

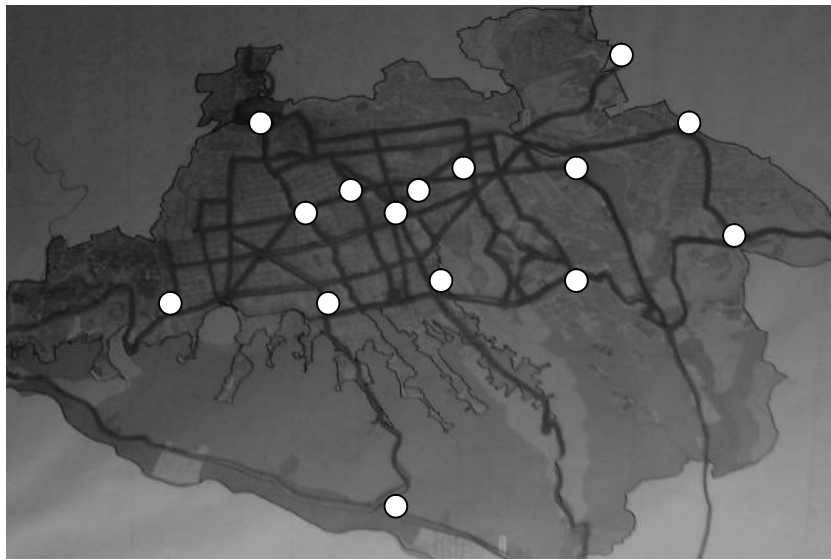
LA BITÁCORA

blog - arquitectura - opinión - crítica

Sociedad Colombiana de Arquitectos Regional Santander
Informativo virtual N° 108

DIRECTOR: Arq. Javier Prieto Pinzón - COMITÉ EDITORIAL: Augusto Ballen Rey, David Arias Mantilla - Arq. Álvaro Pinto Serrano - Arq. Otto Federico Cala Ardila - Arq. Antonio José Díaz Ardila

PLAN MAESTRO DE MOVILIDAD PARA BUCARAMANGA



Por: Arq. Javier Prieto Pinzón

El plan maestro de movilidad para Bucaramanga 2010-2030 fue entregado y para mi concepto personal es un buen trabajo realizado por la Alcaldía de Bucaramanga La Universidad Industrial de Santander y la Sociedad Santandereana de Ingenieros y publicado por la UIS. Le deja esta administración a la ciudad un buen documento que va a dar directrices y parámetros para que la ciudad se ponga al día en materia de **movilidad urbana**, tema que tantos problemas ha ocasionado en los últimos años; ya que su retraso de inversión en planeación urbana y la falta de un diagnóstico acertado del POT inicial de Bucaramanga de hace 10 años, el cual esta administración actualiza y regula su crecimiento con nuevas normas que hacen de la ciudad menos densificada.

En el estudio encontramos preliminares de Investigación geomática que busca un modelo sostenible en el tiempo con un plan de formulación, que se vera en un modelo de desarrollo en corto mediano y largo plazo para la ciudad, en donde describen las actuales problemáticas y deficiencia de la ciudad frente a este reto que no solo es de Bucaramanga sino de muchas ciudades del mundo en la Bitácora N° 75 en donde se toca el tema del vehículo como el mejor invento del siglo del XX invento llegado hace 100 años a las calles de las ciudades para acortar distancias ahora se revierte y alarga distancias. Pero la movilidad no solo son automotores es las gentes que ahora son mas que hace 100 años y el hacinamiento se ve en cada esquina y calle por donde transitamos y debemos mejorar cada cruce y cada interacción que resulte de esas variables que presenta la vida moderna de las ciudades; distancia, tiempo y estrés. En

