

I OAKLAND

Boletín semestral de ciclismo de la Ciudad de Oakland, California, con información sobre el avance de la implementación del Plan de Ciclismo de Oakland.

Vigesimosegunda edición, invierno 2018 | Circulación 3,168

www.oaklandbikes.info



^ Clay St

Fruitvale Ave v



Revisemos las vías

Se instalaron casi ocho millas (7.9) de ciclovías nuevas y mejoradas en los barrios del este, oeste, norte y sur, de septiembre a diciembre de 2017. La mitad de esta ampliación se realizó a través de un contrato de pavimentación de la ciudad, financiado con fondos provenientes de las Measures B & BB (Medidas B y BB), Local Streets and Roads (Calles y carreteras locales) y del State Vehicle Registration (Registro estatal de vehículos). (No se utilizaron fuentes de financiación específicas para bicicletas; esa es su Política Integral de Vías en acción, amigos). Estas nuevas ciclovías comprenden:

98th Ave (Walnut St a Bancroft Ave): nuevos carriles para bicicletas, 0.4 millas, incluidos en el proyecto de repavimentación para aliviar el tráfico y mejorar la seguridad de los residentes y comunidades escolares de la 98th Ave.

Adeline St (10th St a 19th St): se construirán 0.5 millas de carriles con zona de amortiguación para bicicletas en el segundo segmento de la ciclovía de Adeline St. (La implementación de carriles para bicicletas en las secciones restantes de Adeline St fue aprobado por el Concejo Municipal en 2012 como parte del Plan Específico de West Oakland).

Broadway Ter (Broadway a Harbord Dr): nueva ciclovía de 0.8 millas con señalización horizontal, con lo que se mejora una ruta implementada solo con letreros. El diseño incluye, en su mayoría, carriles con zona de amortiguación, con un carril ascendente para bicicletas y un carril compartido cuesta abajo donde el camino se estrecha entre Carlton St y Broadway. Esta ciclovía mejora el acceso al pequeño distrito comercial de Clarewood Dr, mejora el cruce de peatones y alivia el tráfico en una calle ancha.

Clay St (7th St hasta 17th St): nuevos carriles para bicicletas con zona de amortiguación, 0.5 millas, que completan la conexión norte-sur entre la ruta compartida de Bay Trail a la altura de la 2nd St (a lo largo de Washington St) y la ciclovía segregada de Telegraph Ave, los que pasan por los edificios de gobierno del centro de la ciudad.

Fruitvale Ave (Foothill Blvd a Harold St): dijimos que no se podía hacer y que las señales de vía compartida instaladas en 2011 eran la única forma de dar espacio a los ciclistas a lo largo de este importante corredor norte-sur entre los distritos de Fruitvale y Dimond. ¡Pero estábamos equivocados! Se instaló una ciclovía de una milla en sentido ascendente a lo largo de Fruitvale Ave. En sentido descendente, se reinstalaron señales de vía compartida centrados en un carril de 13 pulgadas de ancho.

Market St (7th St a 18th St): se instalaron 0.6 millas de carriles para bicicletas con zona de amortiguación, mejorando así aquellos instalados en junio de 2007. Esté atento a las futuras mejoras en la ciclovía de Market St.



Consulte las páginas 2 y 3 para revisar las casi cuatro millas de ciclovías entregadas a través de proyectos independientes.



Este boletín informativo y los proyectos aquí descritos son financiados, total o parcialmente, por la asignación de los fondos de la Medida B y BB correspondientes a Oakland. Las Medidas B y BB son impuestos sobre las ventas para el transporte del condado de Alameda, aprobados por los votantes en el año 2000 y ampliados en 2014. El cinco por ciento de los fondos de la Medida B y el 8% de los fondos de la Medida BB se destinan a proyectos y programas para bicicletas/peatones en todo el condado. Para mayor información, visite www2.oaklandnet.com/OAK022502.

