición ha sentado las bases de su desarrollo urbano en el uso del vehículo particular, es una acción estratégica que representa un gran reto de gobernabilidad, movilidad, cultura ciudadana y una oportunidad única para iniciar un proceso de cambios cualitativos y cuantitativos en Caracas. La inclusión de la bicicleta en el sistema de movilidad urbana significaría –en primera instancia– un cambio de paradigma en cuanto a la concepción que tiene el caraqueño del término modernidad, pues en la última década esa “modernidad”, basada en el uso desproporcionado del vehículo particular, ha consumido miles de horas/hombre en el tráfico, con un costo de oportunidad incalculable en términos de productividad, recreación, deporte, compartir con afectos o hacer uso del tiempo libre. “Caracas a pedal” es un proyecto estratégico que tiene el objetivo de promover y generar las condiciones urbanas, sociales, físicas y normativas para que los ciudadanos puedan utilizar la bicicleta como medio de transporte en trayectos de corta y mediana distancia, obteniendo a cambio mayor eficiencia en los viajes, menor consumo de combustibles fósiles, mejorar la condición física y salud del usuario, aliviar el congestionamiento vial y disminuir el estrés. En 2012 se inició como un concurso público de ideas, del que surgió una propuesta para constituir una red metropolitana de ciclovías, la cual ha sido la base de desarrollo del componente técnico y propuesta para el Sistema Metropolitano de Transporte en Bicicleta, así como el diseño y realización de actividades de promoción, que han permitido derribar los mitos acerca de la imposibilidad de recorrer Caracas a pedal y han fomentado el feliz reencuentro entre cientos de caraqueños con la ciudad cultural, histórica, arquitectónica y urbana en tiempos en que las malas noticias se volvieron cotidianas.

Palabras clave: bicicleta, movilidad sostenible, Caracas, ciclismo urbano.

INTRODUCCIÓN

En el Plan Estratégico Caracas Metropolitana 2020 (PECM2020), promovido por la Alcaldía Metropolitana desde el Instituto Metropolitano de Urbanismo Taller Caracas (IMUTC), la línea estratégica Caracas accesible y en movimiento propone mejorar el sistema de movilidad de la ciudad a partir de la revisión y transformación de sus componentes para transitar hacia un modelo de transporte urbano integrado, eficiente, sostenible y de amplia cobertura sobre el territorio. Dentro de los cinco componentes estudiados, la movilidad no motorizada, entendida como los traslados a pie y en bicicleta, debe ser asumida como un modo de desplazamiento prioritario dentro del sistema que se aspira alcanzar.

Con base en esta propuesta de ciudad, la Alcaldía Metropolitana asumió este desafío de cambio de modelo de la movilidad urbana a partir de la promoción y el fortalecimiento del uso del transporte público y otros modos de transporte más respetuosos con el ambiente. Específicamente, en el componente de la movilidad no motorizada, Caracas a pedal tiene como objetivo promover y generar las condiciones urbanas, sociales, físicas y normativas para que los ciudadanos puedan utilizar la bicicleta como medio de transporte en trayectos de corta y mediana distancia, obteniendo a cambio mayor eficiencia en los viajes, menos consumo de combustibles fósiles, mejorar la condición física y salud del usuario, aliviar el congestionamiento vial, disminuir el estrés y mejorar el estado de ánimo.

Caracas a pedal se inició en 2012 con un concurso público de ideas para el diseño de la red metropolitana de ciclovías e infraestructura adecuada para la bicicleta, y la campaña de promoción de uso y respeto hacia el ciclista por parte de los otros modos de transporte del sistema. De esta iniciativa, las propuestas ganadoras en ambas categorías se han constituido en la base de desarrollo del componente técnico y propositivo para el Sistema Metropolitano de Transporte en Bicicleta (SMTB), y para el diseño y realización de las diversas actividades del componente de promoción del proyecto.

El artículo que aquí se presenta tiene el objetivo general de mostrar el desarrollo del proyecto Caracas a pedal, los resultados obtenidos al momento y los aportes que de manera sostenida se han realizado para contribuir con un cambio en el modelo de movilidad imperante en la ciudad, comprobando que existen condiciones para mejorar e introducir nuevas modalidades de transporte, a pesar de los retardos institucionales, que representan una de las principales barreras para avanzar hacia resultados constatables.

1. PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA. JUSTIFICACIÓN

En la última década el área metropolitana de Caracas (AMC) ha experimentado un incremento significativo en el congestionamiento del tránsito, deterioro generalizado del servicio de transporte público superficial y un aumento notable en la demanda del sistema de transporte masivo (metro de Caracas). La movilidad urbana representa actualmente uno de los principales problemas que enfrenta la ciudad por las consecuencias que esto genera en la calidad de vida de los ciudadanos que diariamente se trasladan entre los municipios del AMC o los provenientes de la región Metropolitana de Caracas (RMC),¹ quienes consumen más del doble del tiempo que los que habitan dentro del perímetro urbano.²

¹ En el Plan Estratégico Caracas Metropolitana 2020, la región Metropolitana de Caracas se refiere a la región centro-norte del país, integrada por el área metropolitana de Caracas (municipios Libertador, Chacao, Baruta, El Hatillo y Sucre), Guarenas-Guatire, Altos Mirandinos, Litoral Vargas y los valles del Tuy, un conglomerado urbano constituido por 17 municipios, que de acuerdo con estimaciones del Censo de Población y Vivienda de 2011

Durante este período se ha avanzado en la construcción y puesta en marcha de otros modos de transporte público masivo, con enfoque especial en los sectores poblacionales más alejados o ubicados en las zonas altas de la ciudad, como son ferrocarril de los valles del Tuy, metrocable (San Agustín y Mariches), cabletren de Petare, metro Los Teques y BusCaracas (BTR). No obstante, esta nueva infraestructura no ha logrado impactar de manera significativa en los tiempos de viaje, la gestión del sistema, ni modificar el modelo de movilidad urbana basado en el vehículo motorizado, a pesar de los esfuerzos realizados.