LA BIT CORA

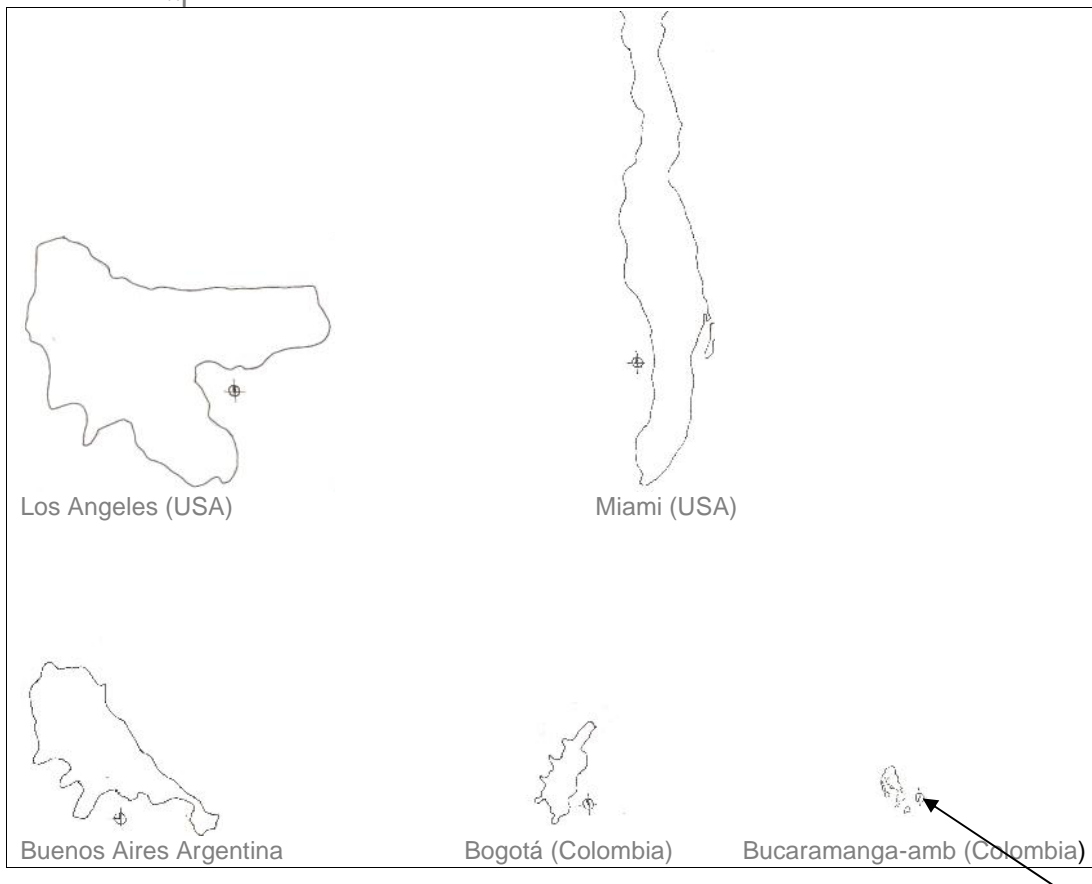
blog - arquitectura - opinión - crítica

Sociedad Colombiana de Arquitectos Regional Santander
Informativo virtual N° 108

este cuadro comparativo de cinco ciudades del mundo vemos que dos de ellas las más grandes en expansión urbana (Los Angeles y Miami en USA) tienen solucionada la movilidad urbana y Buenos Aires Argentina en Suramérica como modelo de ciudad metrópolis intermedia también tiene solucionado su sistema de movilidad urbana.

Pero en nuestro medio ciudades mucho más pequeñas en comparación con las anteriores descritas nos ha quedado grande la movilidad por la negligencia política del país en materia de infraestructura y por la llegada tarde de una **LEY DE ORDENAMIENTO DEL TERRITORIO**. Siendo las distancias de estas ciudades expuestas en kilómetros hasta 10 veces más largas. Bogotá después del 9 de abril en la década de los años 50 Le Corbusier ideó un *Plan para Bogotá*, que hiciera de la entonces pequeña y provinciana capital de Colombia un emblema en Latinoamérica del movimiento moderno. En febrero de 1949, Le Corbusier se reunió en Bogotá con los arquitectos Josep Lluís Sert y Paul Lester Wiener para la firma del contrato con las autoridades con el fin de desarrollar el Plan Regulador de Bogotá. El proceso de producción del proyecto implicó una serie de reuniones y viajes, donde Le Corbusier, además de lo visto en sus viajes, solicitó una serie de datos que le permitieran entender los problemas y la realidad de la ciudad sobre la cual debía desarrollar la propuesta de un Plan Director.