10th St Bridge y paso inferior

Uno de los últimos grandes proyectos de los bonos de la Medida DD, aprobada por los votantes en 2002, fue la reconstrucción del 10th Street Bridge, finalizada en diciembre de 2017 tras una fase de construcción de varios años. El proyecto reemplazó las alcantarillas de restricción de flujo con un puente de arco y se construyó una ruta para peatones y bicicletas por debajo, conectando fácilmente el Lake Merritt Blvd con Channel Park y el campus de Laney College. El puente incluye carriles para bicicletas, iluminación peatonal y nuevas aceras. Se contó con financiamiento adicional de la State Natural Resources Agency, California Coastal Conservancy and Wildlife Conservation Board y de la East Bay Municipal Utility District. Para el año 2018, se ha planificado un proyecto para cerrar la brecha en la ciclovía de la 10th St entre la 2nd Ave y 4th Ave y ampliarla hacia el este a la 9th Ave.



La Martin Luther King Jr Wy está en camino

Estos nuevos carriles para bicicletas entre W Grand Ave y 40th St fueron recomendados en el Plan Maestro para Martin Luther King Jr & Peralta Street (2012). «Concluido casi en su totalidad» en diciembre de 2017 (se pintaron las líneas, pero no los símbolos), la ciclovía de 1.2 millas se instaló por medio de proyectos simultáneos de paisajismo urbano y pavimentación. Se reforzará el tramo entre 32nd St y la I-580 con pavimentación de alta resistencia, actualmente en obra (foto, izquierda). Se instalaron (y se siguen instalando) ensanchamientos de acera para autobuses, cruces peatonales de alta visibilidad y mejor iluminación. Ahora hay carriles para bicicletas en todas las calles principales en sentido norte-sur en North/West Oakland entre Telegraph Ave y San Pablo Ave, las cuales pasaron de cuatro

carriles a tres carriles para dar espacio a los ciclistas, mejorar la seguridad de los peatones y reducir el exceso de velocidad. (Consejo: evite el estrés peatonal en Telegraph Ave y la congestión vehicular en Broadway de los primeros viernes del mes al usar estas ciclovías recién pavimentadas).

Upper Broadway: listo y terminado

El tramo principal final (Broadway Ter a Keith Ave) de la ciclovía de Broadway propuesto en el Plan de Ciclismo de 2007 se completó en diciembre de 2017, financiado por el acuerdo transaccional de mitigación del Caldecott Tunn el Fourth Bore Project de Caltrans. Además de una muy necesaria repavimentación, el proyecto eliminó carriles de tráfico para incorporar carriles para bicicletas y un carril central de giro a la izquierda. Para mejorar la seguridad de los peatones se incorporaron cruces peatonales de alta visibilidad, semáforos peatonales con contador en Manila Ave, un semáforo “HAWK” (cruce peatonal activado de alta intensidad) en Lawton St y balizas rectangulares intermitentes en Taft Ave. Hacia el norte, esta instalación de 0.7 millas se conecta con la ciclovía informada en el último boletín y en el extremo sur se conecta a las ciclovías con zona de amortiguación instaladas en septiembre de 2014. El resultado es una elegante ciclovía continua de tres millas entre el North Oakland Sports Center y la 40th St. (La sección entre la 40th St y W MacArthur Blvd a lo largo del frente del Kaiser Hospital es el punto débil de esta ruta que, salvo por esto, se extiende sin interrupción en dirección sur hacia el centro de la ciudad).



RECURSOS

Sugerir una ubicación para portabicicletas

- Revise las pautas y solicite un portabicicletas en línea o contáctenos (información en la sección de correo postal). Visite www.oaklandbikes.info/bikerack.

Oakland's Bicyclist and Pedestrian Advisory Commission (BPAC)

- Las reuniones se llevan a cabo el 3er jueves de cada mes y están abiertas al público. Para más información visite www.oaklandbikes.info/bpac.

Centro de llamadas para Obras Públicas

- Por teléfono: (510) 615-5566 | En línea: www2.oaklandnet.com/ReportaProblem | móvil: www.seeclickfix.com/oakland, por favor, informe sobre:
 - ▶ Vidrio en carretera, baches, rejas peligrosas de drenaje u otras obstrucciones
 - ▶ Semáforos averiados
 - ▶ Bicicletas abandonadas en los portabicicletas, letreros y/o postes de medidores
 - ▶ Exceso de velocidad o para solicitar circulación de tráfico u otra mejora en las vías

Personal del programa de Bicicletas y Peatones

- Jason Patton, gerente de programa
- Matt Jones, coordinador
- Jennifer Stanley, coordinadora
- David Pene, ingeniero asistente

Pasantes del programa

- Joshua Ekstedt, Noel Pond-Danchik, Gregory Reft, Eric Wilhelm

Voluntarios

Peggy Mooney, Ronnie Spitzer, y ... ¿usted? Para más información visite www2.oaklandnet.com/bfvp.