La franja central de la ciudad, donde se concentra la mayor cantidad de actividades empleadoras y de servicios, se mantiene altamente congestionada y es sobre esta área donde la mayoría de estas modalidades de transporte no han impactado de manera positiva y suficiente. Constituida por cuatro de los cinco municipios del AMC, esta zona de la ciudad atrae un importante volumen de viajes con diferentes motivos y tiene características topográficas favorables para el uso eficiente de la bicicleta.

De acuerdo con estudios internacionales, la bicicleta con fines de transporte se recomienda para viajes de corta y mediana distancia entre 7 y 10 km, aproximadamente. Un viaje promedio dentro del AMC conectando centralidades urbanas localizadas en la franja central con zonas residencias (casa – trabajo o casa – estudio) cumple con las distancias recomendadas no mayor a 10 km, en la zona de menor pendiente del valle caraqueño y con mejor cobertura de la red vial principal de la ciudad.

Esta práctica ya es frecuente en este sector al menos en los últimos años, pues resulta habitual ver cómo diferentes ciudadanos –aun sin las condiciones óptimas para movilizarse– utilizan la bicicleta para ir de un lugar a otro en la búsqueda de satisfacer sus necesidades diarias de trabajo, estudio y/o diligencias personales. Este volumen de ciclistas se ha unido progresivamente en diferentes grupos de activistas para canalizar sus exigencias de respeto al derecho a circular por la ciudad en condiciones físico-estructurales aceptables. Es así como entre 2011 y 2012 surgen los primeros grupos de activistas por el ciclismo urbano, que progresivamente fueron aumentando y diversificando las actividades, siempre con un mismo fin: promover el uso de la bicicleta como modalidad de transporte urbano.

Pero, ¿a qué se debe que pensemos en promover la bicicleta en pleno siglo XXI?

Según el informe *Ciclo-inclusión en América Latina y el Caribe (ALC)* del Banco Interamericano de Desarrollo (BID, 2015), la bicicleta como medio de transporte contribuye al desarrollo y la competitividad de las ciudades porque, en primer lugar, constituyen una alternativa de transporte verde debido a que no generan emisiones de carbono; segundo, el potencial que tiene el ciclismo de mejorar la movilidad urbana, que incentiva a personas a que dejen sus automóviles, reduciendo los tiempos de viaje y de espera; y en tercer lugar, el uso de la bicicleta fortalece la equidad en las ciudades, ya que es un medio de transporte accesible para todos. Adicionalmente, esta alternativa de transporte favorece el bienestar y la salud física y mental de las personas que conducen este vehículo no motorizado.

Bogotá y Rosario son dos de las principales ciudades que sirven de referencia por el impulso que han dado a esta modalidad de transporte, con los mayores índices de uso de bicicletas: 5% de la repartición modal. En el caso de Bogotá, registra el mayor número de viajes en bicicleta por día, superior a 600 mil viajes, seguido por Santiago con 510 mil viajes. En

cuenta con una población de 5.146.257 habitantes, correspondiente al 17% del total nacional y donde el AMC representa 64% del total metropolitano.

² Se estima que un ciudadano que viaje diariamente desde alguna de las ciudades de la región Metropolitana de Caracas a la ciudad capital, consume en promedio entre 2 y 2 ½ horas por viaje. Esto se traduce en 100 horas al mes, equivalente a un poco más de 4 días perdidos viajando en transporte público.

infraestructura, Bogotá también lleva la delantera con 392 km de ciclovías, seguida por Río de Janeiro con 307 km y São Paulo con 270 km.

Otra de las principales acciones que destacan en la región es la proliferación de los Sistema de Bicicletas Públicas (SBP), donde Buenos Aires, Ciudad de México y Río de Janeiro dan cuenta del éxito que han alcanzado con la aplicación de estos programas. En el caso de Ciudad de México, es el sistema con el mayor número de bicicletas disponibles (4.000), aunque Río de Janeiro lidera el *ranking* si se mira la cantidad por habitante: 4 unidades por cada 10.000 personas.

Este informe también indica que el éxito en el diseño y aplicación de una política ciclo-inclusiva en las ciudades depende del desarrollo de cuatro pilares:

- 1) Infraestructura y servicios. Relacionados con las facilidades en la red vial de espacios seguros y convenientes para el ciclista, es decir, infraestructura para circular y existencia de servicios complementarios como bici-estacionamientos.
- 2) Participación ciudadana. Es importante por la interacción e intercambio de ideas y proyectos entre ciclistas, no ciclistas, instituciones gubernamentales y otros actores clave, con el fin de promover el uso de la bicicleta como opción de transporte cotidiano.
- 3) Aspectos normativos y de regulación. Son necesarios para la creación y el cumplimiento de leyes, decretos y normativa general que regulan el uso de la bicicleta como medio de transporte urbano, así como del diseño de infraestructura ciclista.
- 4) Medidas relacionadas con el ámbito operativo. Las ciudades deben efectuar el seguimiento y análisis de indicadores relacionados con el uso de la bicicleta, así como los factores e impactos que generan en la movilidad.

Cuando se revisan estos aspectos en el caso caraqueño, se consigue que se tiene un poco de cada uno. Partiendo del reconocimiento de la Ley de Tránsito Terrestre (2008), que clasifica la bicicleta como un vehículo de tracción a sangre, no hay mayor desarrollo de la legislación sobre su uso ni a este nivel, ni en otros instrumentos regulatorios de nivel local, como las ordenanzas. A pesar de este panorama, para sorpresa de muchos, el Manual Venezolano de Dispositivos Uniformes para el Control de Tránsito (MVDUCT), elaborado por el Instituto Nacional de Transporte Terrestre (INTT, 2011), dedica el capítulo 9 a las ciclorrutas y expone las especificaciones técnicas para el diseño de esta infraestructura en el país, incluyendo además especificaciones sobre los dispositivos de control relacionados con la señalización, y la demarcación vertical y horizontal que deben instalarse en vías y sendas para la circulación de bicicletas, lo que hace suponer que existen elementos que ofrecen soporte legal y técnico a la inclusión de la bicicleta en el sistema de movilidad.

