

INFLUENCIA DE LA IMPLANTACIÓN DEL SISTEMA INTEGRADO DE
TRANSPORTE MASIVO-METROLÍNEA EN LOS PROCESOS DE PLANEACIÓN
LOCAL.
ESTUDIO DE CASO: FASE 1 Y 2 – METROLINEA EN EL ÁREA METROPOLITANA
DE BUCARAMANGA. PERIODO 2003- 2011

ANA MARIA REYES ORTIZ

UNIVERSIDAD COLEGIO MAYOR DE NUESTRA SEÑORA DEL ROSARIO
FACULTAD DE CIENCIA POLITICA Y GOBIERNO
BOGOTÁ D.C, 2013

“Influencia de la implantación del Sistema Integrado de Transporte Masivo-Metrolínea en
los procesos de planeación local
Estudio de caso: fase 1 y 2 – Metrolínea en el Área Metropolitana de Bucaramanga.
Periodo 2003- 2011”

Estudio de Caso

Presentado como requisito para obtener el título de
Profesional en Gestión y Desarrollo Urbanos
En la Facultad de Ciencia Política y Gobierno
Universidad Colegio Mayor Nuestra Señora del Rosario

Presentado por:

Ana María Reyes Ortiz

Dirigido por:

Álvaro Niño Ramírez

Semestre 1,201

CONTENIDO

	Pág.
INTRODUCCIÓN	1
1. EL SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE MÁSIVO COMO UNA ALTERNATIVA PARA AJUSTAR LA PLANIFICACIÓN DEL ÁREA METROPOLITANA	4
1.1. LA POLITICA NACIONAL DE TRANSPORTE URBANO	4
1.2. EL SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE MASIVO DEL ÁREA METROPOLITANA DE BUCARAMANGA- METROLÍNEA.	5
1.3. ACTORES INVOLUCRADOS EN EL SITM- METROLÍNEA	7
1.4. LAS FASES DEL SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE MASIVO-METROLÍNEA	8
1.5. LOS IMPACTOS FÍSICO- ESPACIALES DEL SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE MASIVO	10
1.6. LA IMPORTANCIA DE REVISAR EL POT.	11
1.7. LA INCORPORACIÓN DEL MACROPROYECTO DEL SITM A LA REVISIÓN DEL POT	12
2. MARCO CONCEPTUAL: LA RELACIÓN ENTRE LOS PROCESOS DE PLANEACION URBANA Y LA IMPLANTACIÓN DEL TRANSPORTE PÚBLICO	14

2.1. PLANEACIÓN PREVIA A LA IMPLANTACIÓN DEL TRANSPORTE PÚBLICO: EL CASO DEL TRANSIT ORIENTED DEVELOPMENT (TOD)	14
2.2. PLANEACIÓN URBANA POSTERIOR A LA IMPLANTACIÓN DEL SISTEMA DE TRANSPORTE	15
2.3. PLANEACIÓN QUE SE AJUSTA A UNA TENDENCIA.	16
2.4. LA PLANEACION URBANA Y EL TRANSPORTE: EL CASO DE CURITIBA	16
3. LA IMPLANTACIÓN DEL SITM Y SU INFLUENCIA EN EL ORDENAMIENTO DEL AREA METROPOLITANA DE BUCARAMANGA	20
3.1. LA ESTRUCTURA POLICÉNTRICA Y LOS PORTALES DEL SISTEMA	21
a) Portal Norte	21
b) El Portal de Floridablanca	22
c) El Portal de Piedecuesta	24
d) El Portal de Girón	27
3.2. LA RELACIÓN ENTRE EL ESPACIO PÚBLICO Y SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE MASIVO	29
3.3. LA RECUPERACIÓN Y READECUACIÓN DE LOS ANDENES.	

Y EL SITM	31
3.4. LAS OPERACIONES URBANAS ESTRATÉGICAS	32
3.5. LA PLANEACIÓN URBANA PREVIA Y LA QUE SE AJUSTA A LA IMPLANTACIÓN DEL SITM: EL CASO DEL CENTRO DE BUCARAMANGA	33
3.6 PLANEACION PREVIA A LA IMPLANTACIÓN DEL SITM	37
a) Morrórico- Guarín	37
3.7. LA PLANEACION POSTERIOR A LA IMPLANTACIÓN DEL SISTEMA EN EL ÁREA METROPOLITANA DE BUCARAMANGA	39
a) Par Vial San Francisco	39
3.8 LA PLANEACION URBANA QUE SE AJUSTA A LA TENDENCIA	41
a) Parque Lineal Borde de Escarpe	41
b) Quebrada el Loro.	41
c) Quebrada La Iglesia.	42
d) La Zona Franca Santander	44
4. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES	45

LISTA DE GRÁFICOS Y TABLAS

	Pág.
Gráfico 1. Estructura Empresarial y la guerra del centavo.	5
Tabla 1. Cambios presentados en el cronograma del Sistema Integrado de Transporte Masivo del Área Metropolitana de Bucaramanga- Metrolínea.	6
Plano 1. Corredores del SITM.	9
Gráfico 2. Cambios en el diseño conceptual del SITM-Metrolínea.	10
Plano 2. Propuesta Nodo Empresarial Floridablanca	23
Tabla 2. Construcción de viviendas por estratos en el AMB 2004-2009.	28
Gráfico 3. Caracterización de los parques en el AMB	30
Plano 3. Estructuración del Sistema de Movilidad.	31
Plano 4. Operaciones Urbanas Estratégicas.	33
Plano 5. Estrategias de intervención en el centro de la ciudad	35
Imagen 1. Zona Franca Santander.	45
Tabla 3. Lineamientos de los modelos de planificación	48
Gráfico 4. Modelos de planificación en el ÁMB en relación con la implantación del SITM	49

LISTA DE ANEXOS

Anexo 1. Planos. Fases del SITM- Metrolínea.

Anexo 2. Plano. Usos del Suelo propuestos-Centralidad Norte.

Anexo 3. Plano. Propuesta para el área de influencia del Portal de Piedecuesta.

Anexo 4. Plano. Propuesta de usos del suelo para el portal de Girón.

Anexo 5. . Plano. Propuesta Parvial San Francisco.

Anexo 6. Entrevista a Belisario Moreno. Ingeniero coordinador de proyectos de la constructora Urbanas. S.A.

Anexo 7. Entrevista a Jaime Rodríguez Ballesteros, Gerente de Metrolínea.

Anexo 8 Entrevista a Consuelo Ordoñez, Directora del Área Metropolitana de Bucaramanga.

Anexo 9. Entrevista. A Nivea Santarelli, Directora de Zona Franca Santander.

LISTA DE SIGLAS

AMB:	Área Metropolitana de Bucaramanga
BRT:	Bus Rapid Transit (Bus de Tránsito Rápido)
CONPES:	Consejo Nacional de Política Económica y Social
DANE:	Departamento Administrativo Nacional de Estadística
DIAN:	Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales
MAVT:	Ministerio de Ambiente, Vivienda y Desarrollo Territorial
POT:	Plan de Ordenamiento Territorial
SITM:	Sistema Integrado de Transporte Masivo
VIS:	Vivienda de Interés Social

INTRODUCCIÓN

El objetivo de esta investigación consiste en explicar la influencia de la implantación del Sistema Integrado de Transporte Masivo (SITM) sobre la gestión del ordenamiento territorial realizada por el sector público, particularmente sobre los procesos de planeación local.

Bucaramanga es una ciudad intermedia que cuenta con ciertas particularidades que han incidido en su forma urbana. En primer lugar, hay que destacar el déficit de suelo urbanizable existente y su incidencia en el proceso de conurbación con los municipios que conforman el Área Metropolitana de Bucaramanga (AMB), como son: Floridablanca, Piedecuesta y Girón. Dichos municipios tienen una relación directa con Bucaramanga en aspectos tanto económicos; debido a la presencia de industrias, pequeñas y medianas empresas y actividad comercial, como socioeconómicos; por la localización de viviendas y equipamientos.

Las áreas metropolitanas comparten desafíos en distintos temas como son: las políticas de vivienda, el desarrollo económico, el medio ambiente, el espacio público y el transporte público, por nombrar sólo algunos casos. La conformación de un área metropolitana está estrechamente relacionada con una visión integral del territorio y con ello con el desarrollo de políticas de ordenamiento que tienen impactos metropolitanos. Tal es el caso del SITM que da origen a la presente investigación. El SITM estudió las demandas de transporte del AMB y tuvo en cuenta su estructura y sus tendencias de transformación, lo cual se plasmó en un estudio titulado “Macroproyecto Urbano para la primera fase del SITM (Metrolínea) Área Metropolitana de Bucaramanga”. La Alcaldía de Bucaramanga incorporó el estudio a su respectiva revisión del Plan de Ordenamiento Territorial (POT), abarcando la relación entre el SITM y los cambios en las dinámicas y la planificación urbana.

Las intervenciones planteadas por parte de la Alcaldía Municipal de Bucaramanga tienen como principio poder generar transformaciones urbanas en los

alrededores de los elementos que hacen parte del SITM. Se establecieron particularmente, unas áreas denominadas estratégicas; que hacían parte de una franja de 300 metros sobre los corredores troncales y pretroncales del SITM.¹ Además, estas áreas cumplían un papel dentro del modelo de ordenamiento metropolitano, concentraban parte de la demanda del SITM y tenían oportunidades para desarrollarse como centros multipolares generadores de empleo y de servicios para el AMB, lo que contribuiría a disminuir la consolidación de la actividad económica en el municipio de Bucaramanga y a su vez serviría como estrategia para disminuir la consolidación de ciudades dormitorio como es el caso de Girón y Piedecuesta (municipios que hacen parte del AMB). En ese sentido, se trata de áreas estratégicas de carácter metropolitano que en adelante se llamarán centralidades y que corresponden a los desarrollos que se podrían generar en los alrededores de los portales de las cabeceras municipales de los municipios del Área Metropolitana de Bucaramanga.

De otro lado, se plantean unas operaciones estratégicas que tienen una connotación sectorial y en algunos casos zonal. La Alcaldía Municipal de Bucaramanga identificó unas áreas que mantenían una estrecha relación con el SITM pues rodeaban el sistema y a su vez podrían generar proyectos e inversiones relacionados con equipamientos, malla vial, parques y espacio público; incluso, en algunas de estas se plantean unas recomendaciones particulares al modelo de urbanización específico. Tanto la propuesta de las centralidades como la de las operaciones estratégicas están acompañadas en algunos casos de una iniciativa pública y en otros de una iniciativa privada, estas iniciativas generan unas expectativas frente a lo que se podría desarrollar en los respectivos entornos urbanos.

¹Jácome, Francisco. Consultor. Ministerio de Ambiente, Vivienda y Desarrollo Territorial. Dirección de Desarrollo Territorial. “Macroproyecto urbano para la primera fase del Sistema Integrado de Transporte Masivo (Metrolínea). Área Metropolitana de Bucaramanga. Síntesis final”. Bogotá, mayo de 2010.

La investigación se delimitó a los años 2003-2011 puesto que en el año 2003 se determinó la construcción del SITM como parte de una Política Nacional de Transporte Urbano auspiciada por el Gobierno Nacional, lo que llevó a la estructuración del proyecto por parte del AMB en los siguientes años. La investigación abarca hasta el año 2011, año en el que se esperaba adoptar la revisión del Plan de Ordenamiento Territorial y junto a este la incorporación del estudio del Macroproyecto Urbano para la primera fase del SITM. Asimismo, para este año se esperaba iniciar la segunda fase del SITM de acuerdo a los documentos oficiales y las expectativas generadas por los principales medios de comunicación, sin embargo, la falta de acuerdos entre los transportadores y la entidad gestora, junto con los retrasos en la compra de predios y demoras en la adecuación de la infraestructura, impidieron que este iniciara en la fecha esperada.

La investigación está catalogada como un estudio de caso, pues estudia una singularidad como es el caso del SITM en Bucaramanga y los posibles efectos que este tuvo en los procesos de planeación local, sin buscar crear generalizaciones a partir de esta.

Esta investigación se divide en tres capítulos. En el primer capítulo, se hace una introducción sobre la alternativa de los sistemas de carril exclusivo en la movilidad de las ciudades, haciendo mención a la Política Nacional de Transporte Urbano, sus metas, desafíos y las particularidades de esta en relación al SITM de Bucaramanga y su Área Metropolitana. En el segundo capítulo, se muestran algunos aspectos de la relación entre el SITM y los procesos de planeación local. En el último capítulo, se mostrará la relación entre los procesos de planeación y el sector privado, en los casos en donde esta ocurre y en donde no.