Peace Dividend entrega ciclovías

En diciembre se completaron 1.8 millas de ciclovías como parte de la remodelación de la antigua Base Militar de Oakland. El lugar se ubica al oeste de los vecindarios residenciales de West Oakland y limita con la 7th St, W Grand Ave y el acceso a Bay Bridge. El proyecto de reurbanización incluye un nuevo camino de uso múltiple en Maritime St, la reubicación del camino previamente construido a lo largo de W Burma Rd, carriles para bicicletas a lo largo de la recién construida E Burma Rd y, próximamente, 0.8 millas de carriles para bicicletas a lo largo del resto de W Burma Rd.

La Base Militar de Oakland fue un importante centro para el transporte de carga de la costa oeste durante la Segunda Guerra Mundial y la Guerra de Corea, y para enviar soldados estadounidenses a Vietnam. Tras el final de la Guerra Fría, la base fue cerrada y transferida a la Ciudad de Oakland para su restauración. La nueva infraestructura vial se construye para establecimientos logísticos, lo cual permitirá la transferencia de carga de barco a ferrocarril para aumentar la capacidad del puerto y reducir la dependencia en el transporte por camiones. Tanto Maritime St como W Burma Rd son parte del San Francisco Bay Trail que, al finalizar, proporcionará una red de 500 millas de caminos y senderos continuos alrededor de la bahía de San Francisco, la bahía de San Pablo y el estrecho de Carquinez.

Oakland aprende a compartir

Los residentes de Oakland ahora cuentan con más de 800 bicicletas de uso compartido gracias a la instalación de las estaciones Ford GoBike en julio de 2017. Hasta diciembre se instalaron 72 estaciones en calles, aceras y plazas públicas (ver mapa de ubicaciones en www.fordgobike.com). Ford GoBike (anteriormente conocido como Bay Area Bike Share) es el programa regional de uso compartido de bicicletas del Área de la Bahía de San Francisco, al servicio de Oakland, San Francisco, San José, Emeryville y Berkeley. Los usuarios pueden tomar una bicicleta en cualquier estación de autoservicio y devolverla en otra estación. Las bicicletas se colocan en puntos clave y se les da mantenimiento regular, lo cual es especialmente útil para personas preocupadas por tener que guardar, mantener o cargar una bicicleta al subir escaleras o en el transporte público.



Desde julio, las personas en Oakland han realizado más de 75,000 viajes, con más de 500,000 viajes en el Área de la Bahía, quemando 156 millones de calorías en el proceso.

Para alquilar una bicicleta Ford GoBike, los usuarios pueden usar el punto de pago en cualquier estación, la aplicación móvil Ford GoBike o una tarjeta Clipper. La estructura tarifaria y de uso incluye opciones de un solo viaje y pases diarios o anuales. El programa "Bike Share For All" de Ford GoBike ofrece una membresía anual de \$5 por una sola vez para los residentes de Bay Area mayores de 18 años inscritos actualmente en los programas CalFresh o PG&E CARE. Los usuarios pueden inscribirse en línea en bikeshareforall.org o pueden pagar en efectivo en las estaciones para bicicletas del BART de la calle 19 y de Fruitvale. El personal de Bike East Bay, el Scraper BikeTeam y Cycles of Change asistieron a eventos en Oakland para correr la voz sobre el uso compartido de bicicletas y el ciclismo, al tiempo que inscribieron personas en membresías con descuento.



Parte del financiamiento para el personal de apoyo fue proporcionado por el Bay Area Air Quality Management District y la Alameda County Transportation Commission.