Estos guiños en la legislación venezolana son positivos pero no suficientes para que la bicicleta sea considerada dentro de la oferta real de transporte urbano, porque –entre otras razones– continúa siendo vista como un objeto para la recreación o la práctica deportiva, y su tratamiento queda reducido hacia ese rol. Es posterior a la aparición de la movida ciclista urbana cuando efectivamente el Gobierno de la ciudad en su diferentes instancias (metropolitano y local principalmente) comienza a tomarlo en cuenta y con cierto nivel de compromiso dentro de su planificación operativa anual. Como resultado de estas intenciones, la ciudad ha experimentado un avance notorio que no ha alcanzado un impacto más importante debido fundamentalmente a la unidad en la acción, ya que la bicicleta tampoco ha escapado a la polarización política que impera en el país.

2. “CARACAS A PEDAL”

Es un proyecto metropolitano que tiene como objetivo promover y constituir a la bicicleta como un modo de transporte urbano alternativo, ecológico, accesible y eficiente dentro de la oferta de transporte del área metropolitana de Caracas (AMC).

Para lograr este objetivo se busca crear conciencia en la ciudadanía sobre las ventajas de este vehículo no motorizado, promover el respeto y la tolerancia hacia los ciudadanos que utilizan la bicicleta como su principal medio de transporte, e incentivar su uso como un modo alternativo que puede influir considerablemente en la movilidad de la ciudad.

El desarrollo de este proyecto se enmarca en las directrices del Plan Estratégico Caracas Metropolitana 2020, un instrumento que guía la planificación y actuación de los actores de la ciudad hacia un cambio cualitativo y sustancial en el desarrollo urbano, social y económico del AMC. Propone seis líneas estratégicas, de las cuales Caracas Accesible y en Movimiento tiene el objetivo de “mejorar el sistema de movilidad de la ciudad a partir de la revisión y transformación de sus componentes para transitar hacia un modelo de transporte integrado, eficiente, sostenible y de amplia cobertura sobre el territorio”.³

2.1. Caracas a pedal: Concurso de Ideas para incentivar el uso de la bicicleta como medio de transporte urbano

En febrero de 2012 la Alcaldía Metropolitana convocó a los ciudadanos a exponer sus ideas para la construcción de una red metropolitana de ciclovías y diseño de una campaña de concienciación sobre el uso de la bicicleta y de respeto hacia los ciclistas y los espacios dispuestos para esta modalidad de transporte. Los objetivos propuestos por el concurso fueron: 1) Estimular el uso de la bicicleta como medio de transporte urbano metropolitano, proponiendo soluciones objetivas para que sea más seguro, eficiente e integrado a la oferta de transporte público y todos los espacios de la ciudad. 2) Reforzar la idea que promueven diversos colectivos de que el uso de la bicicleta en Caracas no solo es deseable, sino posible. 3) Promover el respeto hacia los ciclistas y los espacios que se destinen para su uso exclusivo, resaltando sus derechos pero también sus deberes, sobre todo en relación con los peatones, principales protagonistas de la ciudad.

De los 53 inscritos, se recibieron 25 propuestas entre diseño de red de ciclovías y campaña de promoción y respeto hacia los ciclistas. La propuesta denominada CCS en BICI Sistema Metropolitano de Transporte a pedal (véase imagen 1), diseñada por los arquitectos Cruz Criollo y Andrea Hernández, obtuvo la mayor calificación de una evaluación basada en criterios de objetividad, pertenencia y factibilidad, y se constituyó en la propuesta ganadora del concurso. En cuanto a la campaña de promoción, Ciclo Vida CCS compitió en ambas categorías, pero obtuvo el primer lugar en campaña de promoción. El equipo del AGA Estudio, conformado por profesionales de la arquitectura, comunicación social y diseño gráfico, fueron los responsables de esta idea.

³ Alcaldía Metropolitana de Caracas. Avances del Plan Estratégico Caracas Metropolitana 2020, Caracas (2012).



Imagen 1: CCS en Bici, propuesta ganadora del concurso Caracas a pedal. Autores: Arqs. Cruz Criollo y Andrea Hernández (2012).

CCS en Bici incorpora dos tipos de circuitos: uno expreso y uno recreativo. La modalidad expresa es una vía permanente diseñada para la movilidad diaria, que funciona de lunes a domingo y lo forman seis circuitos. La modalidad recreativa propone una vía provisional de carácter turístico y deportivo que funcionan en la Cota Mil y otra que abarca la totalidad del sistema vial de este a oeste, y viceversa. La propuesta total consta de 60 kilómetros, aproximadamente, entre vía expresa y recreativa. Además, el sistema incluye elementos urbanos de identificación y funcionamiento, como son: rayado inteligente, señalética urbana, barreras de protección, cajas de espera (ubicados anterior a cada semáforo), bicinodos como espacios de interconexión con el resto del sistema e incluye estacionamientos, estaciones de préstamo de bicicletas y puntos de intercambio intermodal.