Cuadro comparativo de cinco ciudades



LA BIT CORA

blog - arquitectura - opinión - crítica

Sociedad Colombiana de Arquitectos Regional Santander
Informativo virtual N° 108

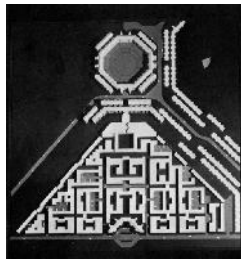
MANCHAS URBANAS DE EXPANSIÓN A ESCALA Y CON LA NORTE (Bucaramanga)

Vemos con este ejemplo gráfico como ciudades bastante más grande tienen solucionada la movilidad y Bucaramanga con una manchita apenas visible en esta escala comparativa no ha podido implantar un modelo de movilidad más cuando fuimos ciudad ejemplo de Colombia.

Aun que varios fueron los motivos para que el plan de Bogotá no fuera oficial por causas políticas y técnicas, lo cierto fue que por décadas se aplaza el (metro) o transporte masivo, ya en ese entonces el metro de Buenos Aires tenía 60 años de funcionamiento ordenando una comunidad en torno a esa cultura de metrópolis. Que este plan maestro de movilidad para Bucaramanga no le pase lo del plan regulador piloto de Bogotá que tanto muestran como gran

modelo de urbanismo, comparto los comentarios de grandes arquitectos que más adelante anexo ⁽¹⁾ eso fue un fracaso lo mismo que la Ciudadela Real de Minas de Bucaramanga (Código normas, muy poca praxis y realidad) si eso fue el diagnóstico urbano.... pues el tiempo le dijo a ambos modelos uno en la capital y otro en la provincia que NO... que eso no era, lastima no se nos volverá a presentar una oportunidad tan latente como esa en los años 70. Como si vale la pena darle méritos a un proyecto que fue criticado en su momento pero que el tiempo le dio otra connotación y lo fue Bucarica en Floridablanca.

La inutilidad del Plan para Bogotá ha sido destacada por varios intelectuales bogotanos. Para Saldarriaga (Saldarriaga y Fonseca, 1984) , fue un instrumento obsoleto antes de ser terminado, para Vargas (Vargas, 1987) es un plan descontextualizado de la realidad social y cultural de la Bogotá de entonces, y para Salmona (Salmona, 2003) un ejercicio que aportó muy poco. A pesar de haber sido denunciado como un fracaso en la práctica del urbanismo bogotano y hasta motivo de vergüenza por el desprestigio asociado al Urbanismo Moderno, se reconoce que tanto la experiencia como el instrumento mismo significaron la iniciación de Bogotá en el planeamiento, de la mano de los arquitectos y urbanistas de mayor reconocimiento en aquella época. (Tomado de memorias del plan de Bogotá)



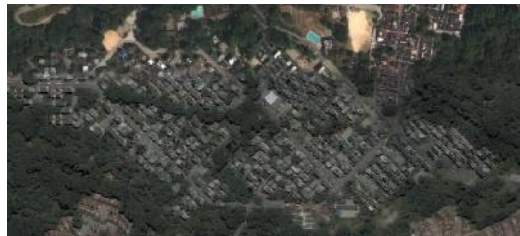
Ciudadela Real de Minas Bucaramanga

Dos proyectos contemporáneos con resultados diferentes. Mucho se habla de la Real de Minas de Bucaramanga, que fue un fracaso y poco se dice de Bucarica un proyecto real con una verdadera forma de vida que costo tiempo su socialización, ya que no había experiencia en el comportamiento humano en nuestro medio para modelos urbanos y topológicos tan particulares con un urbanismo emplazado a la fuerza que a la postre fue transformado por sus mismos habitantes quedando en claro que hay que dejar un margen de diseño entre lo proyectado y quien lo va usar, para que se pueda adaptar sin que se dañe lo proyectado.

LA BIT CORA

blog - arquitectura - opinión - crítica

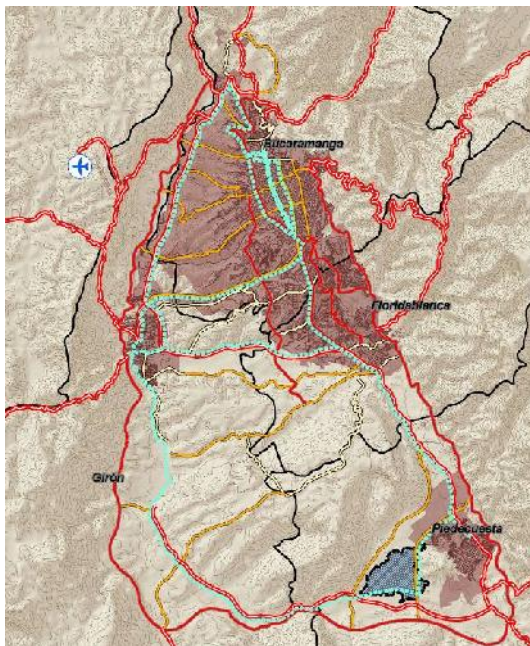
Sociedad Colombiana de Arquitectos Regional Santander
Informativo virtual N° 108