Humanos más visibles

Una reducción de seis a cuatro carriles en Harrison St (W Grand Ave hasta 27th St) dio paso a una conexión clave de carriles para bicicletas a lo largo de dos cuadras cortas de alto tráfico al norte del lago Merritt, donde anteriormente señales de vía compartida marcaban el carril de tránsito exterior. El Downtown Senior Center, el centro geriátrico más grande y antiguo de Oakland, se encuentra en esta manzana y hay escuelas y complejos de viviendas para personas mayores en ambas direcciones. El proyecto se diseñó y construyó en 10 semanas en respuesta al fallecimiento de un peatón en 23rd St. El rediseño incluye pasos peatonales más anchos y prominentes en las tres intersecciones, la instalación de rampas en la acera para garantizar la accesibilidad, líneas de pare avanzadas en las intersecciones señalizadas, y, ya cerca a la 27th St, la eliminación de uno de los dos carriles de giro a la izquierda y la adición de una zona para bicicletas. En la 23rd St se instalaron ensanchamientos de acera color púrpura



y un parterre para reducir la distancia de cruce, los vehículos de giro lento y dar más visibilidad a los peatones. (Se podría incluir jardineras en las áreas púrpura si se encuentra un socio de mantenimiento). Por último, el giro a la izquierda en la 23rd St, relacionado con el fallecimiento del peatón, fue eliminado. Antes de las mejoras, uno de cada 10 conductores cedía el paso a las personas en los cruces peatonales; después de las mejoras, nueve de cada 10 conductores lo hacen. Hay que priorizar la seguridad de los humanos.



Ciclismo, en resumen. . .

URenovación de los carriles para bicicletas de la calle E 12th

Los carriles para bicicletas en E 12th St (14th Ave. hasta Fruitvale Ave), instalados en septiembre de 2014, fueron de los primeros con zona de amortiguación instalados por la Ciudad. Desde entonces, se cambió el estándar de diseño de Oakland para hacer más prominentes los carriles con zona de amortiguación. Los cambios incluyen la señalización de zonas de amortiguación para puertas, el cambio de la línea divisoria izquierda del carril para bicicletas de entrecortada a continua, acortamiento del área de incorporación de giro a la derecha y el ensanche de las líneas divisorias del carril para bicicletas a 6" (algunas medían 4"). A fines de 2017, se renovó la señalización horizontal de la ciclovía de la calle E 12th St para reflejar el nuevo estándar. Próximamente: el proyecto AC Transit Bus Rapid Transit incorporará carriles para bicicletas en la calle E 12th St (2nd Ave a 14th Ave) y realineará el tramo en sentido este al este de la 14th Ave, con lo que se cierra la brecha actual en el carril para bicicletas.

Portabicicletas adecuados para los más pequeños

Actualmente se desarrolla un proyecto financiado por la Medida DD para mejorar las entradas a Lakeside Park, Children's Fairyland y Garden Center. A fines de diciembre se instalaron 10 nuevos portabicicletas en la entrada a Fairyland, incluidos cuatro de tamaño ideal para los pequeños que tanto disfrutan de Fairyland.



Nuevas rutas

La 3^a edición de la guía City of Oakland's Guidelines for Bicycle Wayfinding Signage fue publicada en septiembre de 2017. En la segunda edición (2011) se incorporó la sección sobre desvíos por construcciones y se hicieron ajustes menores. Esta revisión fue más sustancial, se cambió el énfasis a los destinos locales y cercanos y se agregaron 21 nuevos destinos, incluidas las bibliotecas públicas de Oakland. La guía y un mapa de los destinos participantes se encuentran en www2.oaklandnet.com/OAK024653#BikeSignage.

Vecinos trabajando junto

En septiembre de 2017, la Ciudad de Piedmont concluyó las mejoras para ciclistas y peatones en Linda Ave, entregando una ciclovía que conecta el vecindario de Grand Lake y el distrito comercial de Piedmont Ave. Dentro del proyecto se construyó un carril ascendente para bicicletas y se realizaron mejoras estéticas a dos cruces peatonales en Beach Elementary School y Beach Play Field. El nuevo carril para bicicletas ofrece una conexión continua con los carriles instalados anteriormente en Grand Ave (mayo de 2016), Linda Ave en Oakland (febrero de 2017) y Piedmont Ave (noviembre de 2013).

Walk Oakland! Mapa y guía, 6^a edición

¡La sexta edición de Walk Oakland! El Mapa y Guía fue lanzado por el editor RufusGraphics en octubre de 2017. Además de las rutas peatonales, senderos, escalinatas y destinos clave, el mapa muestra las ciclovías de toda la ciudad (aquellas construidas hasta junio de 2017 y otras rutas recomendadas). El mapa se publicó por primera vez en 2002 como parte de la difusión del primer Plan Peatonal de la Ciudad de Oakland. Para las ediciones subsiguientes, el personal municipal ha contribuido con actualizaciones y correcciones para ayudar a mantener actualizado el mapa. Ingrese a www2.oaklandnet.com/OAK033011#mapsbyothers para ver una lista de tiendas de ciclismo y librerías en Oakland donde podrá encontrar el mapa.