Teniendo la propuesta en mano de CCS en Bici y tomando en cuenta las limitaciones en la comunicación entre gobiernos locales y metropolitano de diferentes toldas políticas, se decidió desarrollar una parte de la idea lo suficientemente amplia que pudiera ser manejada por el equipo técnico responsable, manteniendo la escala metropolitana y con las condiciones mínimas de diversidad de usos del suelo, propicia para generar viajes desde y hacia el sector. Con base en estos criterios, se seleccionó un sector de la ciudad que sirviera de plan piloto del Sistema Metropolitano de Transporte en Bicicleta (SMTB), con el objetivo de iniciar los estudios técnicos para determinar las acciones necesarias para adecuar el área de

estudio en términos físico-espaciales, urbanos, sociales, económicos y normativos para el uso de la bicicleta.

Esta área incluye corredores metropolitanos de los municipios Chacao, Sucre y Baruta, específicamente las avenidas Francisco de Miranda, Rómulo Gallegos y Río de Janeiro, como vialidad de mayor jerarquía en cuanto a diseño y funcionamiento, complementados con otras vías conectoras, como son las avenidas Principal de Las Mercedes, Principal de Bello Monte, Principal de Macaracuay y Andrés Galarraga. Se estima un área de influencia de 1.320 hectáreas, aproximadamente, calculada en un radio de 300 metros alrededor de la vialidad principal, donde los corredores principales conectan en sentido oeste-este y las complementarias en sentido norte-sur (véase imagen 2).

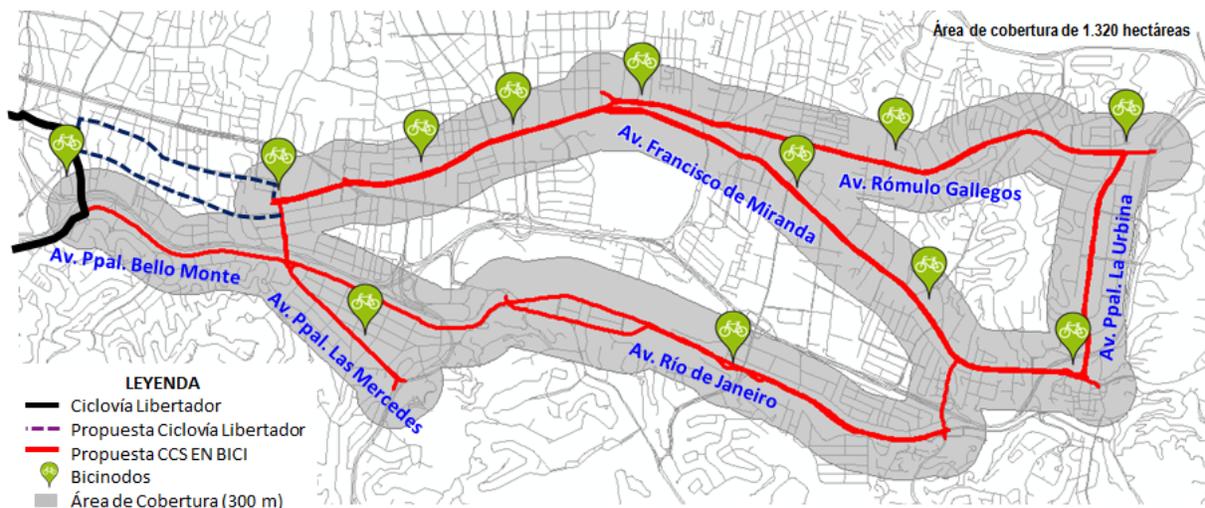


Imagen 2: Plan Piloto "Sistema Metropolitano de Transporte en Bicicleta (SMTB)" elaborado con base en la propuesta CCS en Bici, ganadora del concurso Caracas a pedal. Dirección de Planificación y Gestión Metropolitana, IMUTC (2013).

2.2. Caracas a pedal: encuesta pública sobre la percepción del ciudadano sobre el uso de la bicicleta como medio de transporte urbano

Ante la ausencia de información actualizada sobre el tema, se diseñó un instrumento de consulta pública en formato electrónico, con el objetivo específico de *conocer la percepción del ciudadano sobre el uso de la bicicleta como medio de transporte urbano y su disposición a cambiar la manera de moverse en Caracas.*

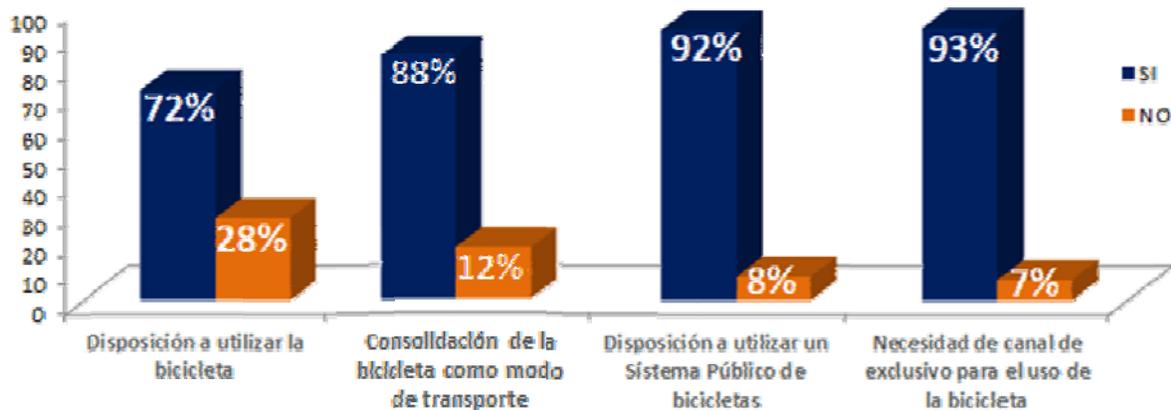
La encuesta se estructuró en cinco partes y se difundió a través de los canales digitales pertenecientes al proyecto (sitio web, Facebook y Twitter). Se mantuvo abierta al público durante cinco meses del año y se recibió un total de 710 interacciones. Los resultados obtenidos de la encuesta aportaron una información valiosa al proyecto, ya que en términos generales la mayor participación se obtuvo del segmento de población entre 15 y 30 años, mayoritariamente de género masculino, que trabajan en el sector privado, o son estudiantes. El patrón de movilidad da cuenta de que la mayoría de los encuestados se "mueven" dentro de su municipio de residencia o hacia un municipio contiguo, lo que permite inferir que las distancias que regularmente transitan están dentro del rango recomendado para el uso de la bicicleta (7-10 km).