1. EL SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE MÁSIVO COMO UNA ALTERNATIVA PARA AJUSTAR LA PLANIFICACIÓN DEL ÁREA METROPOLITANA

1.1. LA POLITICA NACIONAL DE TRANSPORTE URBANO

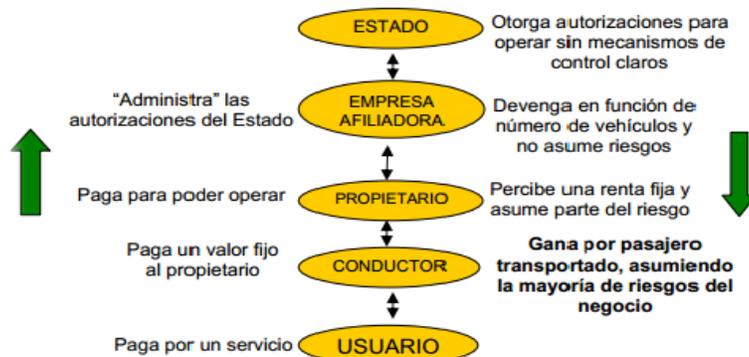
El Gobierno Nacional decidió impulsar una Política Nacional de Transporte Urbano, cuyo objetivo era apoyar la implantación de SITM en las ciudades que estaban presentando los mayores crecimientos poblacionales, tal es el caso de la ciudad de Bucaramanga objeto de la presente investigación. El crecimiento poblacional, acompañado de un crecimiento en los ingresos per cápita de los habitantes se presenta como un fenómeno que puede traer consigo un aumento en la capacidad de consumo de los habitantes de las ciudades; una de las consecuencias de esto podría estar en la compra de un vehículo o una moto, en ese sentido, se manifiesta la importancia de gestionar el tráfico de la ciudades mediante una política pública de transporte público. La política busca consolidar el transporte público como una alterna atractiva contra la congestión, reconociendo que en caso de que este se desarrolle de manera eficiente, se reducirán los tiempos de los desplazamientos y mejorará la calidad de vida y la productividad de las ciudades.

En la gran mayoría de ciudades donde se optó por implementar los SITM, existía un esquema empresarial ineficiente pues originaba competencia entre quienes operaban en las vías, quienes buscaban recoger a la mayor cantidad de pasajeros, existiendo así una competencia en el mercado y no un manejo del transporte basado en la operación de rutas con calidad y buen servicio a los usuarios. Además, los conductores de los vehículos obtenían sus ganancias de acuerdo a los pasajeros que recogían, llevando al surgimiento de la denominada *guerra del centavo*.² La guerra del centavo cuenta con un ciclo en donde participan y asumen culpabilidades distintos agentes, siendo finalmente el usuario el más afectado pues no tiene mayor

² Comparar DNP. “Documento Conpes3260, Política Nacional de Transporte Urbano y Masivo”, 2003. p.6. Documento electrónico.

responsabilidad que el pago del pasaje por un servicio que no le ofrece ni calidad, ni seguridad en términos de la garantía de la eficiencia de su viaje. Dicho esquema se explica a continuación.

Gráfico 1. Estructura Empresarial y la guerra del centavo



Fuente: DNP. " Documento Conpes 3260. Política Nacional de Transporte Urbano y masivo", 2003. p.7

Uno de los grandes problemas que acompañan a la guerra del centavo es la baja velocidad de las rutas por donde se realizan los viajes en transporte público. De acuerdo al estudio de la Política Nacional de Transporte Urbano, para el año 2003 la velocidad en los tramos críticos de los corredores principales en las horas pico oscilaba entre 8 y 12 km / hora, con el SITM se pretende aumentar esa velocidad promedio en los corredores troncales a 25 km /hr.

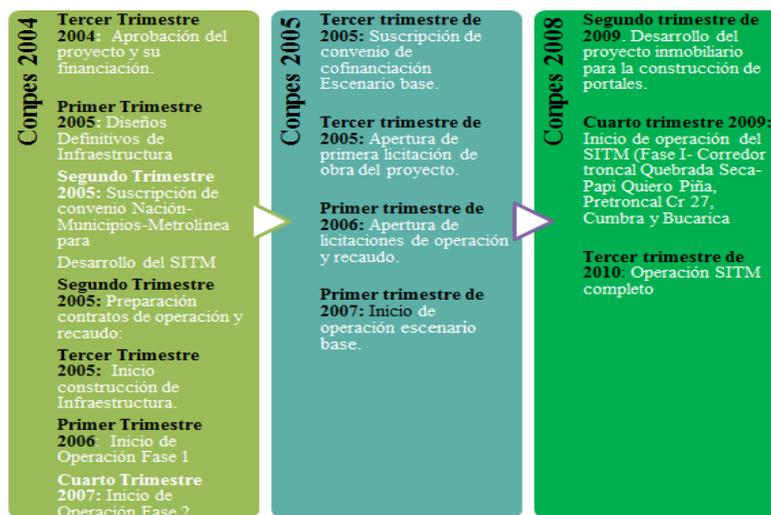
1.2. EL SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE MASIVO DEL ÁREA METROPOLITANA DE BUCARAMANGA- METROLÍNEA.

La Política Nacional de Transporte Urbano se plasmó en el AMB mediante el documento Conpes 3298 del año 2004. El primero de estos documentos, establecía una serie de antecedentes que justificaban el desarrollo de la intervención del SITM, dentro de estos se encontraba que el AMB era en su momento la quinta zona urbana del país; se proponía por tanto el desarrollo de un SITM como una alternativa para mejorar el servicio de transporte ofrecido, manteniendo los niveles tarifarios

existentes y basándose en la operación aplicada al sistema Transmilenio en Bogotá, pero con la intención de adaptarlo a las condiciones propias del AMB. Se estableció que el proyecto lo desarrollarían los municipios que conforman el AMB, junto con el soporte del Gobierno Nacional mediante el Ministerio de Hacienda y Crédito Público, el Ministerio de Transporte y el Departamento Nacional de Planeación-DNP. El proyecto contemplaba dentro de su infraestructura básica, el desarrollo de 14.5 km de corredores exclusivos y 22.0 km de corredores mixtos. En el diseño presentado en el año 2004 se establecía que el sistema incluía servicios troncales, alimentadores y sistemas de recaudo y control centralizados.³

El cronograma propuesto para el año 2004 presentaba una serie de actividades que a lo largo del periodo de estudio se han ido modificando, debido a las dificultades para avanzar en el proceso y el cumplimiento de los periodos establecidos. Como se muestra en la tabla a continuación, desde sus inicios se esperaba que el sistema para el año 2007 ya estuviera operando su segunda fase, sin embargo para el año 2010 esta aún no había iniciado.

Tabla 1. Cambios presentados en el cronograma del Sistema Integrado de Transporte Masivo de Bucaramanga-Metrolínea.



Fuente: Cuadro elaborado por la autora del presente trabajo de grado con base en información obtenida en los Documentos Compes del SITM - Metrolínea.

³ Comparar DNP. “Documento Compes 3298. Sistema Integrado del Servicio Público Urbano de Transporte Masivo de Pasajeros del Área Metropolitana de Bucaramanga”, 2004. p.2. Documento electrónico.

1.3. ACTORES INVOLUCRADOS EN EL SITM- METROLÍNEA

La posición del Gobierno Nacional con respecto a la Política Nacional de Transporte Urbano, consiste en reconocer la importancia de desarrollar la relación entre el SITM y el ordenamiento del territorio. El Gobierno Nacional establece unos requisitos para acceder a participar en el proyecto. El primero de los requisitos tiene que ver con la construcción de la infraestructura requerida para las troncales, corredores, terminales y estaciones de acuerdo a lo que determinen los estudios. El segundo, corresponde a la implementación de los instrumentos que existen en la *Ley 388 de 1999 Ley de Desarrollo Territorial* en lo que tiene que ver con la planeación, gestión del suelo y financiación para el desarrollo urbano, en las áreas de influencia de las troncales, con el fin de crear condiciones para promover la inversión privada en desarrollos inmobiliarios. En tercer lugar, las entidades territoriales deben emprender actividades cuyos objetivos sean evitar la especulación del valor del suelo en los predios, considerando que estos incrementos pueden “tener algún impacto nocivo en los costos del proyecto”⁴. Esos impactos nocivos deben ser tratados mediante lineamientos nacionales que busquen una rápida e eficaz gestión del suelo, en donde por un lado: se evite la especulación y por otro lado, el proceso de adquisición de predios e inmuebles del área influencia del SITM sea mucho más fácil, para así construir proyectos urbanísticos que estén asociados al SITM.⁵

La visión de la Política Nacional de Transporte Urbano articula al SITM con la renovación de algunas áreas de las ciudades, es así como establece como un condicionante que los proyectos urbanísticos asociados al SITM fomenten la renovación urbana por medio de los planes parciales.⁶ Para lograr dichos fines, el Gobierno Nacional señala que los municipios en donde se implementaran los SITM

⁴ Ver DNP. “Documento Conpes 3260. Política Nacional de Transporte Urbano y Masivo”. p.34. Documento electrónico.

⁵ Comparar DNP. “Documento Conpes 3260. Política Nacional de Transporte Urbano y Masivo”. p.34. Documento electrónico.

⁶ Comparar DNP. “Documento Conpes 3260. Política Nacional de Transporte Urbano y Masivo”. p.34. Documento electrónico.

deben comenzar a realizar estudios que contribuyan a articular los SITM con los POT'S.⁷

La Política Nacional de Transporte Urbano plantea la importancia de que exista una Autoridad de Transporte Masivo, esa autoridad es la encargada de la coordinación y planificación local del sistema en su área de influencia. En el caso de Bucaramanga, es la entidad *Área Metropolitana de Bucaramanga*, la que ejerce la autoridad del transporte masivo, pues se buscaba eliminar la superposición de funciones con otras entidades locales administrativas, de tal manera que se articularan los programas de expansión y desarrollo de los SITM con el transporte público colectivo local y además con los planes y proyectos de desarrollo urbano existentes y proyectados.⁸

1.4. LAS FASES DEL SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE MASIVO–METROLÍNEA

El proyecto del SITM, desde su diseño contemplaba la ejecución de dos fases que son denominadas fases de intervención. Es importante resaltar que el sistema inició su construcción en el año 2006 y su primera fase fue inaugurada a finales del año 2009. La primera fase inaugurada conectó inicialmente a Bucaramanga con Floridablanca, cubriendo la autopista que comunica a Bucaramanga con Floridablanca- Piedecuesta. Esta fase se ha desarrollado bajo la ejecución de pequeños tramos de conexiones, teniendo como una de sus grandes metas desarrollar las estaciones de cabecera y de transferencia en ciudad norte, Provenza, Cañaveral, Floridablanca, Piedecuesta y Girón, de las anteriormente mencionadas las únicas que han sido construidas hasta el momento son la estación de transferencia de Provenza y la estación de Cañaveral.

La primera fase vinculó al municipio de Floridablanca y dentro de este a su principal centro, Cañaveral y el barrio Provenza que se encuentra ubicado entre el municipio de Floridablanca y el municipio de Bucaramanga; al centro de la ciudad de

⁷ Comparar DNP. “Documento Conpes 3260. Política Nacional de Transporte Urbano y Masivo”. p.34. Documento electrónico.

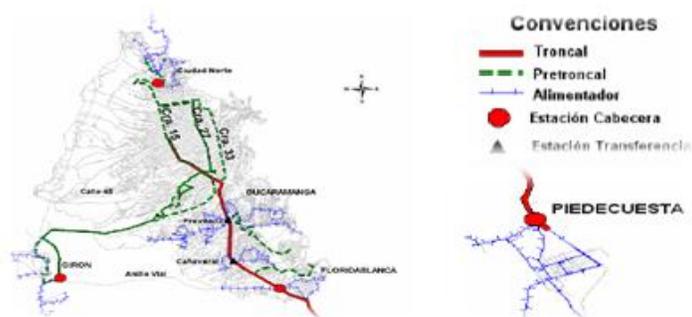
⁸ Comparar DNP. “Documento Conpes 3260, Política Nacional de Transporte Urbano y Masivo”. p.26. Documento electrónico.

Bucaramanga y la carrera 27. Para la operación de dicha intervención se requirió de la utilización de 15 autobuses articulados, 47 autobuses padrones⁹ y 69 buses alimentadores para cumplir nueve rutas alimentadoras, desvinculando así a 588 autobuses que prestaban anteriormente el servicio.

La segunda fase, comprendía el acceso al municipio de Girón y Piedecuesta junto con el área de la Ciudadela Real de Minas y la Carrera 33, ubicadas en el municipio de Bucaramanga. En esta fase la utilización de las rutas pretroncales es mayor, esto tiene unas implicaciones en los buses utilizados, para esta fase no se utilizaron los buses articulados, se utilizaron 121 buses padrones destacados por ser de menor tamaño y 34 buses alimentadores, que se moverían en dieciséis rutas alimentadoras sobre las cuencas de Floridablanca, Piedecuesta, Cañaveral, Provenza y Girón. Con esta intervención se esperaba desvincular a 734 autobuses que prestaban el servicio.¹⁰

La tercera fase, contempla la llegada al Norte de Bucaramanga, requiriendo 35 buses padrones y 27 autobuses alimentadores.¹¹ (Ver anexo 1 Fases- Metrolínea). Esta fase no ha iniciado su construcción y operación. El sistema esperaba alcanzar una cobertura del 66%, una vez la totalidad de las fases iniciaran operación. La proyección de las fases se muestra en el siguiente plano de los corredores del SITM.

Plano 1. Corredores del SITM.



Fuente: Metrolínea S.A. Consulta electrónica

⁹ Los autobuses padrones son buses con capacidad para 90 pasajeros a diferencia de los buses articulados cuya capacidad es de 160 pasajeros. Comparar DNP. “Documento Conpes 3368. Política Nacional de Transporte Urbano y Masivo – Seguimiento”. p.10. Documento electrónico.

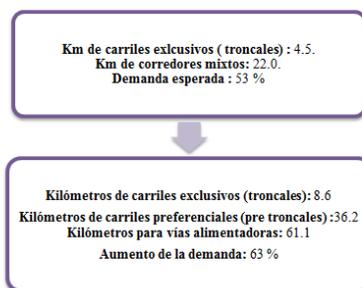
¹⁰ Comparar Metrolínea. “Fases del Proyecto”, s.f. Consulta electrónica.

¹¹ Comparar Metrolínea. “Fases del Proyecto”. Consulta electrónica.