Bucarica Floridablanca

Toda esta historia para recordar los **fracaso urbanos**, para que no se repitan y no quedarnos en planos y proyectos hay que evolucionar los modelos y adaptarlos a una forma de vida que cambia cada vez mas rápido, mientras antes los parques eran la vida de un pueblo hoy en día pasan desapercibidos ya que lo que se hacia en los parques hoy en día se hace en los centros comerciales, un fenómeno actual que hace que las gentes se refugien en esas moles de cemento y vidrios ya que estos le suministran **seguridad**, Confort, baños, parqueo, medios de comunicación, alimentos, y una forma de social de vida.

Recordemos que Bucaramanga es un área urbana sin límites físicos y el modelo de movilidad planteado en este documento toca pegarlo a los modelos de movilidad de Floridablanca, Girón y Piedecuesta para que sea completo con verdaderos anillos periféricos como funciona en varias ciudades del mundo.



Modelo de movilidad área metropolitana (tomado de amb)

El plan de movilidad toca varios aspectos como lo son el diagnosticar las zonas de conflicto y accidentalidad en las que no son sorpresa encontrar el centro de la ciudad cabecera de llano,

LA BIT CORA

blog - arquitectura - opinión - crítica

Sociedad Colombiana de Arquitectos Regional Santander
Informativo virtual N° 108

San Francisco Sotomayor y los puntos de acceso a ciudad; Plasma en su contenido esquemas de diseño a gran escala para que se diseñen las ciclorutas de la ciudad como paseos y alamedas peatonales, lo mismos que aspectos técnicos como ambientales, sistemas electrónicos y cámaras, define un sistema de transporte masivo, con sus alternativas de modalidad tipo cable aéreo, lineamientos para el transporte de carga, y parqueos de la ciudad, proyectos de infraestructura vial, planes de mantenimiento de la malla vial, jerarquía de vías.

Trasporte masivo eficiente MENOS vehículos en las calles
Trasporte masivo deficiente MÁS vehículos en las calles

Conclusiones: Se logra por primera vez un documento carta de navegación que nos dará directrices para el mejoramiento de la movilidad de la ciudad en la que se tocan todos los aspectos necesarios para una ciudad ordenada dentro del territorio urbano y de expansión a los de más municipios vecinos.

La falta de cultura ciudadana de los bumangueses, la debilidad estatal para hacer cumplir la Ley, el déficit de vías e intercambiadores, el deterioro de la malla vial y la descoordinación y Es casa planeación de parte de las autoridades locales, son solo algunos de los problemas que enumera el recientemente publicado Plan Maestro de Movilidad.

Este documento fue realizado por la Universidad Industrial de Santander, en un convenio realizado con la Alcaldía y la Sociedad Santandereana de Ingenieros, con el objetivo de trazar la hoja de ruta para resolver la movilidad en la ciudad.

El documento que tendrá que ser de obligatoria consulta para los próximos cinco alcaldes de la ciudad. El diagnostico que es bueno, acertado y oportuno para la ciudad, poco descubre todo eso lo que diagnostica y describe, lo sabe hasta el mas desprevenido ciudadano que le toca salir a trabajar todos los días con la mala fortuna para los bumangueses de tener un plan maestro de movilidad “después” de haber diseño el sistema de transporte masivo de la ciudad. Con el documento se reivindica la UIS ya que el diseño del transporte masivo es como para cerrar los ojos y volver a comenzar, nefasto, obsoleto, caduco falta de lógica, falta de ingeniería, urbanismo y planeación, copiado un modelo de afuera y no se propuso el de Bucaramanga, no era difícil fue falta de profesionales con conocimiento de ciudad creo que no me equivoco y me quedo corto con la descripción..... toda la ciudad siente y dice lo mismo, al sistema toca rediseñarlo o de lo contrario se cansara y colapsara lo dijimos antes que comenzara a funcionar y así fue y le está haciendo daño a la ciudad en varios aspectos dando desconfianza para futuras inversiones. De esto mismo habla el estudio con estos puntos expuestos a continuación.