Otro de los hallazgos importantes indican que 72% de los encuestados afirmaron estar dispuestos a utilizar la bicicleta de manera regular para trasladarse de un lugar a otro, 92% respondió afirmativamente a la opción de utilizar un sistema público de bicicletas compartidas, en caso de que se implemente en la ciudad, y 88% considera posible la consolidación de la bicicleta como una modalidad de transporte en Caracas, dadas las facilidades que este medio podría significar para hacer recorridos más eficientes (véase figura 1).

Los encuestados tuvieron la oportunidad de caracterizar este vehículo, expresar las condiciones necesarias que tomarían para sentirse “incentivados” a utilizar la bicicleta en la ciudad y también las razones para no hacerlo, generalmente atribuidas a factores como: distancias, altas pendientes, clima, seguridad, estado de la vialidad, ausencia de infraestructura adecuada para la bicicleta, comportamiento de la ciudadanía, estilo de vida y la falta de autoridad para velar por el respeto de los ciclistas y sus espacios en la vía.

La información obtenida con la consulta pública permitió tener un escenario más claro acerca de la opinión-percepción de los ciudadanos sobre la bicicleta, que si bien es más frecuente en ciudades venezolanas de pequeña y mediana escala, puede resultar una “novedad” en el caso de Caracas, que se caracteriza por una estructura física y una cultura urbana que estimula el uso del vehículo particular como símbolo de estatus social y confort. Desde el punto de vista perceptivo, esta información se confirma en la calle, donde el número de ciclistas urbanos cada vez es mayor y frecuentemente se pueden visualizar más de 3 ciclistas en un trayecto promedio cuando antes no se veía ninguno.

Figura 1: Resultados de la encuesta electrónica Caracas a pedal



Fuente: Dirección de Planificación y Gestión Metropolitana, Instituto Metropolitano de Urbanismo (2013).

2.3. Estudios de factibilidad técnica para la implementación de ciclorrutas en el área metropolitana de Caracas (Plan Piloto)

2.3.1. Avenida Francisco de Miranda y avenida Principal de La Urbina (1º tramo Plan Piloto)

La avenida Francisco de Miranda es uno de los principales corredores urbanos oeste-este del área metropolitana de Caracas, con una longitud aproximada de 7,3 km lineales, comprendidos entre la plaza Brión de Chacaíto en el municipio Chacao y la estación de metro de Petare en el municipio Sucre, ambos convertidos en nodos que funcionan como terminales de transporte interurbano. La sección de vía varía junto al perfil urbano, de conformidad con los usos del suelo, concentrando principalmente torres de oficinas que alojan actividades públicas y privadas y comercios de escala local y metropolitana. Mientras que la avenida Principal de La Urbina es un corredor norte-sur, predominantemente residencial e industrial, con una longitud aproximada de 1,8 km lineales, comprendidos entre la intersección con la avenida Rómulo Gallegos en el municipio Sucre y la estación del metro de Petare. Hacia el norte se localiza usos de tipo industrial, comercio-industrial e industria ligera, y la dinámica del área cambia considerablemente por el carácter empleador que prevalece en la zona.

Es considerado un corredor metropolitano generador de viajes debido a la localización de importantes usos empleadores (oficina, finanzas, servicios, comercio, Gobierno) con una amplia oferta de transporte público, compuesto principalmente por cooperativas privadas de transporte (autobuses), iniciativas públicas (TransChacao y TransMetrópoli) y el Sistema Metro (subterráneo y metrobús). Con base en este contexto, el objetivo del estudio fue evaluar las características físicas y funcionales del espacio público, vialidad y dinámica urbana para constatar si la avenida Francisco de Miranda con conexión a la avenida Principal de La Urbina admiten la implementación de ciclovías.

Los resultados indican, según las características físicas, urbanas y funcionales de la avenida Francisco de Miranda, que existen condiciones para adecuar este eje al tránsito de bicicletas como un modo de transporte alternativo y complementario al sistema de movilidad existente. Es una oportunidad para mejorar los tiempos de recorridos en una de las centralidades que mayor número de viajes demanda en la ciudad. Para que la bicicleta pueda resultar altamente efectiva y eficiente se debe generar una infraestructura adecuada que reconozca su presencia, la cual puede presentarse en forma compartida con otros modos de transporte (Ej. transporte público terrestre) o exclusiva (Ej. ciclovía segregada).

Es necesario acotar que se requieren informes técnicos más especializados que determinen el funcionamiento actual de la vía en cuanto a volumen vehicular (conteos), transporte de carga y pasajeros, disposición de los modos de transporte en el espacio y volumen peatonal, así como el impacto vial y el entorno inmediato de la implementación de esta infraestructura.

2.3.2. Avenida Rómulo Gallegos (2º tramo Plan Piloto)

La avenida Rómulo Gallegos es una de las principales vías de la ciudad. Se localiza en la parroquia Leoncio Martínez del municipio Sucre y tiene una longitud de 4,6 km, aproximadamente. Según su función, es una vía de jerarquía colector principal y su importancia se debe a que, junto a la avenida Francisco de Miranda (arterial), es una de las dos vías no expresas que ofrecen conectividad bidireccional entre el este y el oeste del municipio Sucre, sirviendo a importantes sectores residenciales de esta zona. Combina diversos usos del suelo de tipo empleador como torres de oficinas, centros comerciales, industria ligera y pesada, comercio, así como actividad residencial, mayoritariamente ubicada en conjuntos residenciales unifamiliares, multifamiliares y en zonas de barrios, equipamientos educativos, recreativos, deportivos y religiosos.