1.5. LOS IMPACTOS FÍSICO- ESPACIALES DEL SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE MASIVO

Los impactos físico espaciales determinaron aquellos corredores que iban a contar con un carril exclusivo y los otros que por sus características y condiciones iban a ser de tráfico mixto. Se definió que el corredor principal del SITM para el AMB correspondería al corredor troncal con carril segregado que se desarrollaría sobre la diagonal 15 destacada por una vocación comercial y la Autopista que comunica a Bucaramanga con Floridablanca en el sector de la Avenida Quebradaseca- Papi Quiero Piña. Básicamente, los criterios que definieron estas zonas como las inversiones prioritarias del SITM, fueron la carga de pasajeros hora pico, siendo esta de aproximadamente 10,000 pasajeros / hora / sentido superando a otros corredores del sistema.¹². Algunos de los corredores que habían sido definidos como corredores troncales con carril segregado en el Documento Conpes 3298 del año 2004, como es el caso de los corredores de la carrera 27, la conexión vial entre la carrera 27 y la carrera 15 y la Ciudadela Real de Minas (polo de crecimiento de la ciudad) después de la revisión de las condicionales operacionales, la demanda esperada y las afectaciones sobre los predios ubicados en dichos corredores se decidió por optar por un nuevo esquema de operación de tráfico mixto.

Gráfico 2. Cambios en el diseño conceptual del SITM-Metrolínea.



Fuente: Gráfico elaborado por la autora del presente trabajo de grado con base en información obtenida en: DNP. "Documento Conpes 3370. Sistema integrado del servicio público de transporte masivo de pasajeros del área metropolitana de Bucaramanga- seguimiento", 2005. p.4.

¹² Comparar DNP. "Documento Conpes 3370. Sistema integrado del servicio público de transporte masivo de pasajeros del Área Metropolitana de Bucaramanga-seguimiento". p.8. Documento electrónico.

Con el nuevo esquema se esperaba preservar la forma urbana, disminuyendo el impacto físico de la infraestructura de la intervención, buscando adoptar programas para “la regeneración en algunas zonas, o la consolidación y densificación del tejido urbano en otras, aprovechando los beneficios de accesibilidad obtenidos con la implementación del SITM”¹³.

Fue necesario realizar una modificación en el diseño conceptual del SITM – Metrolínea pues la existencia de carriles exclusivos sobre los corredores de la 33 y la carrera 27 iban a implicar la necesidad de transbordos, además de afectaciones a los predios que se encontraban sobre estos corredores.¹⁴ Eso llevo a que precisamente el desarrollo de las fases del SITM estuviera acompañado de una baja afectación del suelo privado y con ello a que no se presentaran inmediatamente procesos de recualificación en la ciudad.¹⁵

1.6. LA IMPORTANCIA DE REVISAR EL POT.

El SITM contemplaba dentro de sus impactos, el físico y espacial que de acuerdo a la concepción del proyecto estaba relacionado con el ordenamiento del territorio. En primer lugar, la existencia de un cambio en el perfil vial de los corredores traería consigo la priorización del transporte público alrededor no sólo, de los ejes troncales sino también de sus alrededores.¹⁶ Lo anterior, llevaría a que se adecuara el espacio público para mejorar la calidad urbanística de los entornos y se fomentara la utilización de modos de transporte no motorizados en aquellas áreas en las cuales se demostrará su complementariedad con el SITM. Existirían unas mejoras en la accesibilidad que reducirían los tiempos y costos de los viajes, promoviendo la

¹³ Ver DNP. “Documento Conpes 3370. Sistema integrado del servicio público de transporte masivo de pasajeros del Área Metropolitana de Bucaramanga- seguimiento”. p.9. Documento electrónico.

¹⁴ Comparar DNP. “Documento Conpes 3370. Sistema integrado del servicio público de transporte masivo de pasajeros del área metropolitana de Bucaramanga- seguimiento”. p.9. Documento electrónico.

¹⁵ Comparar Jácome, Francisco. “Macroproyecto urbano para la primera fase del Sistema Integrado de Transporte Masivo (Metrolínea). AMB”.

¹⁶ Comparar DNP. “Documento Conpes 3298. Sistema Integrado del Servicio Público Urbano de Transporte Masivo de Pasajeros del Área Metropolitana de Bucaramanga”. p.3. Documento electrónico.

densificación de algunas zonas contiguas a los portales y estaciones, facilitando el desarrollo de procesos de renovación urbana y desarrollo inmobiliario y la descentralización de actividades de comercio y servicios. Además, el ajuste de las vías para el servicio de rutas alimentadoras contribuiría a mejorar los entornos y las condiciones de zonas deprimidas en los municipios de Floridablanca, Piedecuesta y Girón y finalmente incrementaría las posibilidades de acceder a las ofertas de empleo y servicios sociales.

Para lograr estos propósitos relacionados con el ordenamiento del territorio, el Gobierno Nacional señalaba la importancia de desarrollar acciones complementarias, en donde los municipios y el ÁMB orientaran “procesos de gestión urbana, como proyectos de construcción de espacio público, de renovación y de desarrollo inmobiliario en torno al SITM”¹⁷. Para desarrollar esas orientaciones se requeriría en algunos casos ajustar los Planes de Ordenamiento Territoriales de los respectivos municipios, en lo que tiene que ver con el uso del suelo, las densidades, tratamientos y aprovechamientos, permitiendo la densificación y el aprovechamiento de usos mixtos especialmente en los alrededores de las estaciones.¹⁸

1.7. LA INCORPORACIÓN DEL MACROPROYECTO DEL SITM A LA REVISIÓN DEL POT

La administración municipal adelantó los estudios correspondientes para revisar su POT. Uno de los aspectos fundamentales a la hora de revisar este documento que ya había superado su vigencia, consistía en incorporar el SITM al ordenamiento del territorio. El POT anterior, “Bucaramanga Empresa de Todos” no hacía mención al SITM – Metrolínea pues en el año 2000 en el que fue formulado esta aún no era una prioridad para la ciudad.

¹⁷ Ver DNP. “Documento Conpes 3298. Sistema Integrado del Servicio Público Urbano de Transporte Masivo de Pasajeros del Área Metropolitana de Bucaramanga”. p.6. Documento electrónico.

¹⁸ Comparar DNP. “Documento Conpes 3298.Sistema Integrado del Servicio Público Urbano de Transporte Masivo de Pasajeros del Área Metropolitana de Bucaramanga”. p.6. Documento electrónico.

Por tanto, la Alcaldía Municipal consideró prioritario articular el SITM junto con el espacio público y los cambios en los perfiles viales que este genera al modelo de ordenamiento territorial. En ese orden de ideas, se desarrolló un Macroproyecto titulado “Macroproyecto urbano para primera fase del Sistema Integrado de Transporte Masivo(Metrolínea) Área Metropolitana de Bucaramanga”, el Macroproyecto señaló una serie de acciones que orientarían una serie de transformaciones en los alrededores de los portales y estaciones del SITM, proponiendo en algunos casos nuevos usos del suelo y en otros la utilización de herramientas de gestión territorial para desarrollar fines particulares a cada tipo de sector e intervención. Dicho estudio fue incorporado a la revisión del Plan de Ordenamiento Territorial.

2. MARCO CONCEPTUAL: LA RELACIÓN ENTRE LOS PROCESOS DE PLANEACION URBANA Y LA IMPLANTACIÓN DEL TRANSPORTE PÚBLICO

2.1. PLANEACIÓN PREVIA A LA IMPLANTACIÓN DEL TRANSPORTE PÚBLICO: EL CASO DEL TRANSIT ORIENTED DEVELOPMENT (TOD)

En los últimos años la noción del urbanismo TOD, es decir del desarrollo orientado al tránsito ha cogido mucha fuerza y se ha convertido en un modelo y referente en la articulación entre el desarrollo urbano y los sistemas de transporte¹⁹. El caso del TOD es lo contrario al caso del desarrollo orientado al auto, que contribuyó al surgimiento de suburbios en donde los vehículos privados se destacan por ser el principal medio de acceso hacia entornos en donde la actividad residencial y los centros de empleo no suelen integrarse.²⁰

El concepto del TOD, cuenta con unos principios entre los cuales se encuentran la creación de comunidades compactas, con mezcla en los usos del suelo y con un diseño que le da gran prioridad al peatón y al ciclista. La idea de esta noción del urbanismo es que en los alrededores de las existentes o futuras estaciones de transporte público se generen o se revitalicen desarrollos con esas características.²¹

El transporte orientado al desarrollo se convierte en una guía para la planificación local de las ciudades. Como se mencionó anteriormente uno de sus principios es promover la mezcla de usos residenciales, comerciales y los centros de empleo en entornos que estén pensados y diseñados para el peatón, pero sin excluir al automóvil. Se pretende que las caminatas entre las estaciones y los puntos de destino sean de aproximadamente 10 minutos y que estas sean sobre entornos agradables y

¹⁹ Comparar. Transit Cooperative Research Program. “Transit Oriented Development and Joint Development in the United States: a literature review”. Octubre, 2012.

²⁰ Comparar Ian Carlton- Institute of Urban and Regional Development.. “Histories of Transit-Oriented Development: Perspectives on the Development of the TOD Concept Real Estate and Transit, Urban and Social Movements, Concept Protagonist”. University of California, Berkeley. 2007

²¹ Comparar Rodriguez, Jean Paul “ Urban Transportation”.Rodriguez, Jean Paul. *The Geography of Transport Systems*. New York: Routledge, 2009

seguros, en donde se preserven los elementos naturales de cada lugar.²²En lo que tiene que ver con la vivienda, se espera que un plan de TOD garantice desde sus inicios en los lugares en donde la legislación lo permite, la disponibilidad de suelo para la construcción de vivienda a precios accesibles, permitiendo que el modelo TOD se ofrezca a todos los estratos socioeconómicos y no se convierta en un generador de segregación sino que por el contrario integre y transforme las estructuras urbanas de toda la entidad territorial.

La preparación que efectúan ciertas ciudades cuando van a implantar un sistema de transporte público en relación con el ordenamiento del territorio será catalogada en la presente investigación. como: *la planeación previa a la implantación del transporte.*

2.2. LA PLANEACIÓN URBANA POSTERIOR A LA IMPLANTACIÓN DEL SISTEMA DE TRANSPORTE

El transporte y las decisiones que tienen que ver con los usos del suelo están en constante interacción. Las decisiones que se tomen con respecto al transporte afectan el uso del suelo, la accesibilidad y la conexión de determinados usos con el resto de la ciudad hacen que la aglomeración que exista sobre ese uso se potencialice y adquiera unas ventajas en términos de localización y competitividad.²³Este caso se refiere a una planificación que en la presente investigación será abordada como una *planificación posterior a la implantación*, en donde se considera que la accesibilidad que otorgará el sistema se articulará con posibles nuevos desarrollos o transformaciones urbanas, mediante lo establecido en procesos de planeación.

Particularmente la política pública que orienta los SITM señala la importancia de realizar revisiones a los Planes de Ordenamiento Territoriales con el

²² Comparar San Francisco Bay Area Rapid Transit District. *Bart Transit-Oriented Development Guidelines*. June 2003.

²³ Comparar. *The geography of transport systems*. Chapter 6. Urban Transportation Jean Paul Rodriguez, Claude Comtois and Brian Slack (2009), New York: Routledg.

fin de actualizar la normatividad urbana de las áreas de influencia de los SITM, de tal manera que la inversión pública que se ejecute y se planea invertir, “se articule con una correcta planificación urbana de forma tal que entre ambas propicien la transformación de dichos corredores convirtiéndolos en polos y ejes de desarrollo que generen transformación urbana”²⁴.

2.3. LA PLANEACIÓN QUE SE AJUSTA A UNA TENDENCIA.

De otro lado, las condiciones del uso del suelo afectan la actividad del transporte, pues inciden en que el transporte deba integrarse a aquellas áreas que prestan determinados servicios o cumplen con un papel específico en el desarrollo y ordenamiento de la ciudad.²⁵ Este tipo de planificación será mencionada como una *planeación que se ajusta a una tendencia*, es decir, la implantación del sistema se adecua a unas condiciones urbanas que vienen ocurriendo así no se haya establecido explícitamente en la normatividad urbana una relación entre los Sistemas Integrados de Transporte y esos nuevos desarrollos.²⁶

En la presente investigación, se observarán algunos casos en los que la implantación del SITM Metrolínea pretende mejorar las condiciones de accesibilidad de determinados lugares y otros en los que el SITM decide articularse a unos usos del suelo que son generadores de viajes y cuya cobertura es considerada importante para el sistema pues le permiten crecer en relación a sus cifras de cobertura.

2.4. LA PLANEACION URBANA Y EL TRANSPORTE: EL CASO DE CURITIBA

El desarrollo de Curitiba se ha convertido en un ejemplo de la planificación orientada al transporte público, cuyos elementos se describirán más adelante. Desde 1941

²⁴ Ver Alcaldía de Bucaramanga. “Revisión y ajuste. POT, Documento No 01”, 2011. p.36. Documento electrónico.

²⁵ Comparar. Smarth Growth and The Transportation – Land Use Connection: What does the Research Tell Us? . Susan Handy. Department of Environmental Science and Policy. University of California at Davis. 2002.

²⁶ Comparar. Thor, Ghary. “Integrating Land Use and Transportation Planning through Placemaking”.s.f.