Más portabicicletas

De julio a diciembre de 2017 se instalaron 140 nuevos espacios de estacionamiento para bicicletas a través del programa bajo pedido

CityRacks Bicycle Parking Program de Oakland.

Con esto, el número total de portabicicletas instalados en 2017 (solo a través de CityRacks) se eleva a 238 y el número total de estacionamientos públicos para bicicletas en toda la ciudad a 9,900. El programa

CityRacks está financiado por contribuciones del Transportation Fund for Clean Air, un programa del Bay Area Air Quality Management District, administrado por la Alameda County Transportation



Commission. ¡Envíe sus solicitudes de nuevas ubicaciones!

Ingrese a www2.oaklandnet.com/OAK024596#cityracks.

Cabe destacar también que, en diciembre, Capitol Corridor instaló 12 nuevos eLockers en la estación Amtrak Jack London, incrementando el total de casilleros BikeLink instalados en Oakland a 414.

La conexión de Oakland a Alameda

En agosto, por medio de un proyecto de la ciudad de Oakland, se limpió el cruce de ferrocarril, pavimento, y la señalización horizontal del carril para bicicletas en la 23^{ra} Ave entre Kennedy St y Park St Bridge. Además de la pavimentación y señalización, el proyecto construyó islas de concreto, extensiones de bordillos y canalizadores viales para mejorar la aproximación a las intersecciones. Se instalarán nuevas luces de advertencia y señales de ferrocarril que se encenderán automáticamente al llegar un tren en marcha. Existen varios proyectos en desarrollo para mejorar la conexión de la ciclovía entre Park St Bridge y Jack London Square. Para obtener un resumen detallado, ingrese a www2.oaklandnet.com/OAK067654.



En octubre, el personal inició la actualización del plan de ciclismo de la ciudad de Oakland, también conocido como “Let’s Bike Oakland”. Los objetivos del plan son: actualizar la visión, metas y políticas del plan actual, con un enfoque en la equidad; involucrar a los residentes de Oakland y empoderar a las organizaciones comunitarias locales para liderar esta actualización; desarrollar un plan de acción con medidas de ejecución para incrementar la cantidad de ciclistas, disminuir los accidentes y mejorar la calidad de las ciclovías para todas las edades y capacidades. Desde octubre, OakDOT:

- se asoció con RideReport, una aplicación que monitorea cuándo y dónde usa su bicicleta y, al final, le pide que califique su viaje. Cuando los ciclistas usan la aplicación, la ciudad recibe comentarios directos sobre dónde y cuándo las personas se sienten a gusto andando en bicicleta (¡o lo contrario!). Para participar, descargue Ride Report en <https://ride.report>.
- realizó una encuesta, estadísticamente significativa, sobre el ciclismo en Oakland. La encuesta contó con la participación de 800 encuestados y se administró en inglés, español y chino. Los resultados clave son: el 24% de los residentes de Oakland anda en bicicleta al menos una vez al mes y al 68% le preocupa tener un accidente en bicicleta. (Se publicará una versión pública en el sitio web del proyecto a principios de 2018).
- realizó una reunión inicial de difusión con nuestros socios comunitarios; organizaciones con sede en Oakland que desarrollarán talleres comunitarios y sesiones de interlocución esta primavera. Estamos entusiasmados de trabajar con estas organizaciones y los invitamos a revisar lo que cada una de ellas hace por Oakland: Bikes4Life, Cycles of Change, East Oakland Collective, Outdoor Afro y The Scraper Bike Team.

Para obtener información actualizada del proyecto y conocer más sobre las oportunidades de contribución, visite letsbikeoakland.com.

Análisis zonal para la planificación de ciclovías

Oakland es una ciudad de contrastes: en cuanto a raza e ingresos y también por su geografía; cultura gastronómica en medio de desiertos alimentarios y ciudades carpa a pocas calles de bungalows de un millón de dólares. Oakland es una ciudad plana y montañosa. El área de Downtown es central a solo la mitad de la ciudad y el 88% de las estaciones del BART están agrupadas en 34% de la superficie de la ciudad. Para servir a los residentes de Oakland con mayor efectividad, el programa de Bicicletas y Peatones analiza la ciudad como un conjunto integrado por ocho zonas definidas, principalmente, por la topografía e identidad del barrio.