En cuanto a transporte, cuenta con una estación de metro (estación Miranda), la cual actualmente funciona como terminal de transporte superficial que recibe las rutas provenientes de Guarenas-Guatire, y en el futuro las estaciones Montecristo, Boleíta y El Marqués, así como el intercambiador Waraira Repano, que conectará con el metro Guarenas-Guatire (en construcción), Cabletren de Petare y sistema MetroCable de Mariches, lo que transforma a este eje en un corredor interurbano y sobrepasa su escala metropolitana a la escala regional.

Para la evaluación de este eje vial se creó un índice ponderado de factibilidad para la implementación de ciclorrutas (IPFIC) con base en siete (7) variables, cuyo resultado arrojó una calificación de 10,46/20. Se concluye que la avenida Rómulo Gallegos posee una pendiente óptima para circular en bicicletas, buena arborización y presencia de luminarias, así como suficiente espacio para implementar un carril compartido. Sus principales deficiencias se concentran en la dinámica urbana, la presencia de personas en la calle, la seguridad personal y el deterioro generalizado de la estructura física del eje (véase imagen 3).



Imagen 3: Evaluación y propuestas para la avenida Rómulo Gallegos, urbanización Daniel Ramírez (2016).

De los ejes metropolitanos que conforman el Plan Piloto, el estudio técnico de la avenida Río de Janeiro está pendiente por realizar, así como la incorporación de las conexiones norte-sur, que no fueron incluidos en los estudios debido a los costos adicionales que representan. No obstante, la consolidación de algunos planes especiales en espacios considerados estratégicos por su carácter metropolitano, como es el caso de la plaza Brión de Chacaíto, permiten subsanar estas omisiones en las ofertas de servicios y contribuir en la consolidación de la información sobre los principales componentes del área seleccionada para el plan piloto.

2.4. Ordenanza metropolitana para la promoción del uso de la bicicleta como medio alternativo de transporte en el área metropolitana de Caracas

Posterior a la realización del Concurso Caracas a pedal, la institución realizó las diligencias necesarias para formular un proyecto de ordenanza metropolitana que dicte los lineamientos de desarrollo para la inclusión de la bicicleta en el sistema de movilidad del área metropolitana, guiando las acciones de los municipios en esta materia.

Ese documento, asumido por el Cabildo Metropolitano de Caracas para su discusión y aprobación, fue aprobado en primera discusión por este órgano legislativo, que son los responsables de culminar la formulación, consulta, discusión y aprobación en una segunda vuelta, teniendo como objetivo avanzar en la definición y aprobación de un instrumentos que fije criterios desarrollables por los cinco municipios, con el propósito de ordenar y masificar el uso de la bicicleta en Caracas.

2.5. Caracas a pedal: actividades de promoción

El componente de promoción del proyecto ha sido desarrollado con base en el diseño y realización de diferentes actividades en las que la bicicleta es la protagonista. El objetivo general es demostrar que los resultados obtenidos en los estudios técnicos son ciertos, factibles y pueden convertirse en un fenómeno transformador de la ciudad, dado su carácter estratégico e integral.

Las actividades realizadas combinan el uso de la bicicleta con elementos urbanos, como el espacio público, la movilidad, las alianzas interinstitucionales y la participación ciudadana, manteniendo siempre presente los principios del proyecto. En este sentido, el Bicirally Caracas y los Biciturismos urbanos son actividades de referencia que desde 2013 se han consolidado para la promoción de la bicicleta en la ciudad.

2.5.1. Bicirally Caracas

Es una competencia en bicicleta que consiste en recorrer la ciudad por una ruta sugerida, donde los participantes consiguen diferentes puntos de pruebas de habilidad y/o conocimiento general de la ciudad, ubicados en los espacios públicos indicados en el recorrido. Se realiza en equipos de 3 o 4 participantes, y se premian los tres primeros lugares de la competencia con base en los resultados obtenidos en la totalización del puntaje de las pruebas y desafíos que se disponen en la ruta.

Desde su creación en 2013, el objetivo central de la actividad ha sido convocar a los ciudadanos a recorrer Caracas a pedal, con el propósito de generar un ejercicio de ciudadanía donde se unan de manera armoniosa la ciudad y su historia con el uso y disfrute de la calle, la convivencia ciudadana, la promoción de la bicicleta por calles y avenidas que bien pudieran estar adaptadas para su uso, la sana recreación y el deporte, y la coordinación entre diferentes agentes (públicos-privados-sociales) para celebrar el aniversario de Caracas desde una óptica diferente.

Aunque fue concebido como una actividad de carácter recreativo-deportivo, mantiene en esencia los principios del proyecto en el diseño de las rutas que incorporan calles y avenidas de cuatro de los cinco municipios del AMC: Libertador, Chacao, Baruta y Sucre. No se cierran calles durante la actividad porque con ello se demuestra que sí es posible recorrer la ciudad en bicicleta, compartiendo espacios con los otros modos de transporte por las zonas de mayor concentración de actividades empleadoras y de servicios. En el diseño de la ruta se incorporan diversos espacios públicos de carácter metropolitano y local, que permiten

conectar el recorrido justamente por los espacios de encuentro con los que cuenta la ciudad (plazas, parques, bulevares y centros comerciales).

La actividad se realiza en la víspera de la celebración del aniversario de Caracas el 25 de julio y desde su primera edición ha logrado la participación de más de 1.600 ciudadanos, 1.650 personas entre personal logístico, voluntarios, ciclistas y más de 22 empresas y organizaciones sin fines de lucro que bajo la figura de aliados o patrocinantes han contribuido a la realización del evento. También, se ha contado con el apoyo incondicional de los cuerpos de seguridad, Protección Civil, salud y tránsito de las alcaldías de Chacao, Baruta y Sucre (véase imagen 4).