Curitiba contó con un plan de desarrollo urbano llamado el Plan Agache, diseñado por el arquitecto francés Alfredo Agache, no obstante, la ciudad experimentó un crecimiento poblacional de 300,000 habitantes en 1950 a 2.1 millones de habitantes para el año 1990, lo que llevó a considerar que el plan estaba desactualizado pues no consideraba los impactos de ese crecimiento sustancial de población.²⁷ Por lo tanto, el alcalde Ivo Arzua en el año 1964 convocó a ingenieros y arquitectos a presentar propuestas para el crecimiento y el desarrollo urbano de la ciudad, que se consolidaran en el Plan Director, este plan lo dirigió el arquitecto Jaime Lerner, quien después fue alcalde de la ciudad durante los periodos: 1971-1975, 1979-1983, 1989-1992 y gobernador del estado de Parana donde se encuentra ubicada Curitiba desde 1993 a 2002. Parte de las transformaciones y la innovación entre la articulación del sistema BRT, la malla vial y los usos del suelo se debió a la creatividad y continuidad de la gestión realizada por Lerner.²⁸

El plan director vislumbraba la construcción de unos ejes estructurales que “salían del centro de la ciudad a lo largo de los cuales el centro debía crecer linealmente”.²⁹ Otra de las características aprobadas en el plan director tenía que ver con la consolidación de una estructura vial jerarquizada en donde cada vía cumplía con una función específica. El plan director estableció además como lineamiento la peatonalización de varias vías del centro de la ciudad, en 1970 se estableció que una vía principal del centro tradicional debía ser cerrada al tráfico de vehículos, tal fue el caso de la Rua XV de Novembro que se convirtió en la primera acera del país.³⁰ En la formulación del plan director el uso de carriles exclusivos para autobuses aún no estaba especificado.

²⁷ Comparar. The Encyclopedia of Earth. *Curitiba Brazil*. October 16, 2008.

²⁸ Karris Brian; McCartney Kelly. “Curitiba, Brazil. Transportation Case Study”. December, 2006.

²⁹ Ver. Comparar Ardila, Arturo. “Curitiba; una historia de cambio en la ciudad y los planes”. Tercer curso de gestión urbana para Latinoamérica Lima-Perú, febrero 9 al 19 del 2003.

³⁰ Comparar Unión Iberoamericana de Municipalistas. “Sistematización de la experiencia Plan de Movilidad Urbana-Curitiba, Brasil”. Agosto, 2011.

De igual forma, el Plan Director desarrolló un sistema trinario que contaba con carriles exclusivos para el transporte público, 2 carriles para el tráfico lento que permiten el acceso a comercio y residencias y dos carriles externos de tránsito rápido.³¹ En 1979; unos años después de la implementación del Plan Director, surgió la Red Integrado de Transporte de Curitiba; esta red continuó basándose en el plan director. La red buscaba solucionar el hecho de que no era posible viajar entre los distintos barrios de la ciudad sin ir al centro, por ello se crearon rutas interbarrios que circundaban el centro. Junto con esta red se continuaron desarrollando los ejes estructurales del sistema y los carriles exclusivos de transporte público.

En Curitiba se optó por fortalecer una planificación urbana que permitiera el desarrollo de usos mixtos en vez de una zonificación donde se segregaran los usos del suelo, el propósito principal de dicha alternativa consistía en reducir la distancia en los viajes. Actualmente el sistema cuenta con 390 rutas y para ellas dispone de 2,000 buses, es usado por 2.1 millones de pasajeros diarios, lo que representa el 85 % de la población de Curitiba.³² La estrategia de Curitiba consistió en promover el desarrollo de usos del suelo densos a lo largo de las rutas de buses existentes y proyectadas en la ciudad mediante el sistema BRT. La articulación entre la implantación del sistema y sus dinámicas de planificación han llevado a que esta ciudad sea reconocida como un ejemplo en la consolidación de áreas residenciales, comerciales y recreacionales de alta densidad, además de la preservación e integración de los elementos naturales en proximidad a las estaciones del sistema de transporte público.

De otro lado, Curitiba es reconocida por sus aportes en el desarrollo ambiental, no solamente por lograr reducir los viajes y el uso de los carros particulares, sino también por las zonas verdes creadas y preservadas. Hoy en día la ciudad cuenta con 1,000 parques que no presentan condiciones de deterioro y están integradas con el sistema de transporte público mediante una vía gratuita en la cual

³¹ Comparar Ardila, Arturo. "Curitiba; una historia de cambio en la ciudad y los planes".

³² Comparar Iclei, Local Governments for Sustainability. Ecomobility. Curitiba, Brazil. "A model for transit oriented planning". October 2011.

los buses verdes y las ciclorrutas permiten que todos los sectores sociales puedan disfrutarlos.³³

El caso de Curitiba, es la representación de un modelo de *planificación previa al sistema de transporte*, en donde con la adopción del plan director se estableció un modelo de ciudad que priorizo mayores densidades sobre los ejes estructurales del sistema, junto con el fortalecimiento del espacio público en los alrededores de este. El sistema creció y se fue adaptando a los crecimientos y retos de la ciudad, sin embargo la articulación entre la planificación urbana y su implantación se dio antes del auge de este, es decir que es un modelo de planeación urbana previa al transporte público cuya relación es constante y continua en la medida en la que el sistema crece.

³³Comparar. The Encyclopedia of Earth. *Curitiba Brazil*.

3. LA IMPLANTACIÓN DEL SITM Y SU INFLUENCIA EN EL ORDENAMIENTO DEL AREA METROPOLITANA DE BUCARAMANGA

El POT de Bucaramanga, fija un modelo territorial urbano, que cuenta con una visión metropolitana, entendida como una estructura multipolar en donde “la especialización de los diferentes sectores de la ciudad según la vocación de uso del suelo permitirá el desarrollo integral del territorio, estableciendo un lugar para cada cosa y que cada cosa quede en su lugar”³⁴. De igual forma, el POT en su modelo territorial urbano plantea la creación de “núcleos de actividad múltiples que equilibren la funcionalidad del territorio, conectados por un sistema vial primario y fundamentado en la promoción y el desarrollo de los sistemas estructurantes del Territorio”³⁵.

Pese a esto, los estudios para la revisión del Plan de Ordenamiento Territorial, concluyen que “el modelo general de los POT municipales no es policéntrico en sentido estricto y más bien hace una apuesta por “áreas funcionales extensas”³⁶, es desde ese punto de partida que se hace un llamado a la importancia de plasmar una visión metropolitana en el ordenamiento territorial. Después de estudiar los Planes de Ordenamiento Territoriales de los municipios que conforman el AMB, se concluyó que:

La lectura simultánea de los POT vigentes de los cuatro municipios que conforman el Área Metropolitana de Bucaramanga, indica que existe una debilidad del ordenamiento a esa escala, donde el enfoque se centra en las expectativas municipales, sin una estrategia explícita de complementariedad regional.³⁷

Esto llevo a que se plantearan cuatro centralidades en los alrededores de donde se ubicaran los portales de los cuatro municipios que conforman el Área Metropolitana. La revisión del Plan de Ordenamiento Territorial pasa entonces a modificar el modelo de ordenamiento a partir de la estructura de portales del SITM.

³⁴ Ver Alcaldía de Bucaramanga. “POT, Documento de Formulación”, 2010. p.56. Documento electrónico.

³⁵ Ver Alcaldía de Bucaramanga. “POT, Documento de Formulación”. p.56. Documento electrónico.

³⁶ Ver Alcaldía de Bucaramanga. “Revisión del POT, Bucaramanga Empresa de Todos. Componente de Gestión”, 2010. p.43. Documento electrónico.

³⁷ Ver Alcaldía de Bucaramanga. “Revisión del POT, Bucaramanga Empresa de Todos. Componente de Gestión”.p.43. Documento electrónico.

3.1. LA ESTRUCTURA POLICÉNTRICA Y LOS PORTALES DEL SISTEMA

a. Portal Norte: La centralidad Portal Norte tiene como objetivo consolidar el norte de Bucaramanga, “integrando el área de actividad múltiple que plantea el POT, junto con el portal programado para el SITM”³⁸. Dentro de las actuaciones prioritarias propuestas, se encuentra la formulación de procesos de mejoramiento integral, teniendo en cuenta que en la zona predomina la vivienda de origen informal. De igual forma, se plantea el desarrollo de actuaciones en las zonas que cuentan con el tratamiento de renovación urbana, con el fin de consolidar una centralidad que cuente con la presencia de actividades económicas como: el comercio, los servicios, centros de empleo y equipamientos, que complementen la oferta de vivienda existente y futura. (Ver anexo 2. Usos del Suelo propuestos en la Centralidad Norte). Se buscaba también, implementar una estación en el Norte que en un futuro sirviese “para el transporte de cercanías y el intercambio modal con el transporte público urbano, articulando el portal norte de Metrolínea para pasajeros desde y hacia los municipios del norte del Departamento de Santander y el Sur del Cesar.”³⁹.

Implantación del sistema: El sistema aún no ha sido implementado en el norte de Bucaramanga, lo que quiere decir que actualmente las rutas convencionales son las que están desplazando a la población que visita este sector. Asimismo, el portal tampoco ha sido construido. Sin embargo, se calcula que este beneficiara a 80 mil personas y representara el 5.83% de los pasajeros que se movilizan a diario.⁴⁰ Teniendo en cuenta que las proyecciones de los sistemas de transporte son a largo plazo y que en este sector planteado como centralidad aún no ha pasado nada, no se pueden llegar a conclusiones con respecto a las dinámicas, problemáticas y características de la implantación y la relación con lo planteado. Sin embargo, hay que destacar que ya se legalizaron unos barrios que se encuentran ubicados en el

³⁸ Ver Alcaldía de Bucaramanga. “Revisión y ajuste, POT, Documento No.012”,2011. p.215. Documento electrónico.

³⁹ Ver Alcaldía de Bucaramanga. “Revisión y ajuste, POT, Documento No.012”. p.215. Documento electrónico.

⁴⁰ Comparar. Vanguardia Liberal. “Metrolínea entrará al Norte en seis meses”. Febrero, 2012. Consulta electrónica.

Norte y a su vez se inició el proceso de construcción de 2.760 viviendas de interés prioritario; lo que quiere decir que “de las 4.621 viviendas de interés prioritaria a las que aspira tener Bucaramanga, en el marco de las cien mil unidades habitacionales prometidas por el Gobierno Nacional, 60% serán construidas en el norte de la ciudad⁴¹”.

Eso quiere decir que la relación entre la centralidad del Norte y la implantación del sistema corresponde a una *planificación previa a la implantación del sistema*, no solamente por lo señalado en los estudios de la revisión, sino también porque lo que se desarrolla se hace antes del contacto entre el sistema y el sector, donde la prioridad de consolidar la vocación de vivienda de interés social y prioritario tiene más peso que los indicadores que el sistema logre una vez inicie su operación allí.

b) El portal de Floridablanca: Hay que destacar que el municipio de Floridablanca tiene la mayor tasa de crecimiento poblacional del AMB (3.05%).⁴² Dentro de Floridablanca se ubica uno de los centros alternos del AMB, Cañaveral, que con el tiempo ha concentrado la prestación de servicios, existe en este una alta concentración de establecimientos, se encuentran ubicados centros comerciales, centros educativos, centros recreativos y centros de salud.⁴³

El portal de Floridablanca es muy importante en un contexto metropolitano, pues si bien en Floridablanca el uso comercial es predominante, la actividad económica del AMB sigue concentrándose en Bucaramanga, donde de acuerdo al DANE se encuentran el 69 % de los establecimientos con actividad económica del AMB.⁴⁴ La concentración de la actividad económica en Bucaramanga hace que los flujos de los desplazamientos desde Floridablanca, Piedecuesta y Girón hacia Bucaramanga aumenten y lleven a que el tráfico y la congestión se concentren en estos corredores. Es por eso, que la revisión del POT busca que se establezca un

⁴¹ Ver. Vanguardia Liberal “En el norte se construirían 2.760 viviendas de interés prioritario”. Agosto, 2012. Consulta electrónica.

⁴² Comparar Área Metropolitana de Bucaramanga. “Plan de Desarrollo Metropolitano”. p. 181. Documento electrónico.

⁴³ Comparar Concejo Municipal de Floridablanca. “Acuerdo 008, Por medio del cual se adopta la Revisión Parcial del POT del municipio de Floridablanca”.p.4. Documento electrónico.

⁴⁴ Comparar Alcaldía de Bucaramanga. “Revisión y Ajuste, POT, Documento No 02”, 2012.p.72. Documento electrónico.

modelo de ciudad poli céntrico en donde los núcleos de actividad estén distribuidos sobre el AMB; como consecuencia se plantea que la construcción del portal de Floridablanca este acompañada de la edificación de un nodo empresarial. Principalmente se piensa en desarrollar un centro empresarial como un espacio en el que se ubiquen oficinas y a su vez cumpla usos dotacionales y comerciales.⁴⁵

Los medios que se necesitarían para poder desarrollar dicho proyecto implicarían el desarrollo de un plan parcial y el ajuste de la normatividad urbana que se reconoce por ser industrial y residencial en la autopista que conecta a Floridablanca con Piedecuesta, se requeriría entonces que la norma permitiese el establecimiento de oficinas y usos comerciales. De otro lado, se espera que el portal esté conectado con un terminal satélite que cumpla con rutas intermunicipales e incluso sirva como origen para los viajes hacia Bogotá y otras ciudades intermedias.⁴⁶

Plano 2. Propuesta -Nodo empresarial Floridablanca



Fuente: Jácome Francisco. MAVD. "Macroproyecto urbano para la primera fase del SITM (Metrolinea). Área Metropolitana de Bucaramanga."