¿Por qué es importante esto para la planificación de ciclovías?

- Los promedios de la ciudad como un todo ocultan diferencias fundamentales para entender la Oakland.
- Al analizar la información por zona geográfica podemos sacar a la luz estas diferencias.
- Debido a las diferencias entre cada zona, distintas zonas tendrán distintas soluciones

El Análisis Zonal para la Planificación de Ciclovías permite visualizar las diferencias en toda la ciudad con el objetivo de desarrollar propuestas e inversiones que respondan a las necesidades de las diferentes personas y áreas. La primera versión fue publicada en noviembre de 2017 y está disponible en www2.oaklandnet.com/OAK068239. El análisis se ampliará para incluir temas adicionales a medida que surjan nuevas interrogantes y se presenten nuevos conjuntos de datos.

El análisis actual incluye mapas y gráficos para informar datos estadísticos en las siguientes áreas:

- Socioeconomía: raza y etnia, ingresos, edad, discapacidad, hogares monoparentales, problemas con el alquiler, barreras de idioma, acceso a vehículos motorizados.
- Geografía: topografía, proximidad al centro, proximidad al BART.
- Infraestructura: calidad del pavimento, ciclovías, estacionamiento para bicicletas.
- Uso de bicicletas: índices de ciclismo, choques.

Actualmente estamos trabajando para incorporar el análisis de Bicyclist Level of Traffic Stress (LTS) (Nivel de estrés por tráfico en ciclistas), datos de acceso a las estaciones del BART y la “idoneidad” de las calles de Oakland para los ciclistas, con mediciones de estrés por tráfico e inclinación de las calles.



En cifras

Esta es la décimo tercera entrega de una publicación para monitorear el avance en la implementación del Plan de Ciclismo de Oakland, usando los valores de la siguiente tabla. (Para obtener una explicación de estos valores, consulte el boletín de invierno de 2011 en www2.oaklandnet.com/w/OAK026386).

Instalaciones para bicicletas en Oakland al 31 de diciembre, 2017



Fecha (desde)	Millas de ciclovías	Estacionamientos para bicicletas	Señalética para orientación de ciclistas	Señales de tráfico aptas para ciclismo
31 de diciembre de 2007	104.1	3,224	0	0
31 de diciembre de 2008	106.5	3,492	26	2
31 de diciembre de 2009	110.8	4,428	26	11
31 de diciembre de 2010	112.1	4,772	125	16
31 de diciembre de 2011	120.7	5,303	209	26
31 de diciembre de 2012	134.3	6,315	345	40
31 de diciembre de 2013	141.2	7,072	415	127
31 de diciembre de 2014	146.4	8,023	476	151
31 de diciembre de 2015	150.6	8,841	518	208
31 de diciembre de 2016	155.1	9,519	571	220
31 de diciembre de 2017	161.0	9,900	571	220



City of Oakland, Bicycle & Pedestrian Program
Oakland Department of Transportation, Safe Streets Division
250 Frank Ogawa Plaza, Suite 4344
Oakland, CA 94612



Teléfono: (510) 238-3983
Correo electrónico: bikeped@oaklandnet.com
Web: www.oaklandbikes.info

Si desea un ejemplar del boletín del programa ciclista de la Ciudad de Oakland en español, por favor llame 238-3983 o visite www.oaklandbikes.info (www2.oaklandnet.com/w/OAK068478)

如需索取屋崙（奧克蘭）市自行車計劃的中文版新聞快訊，請致電 238-3983 或上網 www.oaklandbikes.info 查詢。
(www2.oaklandnet.com/w/OAK068479)

Để lấy một tờ bản tin bằng tiếng Việt về chương trình đi xe đạp của Thành Phố Oakland, xin gọi số 238-3983 hoặc tới trang mạng www.oaklandbikes.info (www2.oaklandnet.com/w/OAK068480)



Salve un árbol. Solicite la entrega solo del boletín electrónico. Envíe un correo electrónico a bikeped@oaklandnet.com para inscribirse.