Imagen 4: 2ª edición Bicirally Caracas, plaza Miranda de Los Dos Caminos. Alcaldía Metropolitana (2014)

2.5.2. Biciturismos urbanos

Son recorridos urbanos programados con el objetivo de promover el encuentro de los ciudadanos con la ciudad, el espacio público, el acervo cultural e histórico de los sitios visitados y la movilidad sostenible a través de la bicicleta.

Las rutas son diseñadas con base en una distancia entre 10 y 15 km desde un punto de partida en un espacio público de carácter metropolitano con destino a un espacio de interés por su valor histórico, arquitectónico, cultural o patrimonial. Es un paseo con propósito que busca informar, educar e incentivar el conocimiento y la identidad de los ciudadanos con Caracas.

La primera edición fue en 2014 y a la fecha se han realizado ocho recorridos con una participación superior a los 1.000 ciclistas. Al igual que en el Bicirally, la actividad se convoca

en un espacio público y se recorre la ciudad, compartiendo el espacio vial con el resto de los modos de transporte. Se realiza los días domingo y en ciertas oportunidades se han realizado recorridos temáticos, diseñados para los niños y personas con discapacidad físico-motora (véase imagen 5).



Imagen 5: 2º Biciturismo urbano. Ruta plaza Los Palos Grandes-Universidad Central de Venezuela. Alcaldía Metropolitana (2014).

3. RESULTADOS

El abordaje del proyecto Caracas a pedal con base en el desarrollo de los componentes: técnico y promocional, ha sido acertado porque ha permitido constatar en la práctica los resultados arrojados por los instrumentos técnicos de información sobre el uso de la bicicleta, que hasta este momento no había sido del interés de los organismos oficiales.

Los estudios y las actividades de promoción que hemos fomentado indican que es factible incluir a la bicicleta dentro de la oferta real de transporte metropolitano, ya que el área de mayor concentración de actividades empleadoras y de oferta de servicio se ubica justamente donde las condiciones topográficas favorecen esta práctica no motorizada, aspecto que se combina con las distancias adecuadas y sugeridas para hacer eficientes los viajes en bicicleta.

Además, esta área se caracteriza por tener los mejores índices de accesibilidad de la ciudad en cuanto a sistemas de transporte masivo (metro) y superficial, conectando con toda la ciudad a través de los terminales de transporte (formales o informales), lo que permite

concluir que las condiciones físicas, topográficas y urbanas de este amplio sector favorecen el uso de este vehículo en su área más dinámica y de mayor intercambio.

Ciertamente, las condiciones en cuanto a cobertura y conexión en sentido norte-sur resultan un poco más forzadas, debido a los cambios que suceden en la pendiente, por la presencia de los sistemas montañosos que rodean la ciudad, donde se localizan principalmente las áreas residenciales (urbanizaciones y barrios) y, por ende, se constituyen en zonas de origen de la mayoría de los viajes. Esta limitación se puede vencer con la aplicación de políticas de intermodalidad en el sistema de transporte que permita subir o cargar las bicicletas en dispositivos diseñados para este fin, instalados en las unidades de transporte superficial. Pero antes de llegar a este grado de sofisticación, es necesario motivar y educar para que la cultura en favor del uso de la bicicleta se internalice en la formación de los ciudadanos.

Este aspecto es un factor determinante en el avance hacia un modelo de movilidad sostenible y prueba de esto es la situación que actualmente experimenta Caracas, la cual puede considerarse inédita y contradictoria cuando la misma ciudad se desarrolla a diferentes niveles en la construcción de infraestructura exclusiva para la bicicleta. Es el caso del Plan Caracas Rueda Libre, liderado por la Alcaldía del Municipio Libertador, que puso en marcha en 2012, luego de la realización del Concurso Caracas a Pedal.

Este plan, diseñado para ser desarrollado exclusivamente en el ámbito del municipio Libertador, inició con un programa de ciclovías recreativas que consiste en el cierre parcial de calles y avenidas de la ciudad los días domingos para fomentar el esparcimiento y sano entretenimiento de la ciudadanía. Cuenta con un importante número de bicicletas que se ofrecen en calidad de préstamo gratuito a los asistentes de la actividad, quienes pueden recorrer alrededor de unos 13,1 km entre los circuitos dispuestos para la actividad.

Un año después, el Plan avanzó en la construcción de un sistema de ciclovías segregadas, que a la fecha totaliza 9 km, que se han complementado con un sistema público de préstamo de bicicleta (2015), que se encuentra a disposición de los usuarios de lunes a sábado en horario laboral, en las biciestaciones (puntos de préstamo) instalados a lo largo de las ciclovías permanentes. El servicio es gratuito y las bicicletas son controladas por un sistema satelital GPS. El registro se hace de manera manual y el usuario registra su huella digital a través de una máquina captahuellas, presentando además su documento de identificación.

En los casi dos años de puesta en marcha de este sistema, se aprecia que el uso de este servicio no reporta grandes cambios en la movilidad –al menos del municipio–, ya que no se observa el uso masivo de las bicicletas en los tramos construidos para su circulación. Estos resultados no responden a la información recabada en la encuesta, en la que 93% de los encuestados consideraba necesario un canal exclusivo para las bicicletas en la red vial de la ciudad, y la construcción de ciclovías (32%) como primera acción a realizar por parte de los gobiernos locales.

Esto sugiere que construir infraestructura no es suficiente para motivar a los ciudadanos a utilizar este medio de transporte. Brindar la seguridad que exige el ciclista urbano se mide en términos de integridad personal, pero también en la certeza de contar con infraestructura adecuada para un tránsito seguro en toda la red, que incluye estacionamientos para bicicletas, ubicados en los espacios públicos y en las edificaciones gubernamentales, centros comerciales, teatros, iglesias, respeto a los espacios disponibles para la bicicleta, respeto a las normas de manejo y velocidad, tal como indican los ciudadanos para sentirse motivados a usar la bicicleta regularmente.

