

Para el debate ciudadano

El futuro de la movilidad en Ibagué y su impacto en la planificación urbana

En el marco de la semana internacional (“Ruta i”) de las universidades de Ibagué, Tolima, Cooperativa y Antonio Nariño, el 19 de noviembre tuvo lugar un foro especial sobre movilidad y planificación urbana en Ibagué. El evento contó con la representación de la Alcaldía Municipal y con la presencia de destacados tolimeses expertos en estas temáticas.

Por Juan C. Herrera
Especial para El Nuevo Día*

Las ideas que se condensan en este texto tienen el objetivo de contribuir al debate informado de la ciudadanía y de la planificación de la ciudad. Por tal razón, se trata de un informe construido a partir de las intervenciones de los especialistas, con el fin de socializar conocimiento técnico para un público general. El formato es extenso y sobrepasa el espectro de la opinión para en su lugar ofrecer conocimiento informado sobre la importancia de la planificación.

El evento inició con la intervención de Dora Montaña (Ibagué, 1982), abogada especialista en Derecho de la Con-

tratación y magíster en Desarrollo Regional y Fortalecimiento del Territorio. La también secretaria de Planeación Municipal de Ibagué presentó los proyectos que desde la Administración Municipal se están adelantando con especial énfasis en el Sistema Estratégico de Transporte para Ibagué (Setp), que proyecta reestructurar “andenes, corredores culturales, peatonalización, semaforización, señalización vial, reordenamiento de rutas, entre otros”.

El proyecto ya cuenta con el aval fiscal del Ministerio de Hacienda y se está a la espera de materializar el documento Conpes que servirá como hoja de ruta para la implementación de la obra.

De otra parte, Montaña indicó que el plan de ordenamiento territorial (POT) cuenta con sistemas estructurantes que permitirán el desarrollo de este tipo de proyectos en la ciudad. Se-

gún la jefa de Planeación: “Queremos generar una planeación con seguridad jurídica para todos aquellos que nos encontramos e intervenimos en el territorio, pero adicionalmente queremos

lograr, como Administración, mayor espacio público y alternativas que puedan generar aprovechamiento total a la ciudadanía y reinvindicarnos como ciudad organizada y planificada”.

* (Ibagué, 1983). Abogado de la Universidad de Ibagué y Ph.D en Derecho de la Universitat Pompeu Fabra, Barcelona. Docente de la Universidad de los Andes y consultor en materia de derecho público y asuntos latinoamericanos.

Continúa en B4

“Tenemos buenos datos para una planificación ordenada”: Manuel Santana

Posteriormente, intervino el ingeniero civil Manuel Santana (Honda, 1981), quien cuenta con estudios de maestría y doctorado en Ingeniería de Transportes de la Universidad de los Andes y en Planificación Urbana y Regional de la Universidad de California en Los Ángeles (UCLA) y Berkeley en Estados Unidos. Según la perspectiva de Santana, las últimas encuestas de movilidad realizadas en Ibagué (2017) sugieren que la ciudad avanza hacia un futuro menos sostenible en materia de movilidad, tal y como viene sucediendo en muchas ciudades del mundo. “Este fenómeno corresponde a una tendencia común propia del incremento en la participación de los viajes que se hacen en automóvil y motocicleta, y del decrecimiento en la participación de los viajes realizados en transporte público o a pie. Cerca del 40 % de los viajes que se realizaron en la ciudad se hicieron en transporte público; en el 2018 dicha cifra pasó a ser del 34%. La participación de los viajes a pie pasó de representar el 31% al 26%. En contraste, los viajes que se hacían en el 2008 en automóvil y motocicleta pasaron de representar el 8 % y el 10 %, respectivamente, a representar cerca del 12 % y 16 % en el 2018”, afirmó el especialista.

