

Enero de 2021

# DESARROLLO ORIENTADO AL TRANSPORTE, UNA NECESIDAD ANTICIPADA EN CUALQUIER CONTEXTO TERRITORIAL

## Desarrollo sostenible

**Andrés Pava Restrepo**

Profesor Universidad EIA

**E**l Desarrollo Orientado al Transporte conocido por sus siglas –DOT– es una metodología apoyada por la Organización de Naciones Unidas –ONU– desde su programa UN Hábitat y la Agencia Alemana para la Cooperación Internacional en Países Emergentes –GIZ–, la cual fue desarrollada por el Instituto para el Desarrollo del Transporte y sus Políticas –ITDP–, la organización Despacio, centro de investigación que tiene como objeto promover la calidad de vida en ciudades, y la consultora Nelson/Nygaard, líder de la industria en planificación integral para el transporte, todas estas, instituciones internacionales con experiencia en busca de políticas para maximizar los beneficios del transporte público en armonía con el contexto urbano y su desarrollo.

La metodología del DOT se compone por 8 principios, estos son: “1. Caminar”, desarrollar espacios que fomenten los desplazamientos por caminata, “2. Pedalear”, priorizar las redes urbanas de transporte no motorizado o micromovilidad, “3. Conectar”, generar redes suficientes de calles que permitan la accesibilidad, “4. Transportar”, generar desarrollo cerca del transporte público de buena calidad, “5. Mezclar”, planificar para un buen uso de suelos mixtos para diversas vocaciones de uso, “6. Densificar”, optimizar la densidad y capacidad del transporte público, “7. Compactar”, generar zonas con acceso a bienes y servicios que generen viajes cortos y “8. Cambiar”, mejorar la movilidad regulando el uso del parqueo y los desplazamientos en las calles disponibles. Estos principios se evalúan en las ciudades, buscando a través de sus indicadores un diagnóstico de las condiciones urbanas y si estas fortalecen el uso de los sistemas de transporte público y formular estrategias que permitan una mejor integración entre el transporte y el espacio urbano en beneficio de los ciudadanos.

Existen referentes de éxito en diferentes lugares del mundo al implementar esta metodología, algunos como: Hammarby en Estocolmo, el distrito Massena en París, la centralidad Saint Gáils en Londres, y Curitiba en Brasil el cual está asociado al sistema de transporte público masivo BTR con el que cuenta la ciudad; también existe el desarrollo de políticas públicas para impulsar el DOT como ocurre en ciudad de México, todos estos referentes muestran los beneficios de considerar estas metodología en los procesos de planificación de las ciudades.

Hoy en día la ciudad de Medellín a través del METRO cuenta con un sistema amplio de transporte público masivo de calidad, que ha permitido la accesibilidad a muchas zonas de la ciudad con una amplia cobertura, incluso en zonas de difícil acceso debido a su desarrollo urbano. Estos corredores están compuestos por dos líneas de metro, 4 cables, tres en operación y uno por iniciar, y una línea de tranvía, que han generado transformaciones urbanas alrededor de sus estaciones permitiendo la accesibilidad directa a los sistemas por parte de los habitantes en las áreas de influencia. El METRO, dentro de su plan rector de expansión tiene establecido implementar los principios del DOT en el desarrollo de sus estaciones existentes y futuras líneas proyectadas. Sin embargo, muchas zonas de la ciudad donde sus habitantes hacen uso del sistema METRO, sobre todo las que se encuentran en laderas, como los barrios La Sierra, 13 de Noviembre o Bello Oriente donde la conformación urbana ha sido desordenada o limitada por las condiciones geográficas, aspectos como las altas pendientes, zonas de quebradas y la trama urbana discontinua, hace que no se cuente con condiciones que permitan un acceso a los sistemas de transporte público masivo en condiciones de calidad como lo establecen los principios del DOT; las condiciones urbanísticas como andenes peatonales, infraestructura vial, espacio público seguro y suficiente, posibilidad de desplazamientos cortos para acceder a los sistemas de transporte y reducción en los tiempos de viaje no son adecuados ni beneficiosos para sus habitantes, ya que el desarrollo urbano que ejecuta el METRO se limita a las zonas de estaciones y en algunos tramos de sus corredores.