Avanzar en el camino de la movilidad sostenible también pasa por el acuerdo entre todos los responsables del diseño, formulación y aplicación de los instrumentos creados para su promoción y efectiva ejecución en el espacio urbano. La movilidad es una de las funciones

urbanas que no se pueden cortar a la medida de los deseos o visiones de las autoridades de turno o sin el consentimiento del resto de los actores que hacen vida en la ciudad, porque se estaría condenando al fracaso cualquier iniciativa por más bienaventurada que sea. La ciudad, constituida por cinco municipios autónomos y legítimos, en la práctica funciona como un solo cuerpo vivo, conectado e interdependiente entre sus partes. En la práctica, ir de un lado a otro en la ciudad no debería distinguir entre zonas ni modos de transporte seleccionados, pues la ciudad debería garantizar condiciones equitativas en cuanto a la movilidad urbana en todas sus escalas, adecuadas a cada modalidad, pero bajo los mismos principios de seguridad, eficiencia, cobertura, confortabilidad, conectividad, integración y calidad de servicio.

Cualquier iniciativa que promueva el uso masivo de los medios de transporte sostenibles y eficientes, pasa por estar acompañada de una campaña de información, concienciación y educación sostenida en el tiempo hasta que sea internalizada y se convierta en una política pública que guíe el comportamiento de la población en cualquiera de los aspectos de la vida urbana. De otra manera, los grandes esfuerzos de inversión que se realicen en infraestructura se diluyen rápidamente ante el fracaso de no funcionar o cumplir con las expectativas generadas en la población y no incorporar de manera activa la participación ciudadana en los procesos de cambio y transformaciones urbanas.

CONCLUSIONES

Fomentar el uso de la bicicleta como un medio de transporte eficiente, integrador, sostenible y accesible, en una ciudad que por tradición ha sentado las bases de su desarrollo urbano en el uso del vehículo particular, es una acción estratégica que representa un gran reto de gobernabilidad, movilidad, cultura ciudadana y una oportunidad única para iniciar un proceso de cambios cualitativos y cuantitativos en Caracas.

Los cuatro pilares que establece el BID para el desarrollo de una ciudad cicloinclusiva están tímidamente presentes en los avances logrados en Caracas durante los últimos cinco años. En el componente de infraestructura es donde se aprecia mayor avance, de acuerdo con los esfuerzos realizados por el Gobierno local del municipio Libertador en la construcción de ciclovías permanentes, así como en los servicios ofrecidos, en los que se incluye el sistema de bicicletas públicas, también implementado por esta autoridad. No obstante, los resultados son en buena medida el reflejo de cómo se han gestionado estos proyectos en los cuales no se ha involucrado a otros actores de Gobierno por diferencias político-partidistas, con un impacto casi imperceptible visto desde la movilidad metropolitana.

Esta deficiencia se asocia con el segundo pilar referido a la participación ciudadana, que enfatiza en la importancia de la interacción con diversos actores para consensuar las medidas a establecer y lograr los apoyos necesarios para que las acciones implementadas logre sus objetivos. En este sentido, la Alcaldía Metropolitana ha intentado acompañar cada fase del proyecto con la participación activa de los grupos de ciclistas con quienes ha trabajado de la mano para la realización de las actividades y el diseño de los instrumentos y estudios técnicos, pero ciertamente no es suficiente porque las acciones tangibles en el espacio pasan por la gestión local.

Los pilares relacionados con las normativas, la regulación y la operatividad son los que registran menos avance. Existen al menos dos iniciativas de ordenanzas: una a nivel metropolitano y otra a nivel local (Libertador). Ambas desafortunadamente no han trascendido la primera fase, donde básicamente se aprueba una "buena intención" pero no se alcanza a discutir el contenido del instrumento, por lo que la operación queda pendiente, una vez que el resto de los pilares se hagan efectivos en el espacio urbano.

Existen condiciones para diseñar una política pública que promueva la bicicleta en Caracas como una modalidad de transporte alternativo que puede resolver de manera eficiente, económica y ecológica el acceso de la población a otros modos de transporte, impactando particularmente en segmentos de población más desfavorecidos económicamente y que son los principales usuarios del transporte público. La bicicleta debe ser vista como una oportunidad en sí misma y un generador de cambios en todo aquello que se relacione con su incorporación a la vida urbana en el espacio público, el comportamiento del tránsito vehicular y la cultura ciudadana, por lo que exige una gran apuesta y una voluntad inquebrantable por parte de las autoridades que estén dispuestas a hundir el pedal para comenzar a andar.

REFERENCIAS

Banco Interamericano de Desarrollo. (2015) [Ciclo-inclusión en América Latina y el Caribe \(ALC\)](#).

Instituto Metropolitano de Urbanismo. (2013a). Incorporación de la bicicleta como modo de transporte en la ciudad. Informe técnico exploratorio. Caracas

Instituto Metropolitano de Urbanismo. (2013b). Encuesta pública: Percepción del ciudadano sobre el uso de la bicicleta en la ciudad y su disposición a cambiar la manera de moverse en Caracas.

Instituto Metropolitano de Urbanismo. (2012). *Avances del Plan Estratégico Caracas Metropolitana 2020*. Caracas.

Instituto Nacional de Transporte Terrestre. (2011). *Manual Venezolano de Dispositivos Uniformes para el Control de Tránsito*. Caracas.

Urbanista Roger Martínez Estudios y Proyectos Urbanísticos. (2015). Estudio de factibilidad técnica para la implementación de ciclorrutas en el AMC "SIG-BICI" - Fase I: Av. Rómulo Gallegos del Municipio Sucre. Caracas.