Implantación del sistema: El sistema esperaba en su primera fase que abarcaba al municipio de Floridablanca movilizar 160.000 usuarios diarios, no obstante en esta fase únicamente logró movilizar 62.000. La construcción del portal estaba estrechamente relacionada con la cantidad de pasajeros transportados, pues la

⁴⁵ Comparar Jácome, Francisco. "Macroproyecto urbano para la primera fase del Sistema Integrado de Transporte Masivo (Metrolinea). AMB". p.24. Inédito.

⁴⁶ Comparar. IMPAC. "Portal PQP Metrolinea", s.f. Consulta electrónica.

firma que estaba encargada de la ejecución de este portal recibía el 11.75 % de la tarifa del SITM por realizar la obra. Sin embargo, el bajo flujo de pasajeros llevo a que Metrolínea no tuviera como pagarle a la firma por los adelantos realizados, llevando a que el consorcio recibiera menos de lo esperado y por ende generándole pérdidas económicas. Esto llevo a que gerente de Metrolínea tuviera que solicitarle a la nación gestionar entre 50 mil y 100 mil millones de pesos para pagarle al consorcio lo adelantado y para concluir la obra. De acuerdo al gerente, “el proyecto tiene un porcentaje de ejecución del 48%, pero hasta ahora se le ha pagado al concesionario menos de un 10% de los \$100 mil millones que cuesta la obra”.⁴⁷ Además de esto, la obra lleva un año y medio paralizada por una medida cautelar impuesta mediante una acción popular, es importante resaltar que los motivos de esta no la conocen los principales medios de comunicación de la región, sólo se sabe que existe un pleito jurídico.

Hasta el momento no se han manifestado intereses relacionados con lo planteado frente a la construcción de un centro empresarial. Es decir que ese desarrollo planteado está catalogado como un modelo de planificación *futuro a la implantación del SITM* pues hasta el momento no ha mostrado ningún indicio de desarrollar lo planteado. Esto no solamente responde a el bajo flujo de pasajeros que transporta el sector, sino también a la cercanía del portal con la ya puesta en ejecución Zona Franca Santander que aún cuenta con locales disponibles para cierto tipo de empresas. De igual forma, en un área próxima al portal se desarrollará un nuevo centro comercial llamado parque Arauco que contará con 30.000 metros cuadrados destinados a locales comerciales y 8 mil a una torre de uso mixto con oficinas y un hotel⁴⁸

c. El Portal de Piedecuesta: Piedecuesta, por su parte cuenta con la menor tasa de crecimiento (1.25 %), esta cifra podría explicarse por la pérdida de atracción

⁴⁷ Ver. Vanguardia Liberal. “Portal de 'Papi Quiero Piña' es un problema de \$100 mil millones”: Metrolínea”. Febrero, 2013. Consulta electrónica

⁴⁸ Comparar. Vanguardia Liberal “Cañaveral será el polo comercial de la ciudad: Gerente de Parque Arauco”. Diciembre, 2011. Consulta electrónica.

de este municipio debido a la precaria dotación de servicios públicos y de políticas de vivienda.⁴⁹ Sin embargo, el Gobierno Nacional bajo la figura de los *Macroproyectos de Interés Social Nacional*⁵⁰, espera construir veintiséis mil unidades de vivienda, entre ellas diez mil de VIS en Piedecuesta, con el Macroproyecto Ciudad Pienta, lo que le traerá unos retos enormes al municipio pues no cuenta con los equipamientos que soporten un desarrollo de esa escala.

Piedecuesta cuenta con una oportunidad ya que allí están localizados centros de innovación tecnológica y existe la posibilidad de generar zonas especializadas, sin embargo los patrones de localización de estos centros son dispersos.⁵¹ En primer lugar hay que destacar que en Piedecuesta existen equipamientos que se encuentran localizados en áreas periféricas, sumado a que “no existen ofertas de usos del suelo que propicien empleo y servicios”⁵². De otro lado hay una ausencia de áreas de uso múltiple que se interrelacionan con la presencia de grandes predios sin desarrollar en el municipio.

En resumen, lo que se espera es que dado el acelerado proceso de desarrollo de las zonas de vivienda en el sector, estas se complementen con usos múltiples sobre la *transversal de Guatiguará*⁵³. Se espera entonces que mediante la implementación de la segunda fase del SITM hacia Piedecuesta, esta se convierta en una red vial ordenadora del sector y a su vez transformadora del espacio urbano.⁵⁴ No obstante,

⁴⁹ Comparar Área Metropolitana de Bucaramanga. “Plan de Desarrollo Metropolitano”.p.150. Documento electrónico.

⁵⁰ Macroproyectos de Interés Social Nacional entendidos como “el conjunto de decisiones administrativas y de actuaciones urbanísticas, definidas de común acuerdo entre el Gobierno Nacional y las administraciones municipales y distritales, para la ejecución de operaciones urbanas integrales de impacto municipal, metropolitano o regional que garanticen la habilitación de suelo para la construcción de vivienda y otros usos”. Ver Congreso de la República. *Proyecto de ley 208. Por la cual se adoptan medidas para promover la oferta de suelo urbanizable y se adoptan otras disposiciones para promover el acceso a la vivienda*, 2010. Documento electrónico.

⁵¹ Comparar Alcaldía de Bucaramanga. “Revisión del POT, Bucaramanga Empresa de Todos”. Documento electrónico. p.115.

⁵²Ver Jácome, Francisco. “Macroproyecto urbano para la primera fase del Sistema Integrado de Transporte Masivo (Metrolínea). AMB”. Inédito.

⁵³ La transversal Guatiguará es la parte de la autopista que comunica a los municipios de Floridablanca con Piedecuesta y hacia el occidente con el municipio de Girón. Comparar Sociedad Colombiana de Arquitectos, Regional Santander. “Macroproyecto Pienta”, 2011. Documento electrónico.

⁵⁴ Comparar Jácome, Francisco. “Macroproyecto urbano para la primera fase del Sistema Integrado de Transporte Masivo (Metrolínea).AMB”. Inédito.

ello implicaría una modificación normativa que permitiese el desarrollo de proyectos de uso múltiple que complementen los usos residenciales de alta densidad (Ver anexo 3. Propuesta Portal de Piedecuesta).

Implantación del SITM: Es importante aclarar que Piedecuesta hace parte de la fase 2 de Metrolínea, cuyas demoras para iniciar esta fase se debieron principalmente a la no presencia de este portal y a los requerimientos por parte del municipio en lo que tiene que ver con la infraestructura que soporte la operación de este. No obstante, la fase 2 inició en julio de 2012; el SITM cuenta con dos recorridos que difieren pero que tienen como destino la conexión entre Piedecuesta y Bucaramanga, además cuenta con 9 rutas internas alimentadoras, son 237 los vehículos que le prestan servicio a Piedecuesta y se espera incorporar a 50 buses convencionales que anteriormente prestaban el servicio, adaptándolos a una apariencia similar a los del SITM. . Al iniciar esta segunda fase se movilizaron 10 mil usuarios, lo que quiere decir que teniendo en cuenta que cada usuario realiza aproximadamente dos viajes, se realizaron 20.000 viajes diarios nuevos.⁵⁵ Teniendo en cuenta lo anteriormente mencionado, los flujos en Piedecuesta no han tenido ningún problema hasta el momento, por el contrario los usuarios exigen más frecuencias y menos tiempo de espera para realizar los desplazamientos, de manera que los desarrollos planteados si corresponden a lo que actualmente ofrece y espera fortalecer el SITM cuando cuente con toda la infraestructura requerida, como son: los intercambiadores, el portal, los pasos deprimido y la señalización.⁵⁶

En lo que tiene que ver con el portal, el predio comprado por Metrolínea se ubicaba sobre un uso residencial, por tanto mediante una modificación del Plan de Ordenamiento Territorial se cambió en el uso del suelo, permitiendo el uso mixto. Esta modificación no solamente consideró importante cambiar el uso donde se ubicaría el portal sino también los alrededores, considerando “la necesidad de incorporar a las dinámicas de desarrollo urbano el uso mixto para generar zonas

⁵⁵ Comparar. Vanguardia Liberal “Metrolínea mueve 20 mil pasajeros diarios adicionales con la Fase II”. Julio, 2012.

⁵⁶ Comparar. Vanguardia Liberal. “Metrolínea sí está listo para operar en Piedecuesta: Gerente”. Abril, 2012.

especializadas compatibles con el desarrollo de las actividades de vivienda, empleo, industria, ciencia y tecnología”.⁵⁷ En ese sentido, queda adoptado como uso principal los equipamientos colectivos municipales y metropolitanos para el transporte y la movilidad y como compatible los equipamientos educativos, de investigación y desarrollo tecnológico de bajo impacto junto con los servicios comerciales.⁵⁸

Esto quiere decir que en este caso existió una mezcla entre una *planificación previa* a la implantación del sistema, pues la normatividad alcanzó a ajustarse antes de que este iniciara su operación, junto con la posibilidad de una *planificación posterior a la implantación*, pues el sistema ya llega a Piedecuesta, sin embargo aún no se han desarrollado iniciativas que generen empleo y servicios sobre ese suelo que cambió de uso.

d. El portal de Girón: Girón, por su parte es el segundo municipio con mayor crecimiento poblacional, cuenta con una tasa del 2.5 %.⁵⁹ Hay que resaltar que el crecimiento poblacional de Girón tiene que ver con la alternativa de vivienda que este ha ofrecido en las últimas décadas, teniendo en cuenta que Bucaramanga se pobló mucho más rápido con precios del suelo elevados, lo que contribuyó a que Girón desarrollara una alternativa para la construcción de vivienda popular.

Girón cuenta con ciertas particularidades a la hora de pensar en el desarrollo de esta operación estratégica. En Girón se concentran usos del suelo con connotación industrial, alrededor del eje vial *Café Madrid- Palenque* se localizan ciertas industrias del AMB, también se encuentra allí el Centro de Ferias y Exposiciones-CENFER. Asimismo, en la zona industrial de Chimitá ubicada en este municipio, se sitúan dos parques industriales y la central de abastos. De otro lado, este es el municipio que se encuentra más cerca del aeropuerto que sirve al AMB. Finalmente, el centro histórico

⁵⁷ Comparar. Alcaldía de Piedecuesta. “Acuerdo No 018 de 2010. Por medio del cual se adopta una revisión excepcional del plan básico de ordenamiento territorial(PBOT) del municipio de Piedecuesta, 2010.

⁵⁸ Comparar. Alcaldía de Piedecuesta. “Acuerdo No 018 de 2010. Por medio del cual se adopta una revisión excepcional del plan básico de ordenamiento territorial(PBOT) del municipio de Piedecuesta,

⁵⁹ Comparar Universidad Industrial de Santander-UIS. “Diseño operacional y del sistema de recaudo y control SITM para el AMB”, 2007.

de Girón ha sido declarado como patrimonio cultural de Santander, lo cual ha hecho que sea una zona atractiva para el desarrollo turístico de la región.⁶⁰

De otro lado, en Girón se ha concentrado la construcción de vivienda para los estratos 1 y 2 lo que ha llevado a que tenga una vocación hacia el desarrollo de VIS, tal como se evidencia en la tabla. No obstante, hay que mencionar que en los últimos años han ocurrido frecuentes inundaciones debido a las precarias urbanizaciones en *zonas de alto riesgo*⁶¹.

Tabla 2. Construcción de viviendas por estratos en el AMB 2004-2009.

Municipio	Ubicación de las viviendas por estratos y participación %						Total
	1	2	3	4	5	6	
Bucaramanga	1.463 (9%)	1.339 (8%)	3.699 (22%)	7639 (46%)	854 (5%)	1.722 (11%)	16.766 (100%)
Floridablanca	180 (2%)	890 (11%)	2.535 (32%)	2.063 (26%)	2.153 (27%)	177 (2%)	7.998 (100%)
Girón	1.087 (38%)	1.088 (38%)	717 (25%)	3 (0%)	0 (0%)	0 (0%)	2.895 (100%)
Piedecuesta	62 (1%)	874 (21%)	2.370 (56%)	866 (16%)	6 (0%)	220 (5%)	4.198 (100%)
Total AMB	2.792 (9%)	4.191 (13%)	9.321 (29%)	10.371 (33%)	3.013 (9%)	2.169 (7%)	31.752 (100%)

Fuente: DANE

Fuente: DANE en: Alcaldía de Bucaramanga. "POT. Municipio de Bucaramanga., 2011.p.42.

Como se mencionó anteriormente, existen usos residenciales extensivos, sin embargo estos no están acompañados de núcleos de equipamientos. Se espera entonces, que el río Frio que rodea el municipio y hace parte de la estructura ecológica principal, se convierta en un elemento estructurante del territorio, contribuyendo a desarrollar parques lineales y a generar espacio público a partir de este.⁶² La fortaleza que tiene esta centralidad radica en que existen predios sin desarrollar, lo que hace que sea viable que se puedan generar en un futuro equipamientos. (Ver anexo 4. Propuesta Usos del Suelo- Portal de Girón).

⁶⁰ Comparar UIS. "Decreto 237, POT San Juan de Girón 2000-2009", 2001. p.9. Documento electrónico.

⁶¹ El 11 de febrero de 2005 se presentaron fuertes lluvias que ocasionaron deslizamientos de tierra en zonas de ladera debido al desbordamiento del Rio frio y sus quebradas afluentes; 760 familias fueron damnificadas y dos personas fallecieron. La vía de acceso que comunica a Girón con Bucaramanga fue bloqueada. Comparar Organización Panamericana de la Salud, Representación en Colombia. "Evento: Inundaciones en Girón y Bucaramanga- primera Ola Invernal", 2005. p.3. Documento electrónico.