La administración municipal a través de la oficina de planeación y sus operadores urbanos ha buscado establecer estrategias de planificación en los territorios existentes tratando de transformarlos en beneficio de sus habitantes y la sostenibilidad de la ciudad, como el Plan Integral de Movilidad Sostenible desarrollado por el Departamento Administrativo de Planeación 2017-2018 con apoyo de la Universidad Nacional de Colombia Sede Medellín, sin embargo, estas estrategias generalmente se quedan cortas con relación al desarrollo urbano asociado a los sistemas de transporte, mostrando una desarticulación entre la estructura urbana de las zonas que se deben beneficiar y las estaciones del sistema masivo, incluso llevando a los habitantes a hacer uso de la informalidad acudiendo a transporte particular colectivo, operado sin ningún control o regulación; este tipo de transporte compite con los sistemas masivos ya que en estos los usua-

rios pueden hacer sus desplazamientos en menores tiempo, menores costos y accediendo de manera más directa desde sus orígenes y destinos, sin embargo, estas alternativas son inseguras, informales y no aportan a la sostenibilidad. Existen territorios como Bello Oriente o La Cruz en la zona Nororiental de la ciudad donde no se cuenta con diversas opciones de desplazamiento, únicamente el bus, y en ocasiones las condiciones urbanísticas limitan el acceso a este modo en particular.

Dado que Medellín tiene una amplia red proyectada de transporte de calidad la cual está estructurada a través de proyectos de corto, mediano y largo plazo definidos por el plan rector del METRO, algunos como: la línea Acevedo – Picacho, Línea F con el corredor del sistema férreo multipropósito, y el corredor de la 65 los cuales finalmente van a definir el futuro desarrollo de la ciudad a través de sus sistema de transporte; se debe incluir en los procesos de planificación y renovación urbana los principios del DOT con el fin para que los cambios en las zonas existentes de la ciudad y las nuevas zonas por desarrollar puedan estar orientadas al uso del sistema de transporte público de manera activa y eficiente por parte de sus habitantes; esta es una necesidad que no se debe aplazar conociendo la limitada posibilidad de expansión de Medellín y su área metropolitana, lo que limitara aún más la movilidad en cualquiera de los modos disponibles, implementar esta metodología en la planificación urbana llevará a los habitantes a cambiar también sus dinámicas de desplazamiento dándole sostenibilidad a la movilidad de la ciudad, además potenciará el sistema METRO y sus demás componentes; no podemos esperar que el sistema METRO llegue con sus estaciones para poder hacer las intervenciones necesarias, conociendo el plan maestro las zonas se deben ir desarrollando, buscando que cuando el sistema llegue a prestar el servicio ya se encuentre unas condiciones urbanísticas que faciliten su utilización y permitan su crecimiento, generando un equilibrio entre el sistema de transporte masivo, las condiciones urbanas y dinámicas sociales de cada territorio, tal como los casos mencionados anteriormente.

Ahora con la evidente intención de llevar a cabo la línea del tren ligero sobre el corredor de la Avenida 80 se ve una oportunidad para que los operadores urbanos y la oficina de planeación, hagan un ejercicio de planificación y de mejoramiento de las condiciones urbanísticas en aquellas zonas donde el sistema impactará implementando los principios del DOT en su desarrollo, barrios como La Villa de Aburrá, La Floresta, Pilarica, entre otros. Como lo dijo Arthur Schopenhauer: “La personalidad del hombre determina por anticipado la medida de su posible fortuna”, que sea una oportunidad para darle mayor sostenibilidad a la movilidad de nuestra ciudad y encontrar en su sistema de transporte público masivo un medio de transformación urbana en mayor escala que brinde sostenibilidad a nuestros territorios ■