- Baja planificación y coordinación con las autoridades de los otros municipios del área metropolitana. Esto hace que la conectividad de la red vial sea baja.
- Baja capacidad financiera y técnica de las entidades del sector (entre ellas la Alcaldía).
- Debilidad estatal (falta de autoridad) para asegurar que se cumpla lo pactado, lo cual se hace más grave por la evidente falta de cultura ciudadana.
- Mercado divorcio entre la planificación del territorio y la planificación del sistema de transporte. Los nuevos desarrollos apuntan a la necesidad de movilizarse en vehículo privado.

LA BIT CORA

blog - arquitectura - opinión - crítica

Sociedad Colombiana de Arquitectos Regional Santander Informativo virtual N° 108

- Existe un desequilibrio en la ocupación territorial, pues hay zonas con una intensidad muy alta, caracterizadas por el deterioro del espacio público y la infraestructura vial (Cabecera).
- Hay zonas periféricas y algunas enclavadas entre accidentes naturales, donde se presentan condiciones de difícil acceso, incluso para el transporte público (Morrórico y el Norte).
- Baja coordinación para atender la oferta del transporte público.
- **La infraestructura de los sistemas (como Metrolínea) están en su mayoría sin planificación.**
- Accesibilidad limitada para grupos vulnerables en zonas específicas.
- Baja conectividad de la red vial local con la nacional. No hay sitios para el cargue y el descargue, lo que genera sobrecostos en el transporte de carga.
- Y le cabría otro argumento los deficientes diseños técnicos y el mal diagnóstico e un sistema de transporte masivo.



En la carrera 15 y la autopista se ve un sistema exclusivo del transporte masivo, excluyente del parque automotor particulares quitándole un carril en toda su extensión.

LA BIT CORA

blog - arquitectura - opinión - crítica

Sociedad Colombiana de Arquitectos Regional Santander
Informativo virtual N° 108



En la carrera 27 se ve un sistema mixto **“funcionado muy bien”** se necesitaba privatizar y monopolizar las vías de TODOS..... Solo era ordenar el transporte sin tanta infraestructura mal propuesta.

LO QUE PUDO SER.....



Por que no se diseñó un sistema de monorriel moderno y evolutivo en el espacio y el tiempo de la ciudad y no copiar retrógrados sistemas que de nada nos apornto en urbanismo y movilidad.

LA BIT CORA

blog - arquitectura - opinión - crítica

Sociedad Colombiana de Arquitectos Regional Santander
Informativo virtual N° 108



Que tal Bucaramanga "ASI"

Que feo es comparar pero toca hacerlo. Mientras en Medellín están ya pensando en autopista en altura financiadas en dólares, aquí en Bucaramanga todavía se está pensado en remiendos financiados en centavos, (un tercer carril que ya estaba), y eso que en Medellín ya tiene metro en altura, cable aéreo con sistema de buses integrados y siguen proponiendo proyectos, viales, urbanos y culturales, que le den a la ciudad cultura e imagen internacional, aya tienen un parque "Botero" con 16 esculturas del maestro y lo cuidan y lo quieren como su propia casa, en nuestro medio tenemos apenas una escultura Botero en el parque Guillermo Sorzano (SanPio) y le hacen atentados, reclamos y se rechaza como si nosotros no tuviéramos derecho a la cultura. No se entiende por que siendo nuestra ciudad y región una de la primeras en educación del país según el "ICFES" y por la calidad en sus instituciones de educación superior se ve tanta decidía y apatía a lo nuestro, en que momento se rompió ese enlace de estirpe santandereana que nos a destacado por años. Se debe trabajar en la comunidad y en la educación básica a querer lo nuestro en materia de cultura, folclore, deporte, historia, pertenencia, y civismo y acto seguido si pensar en el ingles y otras referencias que de nada nos sirven saberla, si los elementos básico de vida no funciona.

Cuando una ciudad invierte en su espacio colectivo se mejora la calidad de vida de sus habitantes y se renueva lo privado respetando lo público (Javier prieto Pinzón)

Los artículos aquí no comprometen a la Sociedad Colombiana de Arquitectos y son apreciaciones particulares de quien las escribe y no del sentir general del gremio.