⁶² Comparar Jácome, Francisco. "Macroyecto urbano para la primera fase del Sistema Integrado de Transporte Masivo (Metrolínea). AMB.". Inédito.

Implantación del SITM: En lo que tiene que ver con la implantación del SITM en Girón, este hace parte de la fase 3 y aún no ha sido desarrollada. Girón, no obstante es el caso de *una planificación posterior*, pues los parques lineales que quieren constituirse sobre el río de Oro y el parque ecológico malpaso únicamente fueron visibilizados como importantes o estratégicos cuando se acercaba la implantación del SITM y se debía generar espacio público como parte del sistema. De igual forma, como se señaló anteriormente Girón se ha convertido en una alternativa para la vivienda popular desde hace más de veinte años, sin embargo el acompañamiento de esos patrones de urbanización con el desarrollo de equipamientos y espacio público ha sido escaso. De otro lado, hay que destacar que lo planteado junto con los posibles efectos tiene una connotación pública, pues se pretende generar espacio público y usos dotacionales, sin hacer en ningún momento una mención hacia el desarrollo de proyectos comerciales e incluso residenciales.

3.2 LA RELACIÓN ENTRE EL ESPACIO PÚBLICO Y SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE MASIVO

La Política Nacional de Transporte Urbano señala la importancia de recuperar y generar espacio público, promoviendo un desarrollo ordenado en los corredores principales y en las áreas de influencia del SITM. En lo que tiene que ver con el espacio público, hay que mencionar que el índice de espacio público por habitante en Bucaramanga es bastante bajo (5m² por habitante, teniendo en cuenta que el óptimo a nivel nacional es de 15 m² por habitante).⁶³

En los estudios de la revisión se encontró que existía una desarticulación entre el espacio público y los demás sistemas estructurantes de la ciudad, como es el caso de los sistemas de movilidad, servicios públicos y las áreas de actividad. Se esperaba por tanto, incorporar el SITM al sistema estructurante de movilidad y contribuir a articular este sistema a la estructura urbana, mediante la accesibilidad a

⁶³ Comparar Alcaldía de Bucaramanga. “Revisión y ajuste, POT, Documento No 03”. p.24. Documento electrónico.

las redes de movilidad, la adecuación e incorporación de estándares urbanísticos y la implementación de modos alternativos de transporte.⁶⁴

Una problemática relacionada con el espacio público tiene que ver con que en los diez años de vigencia del POT no existió un esquema de aprovechamiento económico de este, lo que ha repercutido en la estructura urbana y en la reducción del mismo, así como en el aumento de la informalidad. Es por eso, que se plantea como una acción en el sistema de espacio público la regulación y el control del aprovechamiento económico del este, de manera “ordenada y controlada, garantizando la movilidad, seguridad y uso público, con el fin de lograr la preservación del ambiente, del patrimonio urbanístico arquitectónico”⁶⁵. El principio de aprovechamiento económico del espacio público puede incidir en las oportunidades de desarrollo en los alrededores de las estaciones y portales del SITM. Los parques en el AMB son clasificados por su: área, cobertura, función (social o ambiental), los equipamientos con los que cuentan, su área de influencia, (proximidad a las áreas residenciales de los usuarios de estos parques) y la disposición de medios alternativos de accesibilidad (peatonales, ciclo rutas, SITM, transporte particular).⁶⁶ Estos se clasifican de la siguiente manera

Gráfico 3. Caracterización de los parques en el AMB.



Fuente: Gráfico elaborado por la autora del presente trabajo de grado con base en información obtenida en: la Alcaldía de Bucaramanga. “Revisión y ajuste, POT, Documento No.012 de 14”, 2011. p.69.

⁶⁴ Comparar Alcaldía de Bucaramanga. “Revisión y ajuste POT, Documento No 03”. p.49. Documento electrónico.

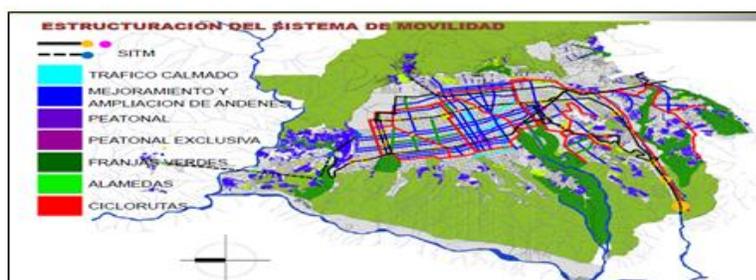
⁶⁵ Ver Alcaldía de Bucaramanga. “Revisión y Ajuste, POT, Documento No 02”. p.191. Documento electrónico.

⁶⁶ Comparar Alcaldía de Bucaramanga. “Revisión y ajuste POT, Documento No 03”. p.69. Documento electrónico.

Los parques de bolsillo fueron pensados como posibles desarrollos próximos a los ejes del SITM, en estos se pueden incorporar “servicios de estacionamiento para motocicletas y bicicletas, así como casetas de ventas, mobiliario urbano, juegos para niños y arborización”⁶⁷. En los estudios de la revisión del POT se propusieron 18 parques de bolsillo en las áreas próximas al SITM.

De otro lado, en lo que tiene que ver con las ciclorutas, el POT establece la importancia de articular esta red con el SITM, es así como en los lineamientos de estas se encuentra la articulación con las estaciones del SITM, tal como se muestra en el siguiente plano.

Plano 3. Estructuración del Sistema de Movilidad.



Fuente: Alcaldía de Bucaramanga. “Revisión y ajuste POT, Documento No 03 de 14, 2011.

3.3. LA RECUPERACIÓN Y READECUACIÓN DE LOS ANDENES. Y EL SITM

La recuperación de los andenes es una medida que se articula los proyectos de infraestructura vial de la ciudad y por tanto a las obras del SITM-Metrolínea, puesto que allí se generan ampliaciones, mejoramientos y pasos a desnivel, lo que lleva a que los andenes deban ser readecuados de acuerdo a las nuevas condiciones.⁶⁸ No obstante, es importante resaltar que la adecuación y ampliación de los andenes no corresponde únicamente a las áreas próximas por donde pasa Metrolínea, sino

⁶⁷ Ver Alcaldía de Bucaramanga. “Revisión y ajuste, POT, Documento No.012”. p.9. Documento electrónico.

⁶⁸ Comparar DNP. “Documento Conpes 3370, Sistema Integrado del Servicio Público de transporte masivo de pasajeros del Área Metropolitana de Bucaramanga- seguimiento”. p.16. Documento electrónico.

también a aquellas en donde al pasar Metrolínea, el tráfico y especialmente los buses convencionales fueron desviados hacia zonas donde las vías no aceptaban esa capacidad; estas desviaciones han traído como consecuencia: deterioro, congestión, invasión del espacio público tanto por los estacionamientos como por las ventas informales en los andenes.

3.4. LAS OPERACIONES URBANAS ESTRATÉGICAS

En primer lugar, hay que destacar que las operaciones urbanas estratégicas cumplen un papel no solamente en el entorno que las rodea, sino también en la ciudad, su desarrollo no está aislado y corresponde a una articulación de actuaciones y proyectos en zonas que son trascendentales para la ciudad, estas operaciones son reconocidas por ser nodos de oportunidad. Las operaciones urbanas estratégicas están pensadas como una manera de transformar positivamente la estructura urbana. En ese orden de ideas, las operaciones urbanas estratégicas permiten afianzar el modelo de desarrollo territorial que la entidad territorial busca alcanzar, en este caso el AMB.

En el AMB se definieron unas operaciones urbanas estratégicas enmarcadas bajo el principio del equilibrio metropolitano, buscando así que estuvieran distribuidas a lo largo del AMB, considerando aspectos como: su localización, sus condiciones urbanísticas, la relación con el SITM y el rol de estas en contextos municipales y metropolitanos.⁶⁹ Fue así, como se estableció que sus objetivos y componentes son:

Generar complementariedad de las acciones públicas, definir instrumentos de gestión de acuerdo a las condiciones existentes, optimizar los procesos de formulación y adopción de proyectos y definir y establecer mecanismos de coordinación y responsabilidad tanto al interior de la administración municipal como para las instituciones municipales.⁷⁰

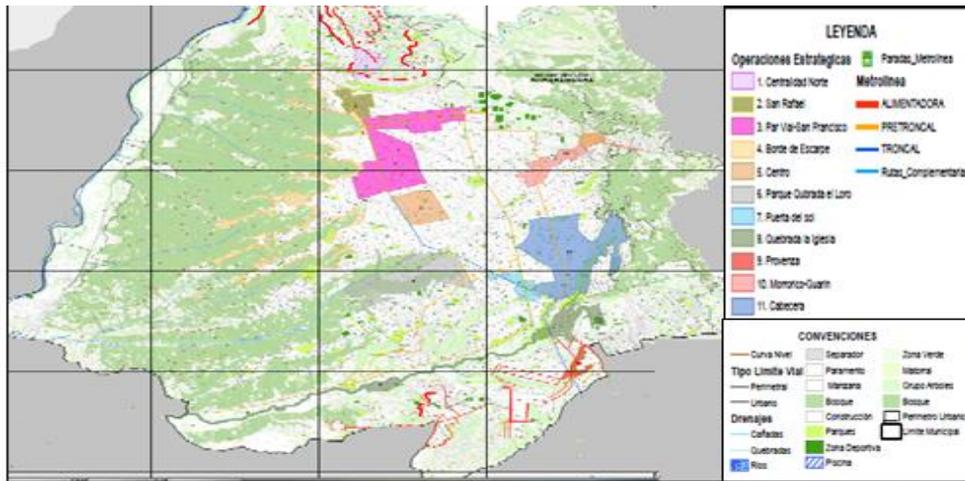
La relación explícita entre las operaciones urbanas estratégicas y el SITM se evidencia en el siguiente plano; en donde las rutas alimentadoras, pretroncales,

⁶⁹ Comparar Alcaldía de Bucaramanga. “Revisión y ajuste. POT, Documento No 01”. p.59. Documento electrónico.

⁷⁰ Ver Alcaldía de Bucaramanga. “Revisión y ajuste. POT, Documento No 01”. p.59. Documento electrónico.

troncales y complementarias rodean a las proyectadas operaciones urbanas estratégicas.

Plano 4. Operaciones Urbanas Estratégicas



Fuente: Alcaldía de Bucaramanga. "Revisión y ajuste. POT, Documento No 01 de 14", 2011, p.60.

3.5. LA PLANEACIÓN URBANA PREVIA Y LA QUE SE AJUSTA A LA IMPLANTACIÓN DEL SITM: EL CASO DEL CENTRO DE BUCARAMANGA

El centro de Bucaramanga es reconocido por el AMB como un espacio representativo ya que se encuentran ubicados equipamientos importantes para la ciudad, de igual forma es el área comercial y de servicios más grande del AMB. Esta es un área de oportunidad para el SITM pues:

Se trata en efecto de una pieza clave dentro del conjunto del área de actividad comercial del Centro, pues constituye un punto de contacto de esa centralidad con el corredor troncal, ya que involucra dos estaciones y un eje de conexión peatonal de gran escala como la calle 36, que articula el complejo gubernativo localizado al occidente de la carrera 15 (corredor troncal) y extensa áreas de comercio y servicios al oriente de la misma.⁷¹

Tal como se ha mencionado, el centro tiene una connotación comercial a la que hay que añadirle la presencia de la plaza de mercado central. Al instaurarse el SITM, que cuenta con estaciones muy próximas, la movilidad peatonal se hace más intensa. El incremento de la movilidad peatonal en el sector no está acompañado de

⁷¹ Ver Alcaldía de Bucaramanga. "Revisión y ajuste. POT, Documento No 08". p.115. Documento electrónico.

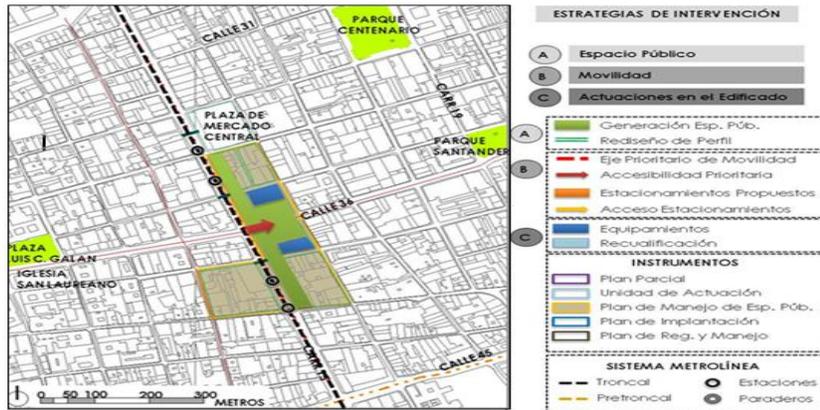
una adecuación y construcción de espacio público peatonal, lo que se pretende entonces es lograr un manejo adecuado de la accesibilidad que fortalezca la creación de espacio público; haciendo énfasis en la movilidad peatonal.

En resumen, se busca fortalecer el centro tradicional de la ciudad, potencializando los inmuebles de interés cultural que se encuentran allí, junto con la localización de las actividades económicas consolidadas mediante acciones que mejoren el espacio público de esta pieza central. Las propuestas complementarias tienen que ver con la recuperación de espacios tradicionales de dicho centro, como es el Centro Cultural del Oriente, el Teatro Santander y el Parque Bicentenario. Dichas iniciativas de recuperación de espacios concretos de la ciudad están acompañadas de proyectos de recuperación y adecuación del espacio público, que contemplan dos frentes: por un lado la recuperación de los andenes y vías peatonales y por otro lado, la construcción de nuevos parques.