Según el candidato a doctor de la Universidad de Berkeley, las tendencias del incremento en el uso del automóvil y la motocicleta responden a décadas de planificación de infraestructura vial orientada a mejorar la velocidad de circulación y a reducir la congestión vehicu-

“El Setp contempla algunos riesgos que deben ser debidamente analizados y socializados”: Manuel Santana.

lar. Paradójicamente, el enfoque puesto en favorecer la velocidad vehicular se ha realizado a costa de un importante actor de la vía: el peatón. Ejemplos latentes en Ibagué son la falta de andenes de calidad en vías secundarias, el bloqueo de muchos andenes por automóviles mal estacionados y la carencia de cruces peatonales en las principales vías de la ciudad. Como consecuencia, acceder a pie al transporte público es cada vez más difícil, lo que hace aún más atractivo el uso de motocicletas y automóviles. Al mismo tiempo, el incremento en el uso del automóvil y la motocicleta es debido a la carencia de un sistema de transporte público que ofrezca un servicio de calidad y que a su vez compita con el transporte privado motorizado. Por ello, puntualizó que “la tendencia global en planificación urbana está enfocada en revertir décadas de planificación de transporte enfocadas en beneficiar principalmente el automóvil, a cambio de promover ciudades más

equitativas y amigables con el ambiente y la naturaleza. Es en este contexto donde el Setp de Ibagué cobra importancia. Con un financiamiento de hasta el 70% de la infraestructura necesaria para implementar el Setp, la Nación busca generar un incentivo financiero en ciudades como Ibagué para mejorar no solo sus sistemas de transporte público, sino a su vez la infraestructura que soporta todo el sistema de transporte asociado a la circulación de modos motorizados y no motorizados.” Estas mejoras en infraestructura incluyen la modernización de la red semafórica, de tal manera que responda dinámicamente a los flujos vehiculares, así como la remodelación de paraderos, la reparación del pavimento de las vías principales por donde circularán las rutas planeadas, y la optimización de la red peatonal de acceso a dichas rutas. Asimismo, el Setp tiene como objetivo cambiar la flota de buses por vehículos nuevos y que usen tecnologías más limpias y carriles prioritarios. El Setp, según el ingeniero, se posiciona como un proyecto de transporte que debería ser más equitativo. A su vez, con la mejora de la flota de buses y con las eficiencias generadas por los avances en la infraestructura, el Setp propone plantear un proyecto de transporte más sostenible ambientalmente, en comparación con el que existe en la actualidad. Por tanto, la mejora en la infraestructura de transporte, si se hace de manera adecuada, podría también beneficiar a los usuarios de automóviles y motocicletas, quienes accederían a gozar de vías de calidad superior. Es por ello que proyectos como el Setp deben estar acompañados de políticas públicas serias que promuevan el uso responsable del automóvil y la motocicleta, tales como la regulación y el cobro del parqueo en vía, entre otras que pueden a su vez generar ingresos que ayuden a subsidiar la operación del futuro sistema. Para el consultor en asuntos urbanos, uno de los temas más importantes es el financiero, ya que es probable que los costos de operación del transporte público se incrementen a tal punto que se requieran subsidios. Esto se podría dar, tal y como ha sucedido en otras ciudades, por: (i) la mejora de la flota vehicular del transporte público; (ii) la implementación de mejores tecnologías de recaudo y control de flota como tarjetas inteligentes de pago o GPS en los buses; (iii) el pago adecuado de sueldos y prestaciones sociales a conductores y otros empleados; o (iv) el pago de impuestos y seguros. En suma, la recomendación se centra en considerar alternativas de financiamiento a la operación, un rubro del que poco se habla durante los procesos de planificación de estos proyectos, así como considerar alternativas tecnológicas más costo-eficientes.



ARCHIVO / EL NUEVO DÍA

Cinco principios para entender el pasado y el presente de las ciudades y que sirven para mejorar el futuro

1. Proyecciones realistas: dimensionar el crecimiento y el consumo de suelo con escenarios y proyecciones ajustadas a la realidad.

2. Apropiar espacio para el crecimiento: evaluar el potencial de densificación y asegurar suficiente tierra para nuevas áreas, evitando un desarrollo más costoso en el futuro.

3. Asegurar la conectividad: planificar la infraestructura de carreteras y servicios públicos domiciliarios y de transporte así como la conectividad.

4. Asegurar espacios públicos abiertos: integrar las infraestructuras verde y azul como bases del desarrollo para asegurar un sistema de espacios públicos abiertos y de zonas ambientalmente sensibles y protegidas.

5. Promover la correcta subdivisión predial: con claras directrices de subdivisión predial se asegura un desarrollo articulado con el territorio y se facilita la gestión con los propietarios.