Esta centralidad espera que el planeamiento urbano responda a las demandas peatonales de la zona, trayendo a consideración acciones como la construcción de estacionamientos para vehículos privados y bicicletas en el sector, considerando que el estacionamiento de los vehículos sobre las calles contribuye al déficit de espacio público. Para concluir, la operación estratégica del centro espera mediante la gestión pública realizar operaciones inmobiliarias que busquen garantizar la ubicación de equipamientos.⁷²

⁷² Comparar Alcaldía de Bucaramanga. “Revisión y ajuste POT, Documento No 08”. p.118. Documento electrónico.

Plano 5. Estrategias de Intervención en el centro de la ciudad.



Fuente: Jácome, Francisco, MAVD. "Macroproyecto urbano para la primera fase del Sistema Integrado de Transporte Masivo (Metrolínea). AMB", 2010. p.44.

Implantación del SITM: Si bien el SITM en el centro de la ciudad ha mantenido unos indicadores estables. Hay que destacar que en centro de Bucaramanga se concentran el 69% de los establecimientos comerciales del Área Metropolitana, lo que quiere decir que se esperaba que se concentraran muchos más viajes. No obstante, lo que ha ocurrido con la implantación del SITM en el AMB es que los estudios que lo sustentaron en el año 2005, establecían 580 mil pasajeros diarios, sin embargo los informes del Dane sobre transporte indican que sumados los pasajeros transportados en buses convencionales y los transportados por el SITM para el año 2012 se están moviendo 346.511 usuarios diarios.⁷³

Lo que quiere decir que en comparación con los últimos siete años, se están movilizand 140 mil pasajeros menos. De acuerdo a la directora del Área Metropolitana de Bucaramanga, Consuelo Ordoñez este cambio tiene que ver con el incremento de los automóviles particulares, las motos y el transporte informal. Las cifras relacionadas con el uso de las motocicletas son más elevadas en Bucaramanga que en Bogotá: en Bucaramanga hay 19 motos por cada 100 habitantes mientras que en Bogotá hay 8 por cada 100. En lo que tiene que ver con el transporte informal, de acuerdo a cifras de la Veeduría Metropolitana de Taxistas, en Bucaramanga hay 1.500 motos que operan como mototaxis, junto con 2 mil carros piratas y mil taxis

⁷³ Comparar. Vanguardia Liberal. "Transporte público perdió 141 mil pasajeros en 7 años". Octubre, 2012. Documento electrónico.

ilegales.⁷⁴ De acuerdo a los operativos realizados por las entidades de tránsito, en el año 2012 se han inmovilizado 188 taxis colectivos y más de cien mil carros piratas. Este es un caso particular pues lo planteado en la revisión no está estrechamente relacionado con las dinámicas propias del sistema, es decir en este caso se trata de soluciones propias que debe buscar el sistema, buscando ser más atractivo que el carro particular y que el transporte informal. De otro lado, lo estipulado en cuanto a la renovación urbana y consolidación del espacio público en el Centro continuará adelantándose pues no existen indicadores que sugieran que esas acciones disminuyen los flujos en esa área de la ciudad.

La planeación urbana previa a la implantación: La recuperación de espacios de interés cultural concretos para la ciudad como el Parque Santander, junto con la recuperación del Centro Cultural del Oriente y la estructuración de la renovación del Teatro Santander ; fueron acciones adelantadas previa a la implantación del SITM. Estas acciones están enmarcadas en la recuperación de la identidad cultural de la ciudad y el ÁMB y el potencial turístico del sector. En principio, su desarrollo no fue considerado como un condicionante por la entrada del SITM al centro de la ciudad, sin embargo el SITM si ve el desarrollo de estas como un hecho generador de viajes.

La planeación urbana que se ajusta a una tendencia: las acciones para despejar el espacio público fueron realizadas posteriores a la implantación del SITM. En enero del año 2013, se realizó un despeje del espacio público, en el que la Alcaldía de Bucaramanga le ofreció a 8210 vendedores ambulantes una reubicación en otros centros comerciales, ferias y mercados campesinos.⁷⁵ Los resultados de esta intervención aun no son medibles, pues la gran mayoría de los vendedores aún no han sido reubicados, además los nuevos lugares no aseguran la misma rentabilidad de la calle, lo que lleva a que exista el riesgo de que retornen a las calles del centro de Bucaramanga. Este es el caso de una planeación que se ajusta a una tendencia, pues

⁷⁴ Comparar. Vanguardia Liberal.” Sobreoferta de taxis y la 'piratería' están desbordados en la ciudad “, Mayo, 2011. Documento electrónico.

⁷⁵ Comparar. Vanguardia Liberal. “820 ambulantes decidieron despejar el espacio público”. Septiembre, 2012.

es consciente de la dificultad de generar nuevo espacio público y de la necesidad de adaptar lo formulado en la revisión en cuanto a la creación, recuperación y aprovechamiento económico de este y los flujos de movilidad peatonal que se generan, para emprender ese tipo de acciones.

3.6. PLANEACION PREVIA A LA IMPLANTACIÓN DEL SITM

a) Morrórico- Guarín. En primer lugar es importante resaltar que Morrórico cuenta con unas condiciones complicadas pues se encuentra ubicado en una alta pendiente cerca a los cerros orientales, lo que ha dificultado su articulación con la malla vial arterial y ha llevado a que los servicios y la infraestructura urbana se encuentre en déficit.⁷⁶ Sumado a esto, la presencia de actividades comerciales y productivas en dicho territorio son escasas. Todo esto, lleva a que la operación urbana estratégica considere importante corregir esas deficiencias urbanísticas mediante distintas estrategias como son: la cualificación del espacio público, el mejoramiento de las condiciones de habitabilidad, y la legalización de la tenencia. Se pretende entonces construir un cable aéreo para el transporte de los pasajeros que habitan en dichas áreas, que cubren 8 barrios; la intención es que el cable aéreo este articulado con el SITM y que a su vez mejore el espacio público en los alrededores del trayecto y las estaciones de este. Se planea igualmente, construir un gran equipamiento de escala metropolitana allí. En lo que tiene que ver con Guarín se espera mediante la renovación urbana reorganizar la zona donde se encuentra la Plaza de Mercado de Guarín, ubicada en el municipio de Bucaramanga.⁷⁷

El SITM está articulado con la propuesta de implementar cables aéreos en el AMB, el propósito de estos consiste en movilizar pasajeros en las zonas de difícil acceso; buscando complementar aquellas áreas a las cuales Metrolínea no puede acceder. Los corredores principales de los cables aéreos planteados son: Cable aéreo

⁷⁶ Comparar Alcaldía de Bucaramanga. “Revisión y ajuste.POT, Documento No 08”. p.132. Documento electrónico.

⁷⁷ Comparar. Alcaldía de Bucaramanga. “Revisión y ajuste. POT, Documento No 08”. p.133. Documento electrónico.

de Morrорico(área destacada como una operación estratégica), este conectaría la Plaza de Mercado con el cerro de Morrорico en donde existen barrios residenciales.

Implantación del SITM: Actualmente el SITM llega hasta Morrорico por medio de las rutas convencionales, es decir las rutas que prestaban el servicio antes de la implantación del SITM continúan siendo las que llegan a Morrорico, la conexión con el SITM se hace en la estación de transferencia de Provenza. Actualmente una buseta realiza estos desplazamientos.⁷⁸ La comunidad no se encuentra satisfecha con la oferta de transporte urbano, presentando reclamos sobre las demoras y la mala calidad de este.⁷⁹ Adicionalmente, al ser esta una zona vulnerable a deslizamientos, cuando ocurren fuertes lluvias su vía de acceso se cierra, esto ocurre constantemente lo que dificulta enormemente la prestación del servicio de transporte público.⁸⁰

Planeación previa a la implantación del SITM: Este es un caso en donde la planeación urbana es previa a la implantación del SITM en el área de estudio. Pues este aún no llega al sector, sin embargo ya se declararon los predios que serían necesarios para la construcción del cable como bienes de interés público es decir que podrían ser expropiados. La alcaldía de Bucaramanga espera en caso de que sea construido el cable poder beneficiar a 30.000 usuarios de estratos 1 y 2 que habitan en este sector.⁸¹ Además, el estudio de la revisión del POT espera que una vez el cable opera este se convierta en un detonante para la recuperación del espacio público y la construcción de un equipamiento de impacto metropolitano, dentro de las posibilidades se encuentra una biblioteca.

⁷⁸ Comparar. Metrolinea. “Rutas complementarias reestructuradas”. Documento electrónico.

⁷⁹ Comparar. Personería de Bucaramanga. “Personería atiende problemática de transporte urbano en la comuna 14. Febrero, 2013.

⁸⁰ Comparar. El Frente. “Taponamiento de la vía Morrорico”. Junio, 2012. Consulta electrónica.

⁸¹ Comparar. Concejo de Bucaramanga. “Acuerdo No 07 de 2010. Por medio del cual se faculta al señor Alcalde de Bucaramanga para que declare la existencia de condiciones de utilidad pública e interés social, sobre los predios requeridos para la construcción de sistema de transporte por cable aéreo para la comuna 14.

3.7. LA PLANEACION POSTERIOR A LA IMPLANTACIÓN DEL SISTEMA EN EL ÁREA METROPOLITANA DE BUCARAMANGA

a) **Par vial- San Francisco.** La intención del Par Vial –San Francisco es actualizar la norma urbana con el propósito de alcanzar mayores densidades dentro de esta zona que cuenta con acentuadas áreas de actividad comercial, residencial y dotacional. Dentro de las propuestas relacionadas con la centralidad Par Vial- San Francisco, se encuentran la generación de espacio público en los alrededores de las zonas de fabricación y venta de calzado y en las zonas de movilidad peatonal desde y hacia el área donde se encuentran los equipamientos metropolitanos, tales como: “la Unidad Intermedia Materno Infantil, la Plaza de Mercado de San Francisco, el Polideportivo Cristo Rey, la Universidad Santo Tomas, el Colegio Franciscano Virrey Solís y la Escuela Normal Nacional de Señoritas”⁸². De otro lado, se plantean ajustes en la accesibilidad del área, considerando la urgencia de plantear alternativas que involucren tanto el transporte de carga, como la construcción de estacionamientos y el mejoramiento de la movilidad peatonal, considerando la presencia de la Plaza de Mercado, la estrategia está enmarcada en el principio rector de mejorar el espacio público.⁸³ (Ver anexo 5. Propuesta Parvial San Francisco).

La propuesta de generación de espacio público está atada a la construcción de parqueaderos públicos que ayuden a descongestionar el espacio público que se encuentra invadido por vehículos privados. En ese sentido, se sugiere que los centros de manzana sirvan como áreas de estacionamiento mediante proyectos de gestión asociada que permitan liberar espacio público y lograr un mejor aprovechamiento por parte de los transeúntes.⁸⁴

Implantación del sistema: El sistema ha tenido acogida en este sector, pues se desvincularon las rutas convencionales y únicamente Metrolínea llega hasta la

⁸² Ver Jácome, Francisco. “Macroproyecto urbano para la primera fase del Sistema Integrado de Transporte Masivo (Metrolínea). AMB”, 2010.

⁸³ Comparar. Alcaldía de Bucaramanga. “Revisión y ajuste POT, Documento No 08”, 2011. p.103. Documento electrónico.

⁸⁴ Comparar Alcaldía de Bucaramanga. “Revisión y ajuste. POT, Documento No 08”. p.11. Documento electrónico.

Universidad Industrial de Santander y sus alrededores. De hecho, en lo que tiene que ver con las rutas alimentadores, la ruta que más pasajeros diarios moviliza es la que comunica a los pasajeros desde la Ciudadela (vocación residencial)- Quebradaseca(vocación comercial)- hasta la UIS, moviendo en promedio a 5 mil usuarios diarios.⁸⁵ No obstante, el sistema todavía no cuenta con la estación en el sector de la UIS, eso quiere decir que existen es una serie de paradas provisionales. Esta planteada la construcción de un parque estación en la UIS que edificará entre las calles 10 y 11. Con esta estación se verán beneficiados 21.000 estudiantes del sector, allí se generaran los viajes hacia el norte de Bucaramanga, lacarrera 15, 27 y 33, así como los viajes a Floridablanca, Piedecuesta y Girón. Para esta obra se tuvieron que adquirir 29 predios, pues se espera construir parquederos para vehículos particulares, junto con 1.700 metros cuadrados de espacio público, junto con una zona comercial subterránea con 14 locales comerciales⁸⁶. Esta obra aún no ha iniciado su construcción y espera estar terminada en el primer semestre del 2014.

Planeación posterior a la implantación: Este es un caso donde existe una planeación posterior a la entrada del SITM. La revisión del POT busca poder aumentar las densidades de manera que la vivienda se consolide en esta zona comercial y dotacional. A su vez espera dotarla de espacio público pues hace parte de una franja metropolitana dotacional. Las demandas peatonales de esta área de estudio han estado desde hace muchos años, por la presencia de instituciones como la UIS y los demás equipamientos mencionados, pero las acciones orientadas a despejar y adecuar el espacio público no han ocurrido y únicamente son visibilizadas con la implantación del SITM, particularmente con el parque estación de la UIS, pues hasta el momento únicamente existen paradas del SITM.

⁸⁵ Comparar. Alcaldía de Bucaramanga “85 mil usuarios diarios mueve Metrolínea”. Consulta electrónica.

⁸⁶ Comparar. Alcaldía de Bucaramanga. “ Metrolínea recibió tres ofertas para la construcción del Parque estación”. Consulta electrónica.

3.8. LA PLANEACION URBANA QUE SE AJUSTA A LA TENDENCIA

a) **Parque Lineal Borde de Escarpe.** Esta centralidad tiene como finalidad la generación de un borde físico de alta calidad espacial y ambiental hacia el escarpe occidental de la ciudad, con esto se busca disminuir las condiciones negativas de los barrios que han crecido en los alrededores de este escarpe; mejorando su interconexión y recalificando los bordes y el espacio público de la ciudad. Si bien esta centralidad no hace una mención específica al SITM, sí plantea la creación de espacio público, mediante un parque lineal, en donde se proyectan áreas de oportunidad para la ubicación de espacios recreativos de escala metropolitana, se propone además que se desarrollen áreas peatonales y medios alternativos de movilidad en los alrededores del escarpe.⁸⁷

b). **Quebrada el Loro.** La operación de la Quebrada El Loro tiene que ver con la creación de un nuevo parque de carácter metropolitano que se articularía con la estructura urbana de la ciudad, para lograr esto se debe recuperar y articular la quebrada al espacio público de la ciudad, mediante senderos y parques sobre su recorrido. Se espera asimismo, añadir “este elemento del sistema de espacio público a la infraestructura del SITM”⁸⁸, pues dentro de las actuaciones se encuentra la “conexión funcional con las estaciones del SITM Metrolínea”⁸⁹.

Planeación que se ajusta a la tendencia: El SITM cuenta con un componente de espacio público que establece que este debe generar espacio público con sus intervenciones. La ciudad de Bucaramanga actualmente cuenta con un índice de espacio público por habitante en Bucaramanga bastante bajo (5m² por habitante, teniendo en cuenta que el óptimo a nivel nacional es de 15 m² por habitante).⁹⁰ Eso quiere decir que tanto al sistema como a la ciudad le conviene aumentar este indicador, en este caso sin hacer muchos esfuerzos pues es un espacio natural, que se

⁸⁷ Comparar Alcaldía de Bucaramanga. “Revisión y ajuste. POT, Documento No 08”. p.112. Documento electrónico.

⁸⁸ Ver Alcaldía de Bucaramanga. “Revisión y ajuste. POT, Documento No 08”. p.118. Documento electrónico.

⁸⁹ Ver Alcaldía de Bucaramanga. “Revisión y ajuste. POT, Documento No 08”. p.123. Documento electrónico.

⁹⁰ Comparar Alcaldía de Bucaramanga. “Revisión y ajuste, POT, Documento No 03”. p.24. Documento electrónico.

integraría al componente de espacio público del SITM, mediante la adecuación de áreas peatonales y medios alternativos que permitan hacer recorridos sobre este. Estos son dos casos similares, la diferencia radica en que en la quebrada el Loro sí se plantea una conexión con las estaciones del SITM.

c. Quebrada La Iglesia. Esta operación estratégica busca conectar los cerros orientales de la ciudad con el área urbana. El propósito de esta consiste en recuperar la ronda de la quebrada y construir un parque cuyos diseños incluyen plazoletas y miradores. La recuperación de la ronda de la quebrada es muy importante pues el recorrido de esta se encuentra con puntos importantes del AMB como es el terminal de transporte, el centro de ferias y exposiciones y el intercambiador de Neomudo (Centro de Ciencias y Tecnología); es por ello que se espera que su recuperación favorezca la articulación de las dinámicas del AMB y la conformación de un sistema ambiental urbano. El objetivo central yace entonces en la integración física y espacial que se da mediante el espacio público con los equipamientos que se ubican en los costados de la quebrada.⁹¹

Planeación que se ajusta a la tendencia: En este caso los procesos de planeación valoraron el hecho de que existiese un elemento natural que hace parte de la estructura ecológica principal y que además en su recorrido se integra con puntos importantes para el AMB que además el SITM cubre, como es el centro de ciencias y tecnología, el centro de convecciones y el terminal de transporte. Actualmente el sistema llega a esos destinos, lo que quiere decir que no se tendría que hacer una reestructuración ni una ampliación de las rutas del sistema, sino que este se complementaria con un sistema de espacio público.

d) La Zona Franca Santander La Zona Franca Santander –ZFS fue declarada como tal por la DIAN el 26 de noviembre de 2009. Su creación surgió de una iniciativa privada y es precisamente por esto que la inversión, la promoción y la gestión hasta ahora realizadas han sido responsabilidad de la sociedad privada Zona Franca S.A,

⁹¹ Comparar Alcaldía de Bucaramanga. “Revisión y ajuste. POT, Documento No 08”. p.127. Documento electrónico.

creada especialmente en el año 2008, para el cumplimiento de dichas funciones. El objetivo principal del proyecto es lograr la consolidación de esta porción del territorio santandereano como un punto de encuentro para la competitividad y la sostenibilidad dentro del departamento; fortaleciendo la infraestructura para la productividad y la competitividad y al mismo tiempo atrayendo la inversión de empresas nacionales e internacionales.⁹²

La materialización de este proyecto se dará en aproximadamente 32 hectáreas, divididas en 50 lotes que permiten la ubicación de máximo dos empresas en cada uno de ellos. En la actualidad se han instalado empresas de logística, manufactura, y de servicios de ingeniería aunque la línea de producción en la cual se pretende especializar la ZFS es la ciudad del conocimiento dentro de un plazo de veinte años. Basada en estos lineamientos de acción, ZFS. desarrolló el proyecto mediante un plan parcial dentro del municipio de Floridablanca, colindante con vías de fácil acceso, cercano a Bucaramanga, cerca de las universidades y dentro de terrenos con vocación de desarrollo industrial.⁹³

El aporte que Metrolínea hace al desarrollo del proyecto es la infraestructura de movilidad puesta al servicio y como única alternativa de transporte público de al menos 2.500 nuevos usuarios que surgirían de la creación de nuevos empleos dentro de la ZFS; gracias a la gestión interinstitucional, se programó una nueva línea alimentadora que coordinará sus recorridos con los horarios laborales de la zona.⁹⁴ Esta situación resultaría ser una relación de reciprocidad en la que la Zona Franca Santander puede ofertar un proyecto conectado con la ciudad y, al mismo tiempo, Metrolínea podría encontrar aquí parte de la solución a los problemas de poca demanda que enfrenta el SITM. Por tanto se trata de un caso en el existe un ajuste entre la planeación y el sistema, pues en principio cuando inició la Zona Franca Metrolínea no pasaba por allí, lo que quiere decir que el hecho de que este

⁹² Comparar Zona Franca Santander. “Localización estratégica Infraestructura moderna y competitiva. ¿Cómo ser parte?”, s.f. Consulta electrónica.

⁹³ Comparar Entrevista a Nívea Santarelli, Directora, Zona Franca Santander, Realizada en Bucaramanga, 12 de enero de 2012.

⁹⁴ Comparar Entrevista a Nívea Santarelli, Directora, Zona Franca Santander, Realizada en Bucaramanga, 12 de enero de 2012.

concentrara sus viajes o no en esta zona, no incidía en la determinación de su localización. Ahora bien, la llegada del sistema a la Zona Franca se relaciona con una tendencia pues no solamente involucrará a la Zona Franca sino a las demás empresas que se están ubicando sobre el anillo vial.

Imagen 1. Zona Franca Santander.



Fuente: Zona Franca Santander. Consulta electrónica.

3

4. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

La implantación del SITM ha influenciado los procesos de planeación local. La implantación de este ha tenido un impacto en el sector público y en el modelo de ciudad, a pesar de que la implantación hasta el momento no ha mostrado avances en términos de los flujos de los viajes y usuarios que usan el sistema. No obstante, la implantación de un sistema de transporte tiene una proyección a largo plazo, más aún cuando en este caso todavía no se han construido sus principales portales ni se han concluido sus fases, lo que quiere decir que aún existe el transporte anterior al SITM. Sin embargo, sí se puede establecer que lo que pasó fue un condicionamiento del sistema en los procesos de planeación local; en donde por un lado se reforzaron dinámicas ya existentes es decir zonas que ya estaban consolidadas en cuanto a su vocación y por otro lado se tendió a reorientar procesos planteado desarrollos y patrones de urbanización en ciertas áreas.

La planeación articulada al SITM generó efectos diversos sobre la dinámica urbana, ya que por un lado establece unas condiciones de mejoramiento en ciertos sectores, buscando potencializar lo que ya tienen, pero por otro lado plantea unos desarrollos que podrían generar incrementos en el valor del suelo, lo cual incidirá en uno de los problemas fundamentales del AMB como son el déficit de vivienda de interés social y prioritario y la baja oferta de suelo para la misma.

De otro lado, hay que resaltar que el sistema sólo no genera nada. El entendimiento de las condiciones de cada punto, la integración con la estructura ecológica principal, el espacio público, las condiciones de accesibilidad mediante una inversión pública complementaria son las que generan sinergias y transformaciones entre la estructura urbana y la implantación del sistema.

Una de las grandes enseñanzas es que es muy distinto establecer que un área es estratégica y por ende plantear una serie de desarrollos o actuaciones sobre esta y de otro lado predecir cuánto tiempo tardará en generarse determinada demanda de transporte asociada a dichos desarrollos. Teniendo en cuenta que el sistema lleva poco tiempo en ejecución (3 años) y que la revisión del POT no lleva ni un año de

vigencia es muy difícil poder llegar a conclusiones en relación a temas como el aumento de licencias sobre los alrededores de esas áreas estratégicas, o incluso el valor del suelo sobre estas. Esa relación se pondrá en evidencia o no en un tiempo de estudio e implantación un poco más largo. Sin embargo, si puede establecerse que en cierta manera la planificación local es un punto intermedio entre la implantación del sistema y la aparición o revitalización de los desarrollos urbanos, en caso de que estos realmente se generen.

En la tabla que se mostrará a continuación, se señalarán los tres tipos de planificación en relación con la implantación del SITM: la planificación previa a la implantación, la planificación posterior a la implantación y la planificación que se ajusta a una tendencia. Es importante resaltar que cada uno de estos modelos cumple con unos propósitos de acuerdo a la zona en donde se desarrollaran, como son : promover, construir y adecuar el espacio público, atraer la inversión privada, generar empleo, complementar la inversión pública del SITM, generar renovación urbana y buscar un cambio en los usos del suelo o en la densidad. Existe un empate entre los modelos de planificación previa y posterior a la implantación del SITM en los casos estudiados, mientras que la planificación que se ajusta a la tendencia si bien comparte unos de estos con los otros modelos de planificación , es la que más adeptos suma.

Lo que lleva a concluir que sin duda debe existir una integración entre los tres casos de planificación, pues de alguna manera existe el ideal de que la planificación fuera previa al transporte, sin embargo dado que este no estaba ni siquiera vislumbrado en el anterior Plan de Ordenamiento Territorial era muy difícil que esa relación realmente se plasmará en proyectos concretos del Área Metropolitana. Los tres tipos de intervención son igual de importantes pues tienen relación con el mejoramiento de la calidad de vida de los habitantes que junto con el desempeño del sistema permitirán mejorar también la competitividad y la eficiencia de la ciudad.

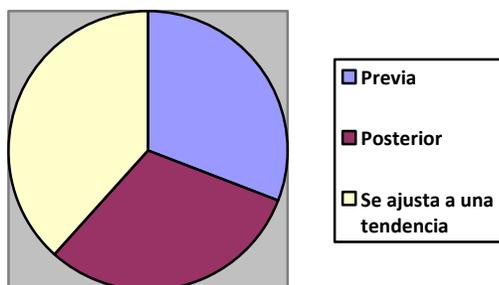
Tabla 3. Lineamientos de los modelos de planificación

Lineamientos	Previa a la implantación	Posterior a la implantación	Se ajusta a una tendencia
Espacio público	Portal Norte Portal Piedecuesta Morrórico-Guarín	Portal Girón Parvial-San Francisco Portal Floridablanca	Centro Parque lineal Borde de Escarpe Quebrada el Loro Quebrada la Iglesia Zona Franca Santander
Generar empleo	Portal Piedecuesta Centro	Portal Floridablanca	Zona Franca Santander
Busca atraer inversión privada	Portal Piedecuesta	Parvial San Francisco	Zona Franca Santander
Inversión pública complementaria al SITM	Portal Norte Centro Morrórico-Guarín	Portal Girón Parvial San Francisco	Centro Parque lineal Borde de Escarpe Quebrada la Iglesia Quebrada el Loro
Renovación urbana	Portal Norte Centro Morrórico-Guarín	Portal Girón Parvial San Francisco	
Cambio en el uso o en la densidad.	Portal Piedecuesta(cambio en el uso del suelo).	Parvial San Francisco (aumento de la densidad). Portal Floridablanca(Cambio en el uso del suelo) Portal Piedecuesta(cambio en el uso).	

Fuente: Tabla elaborada por la autora del presente trabajo de grado con base en la información tomada de: Alcaldía de Bucaramanga. “Revisión y ajuste. POT. Documento electrónico.

Lo anterior, lleva a que sumados los 12 casos estudiados exista una prevalencia del modelo de planificación que se ajusta a una tendencia. En esos casos existe una relación de reciprocidad entre unos objetivos de la ciudad como son el aumento del índice de espacio público por habitante y el componente de espacio público del SITM que lleva a que casos como el parque lineal Borde de Escarpe, la Quebrada la Iglesia y la Quebrada el Loro contribuyan a aumentar ese indicador en una escala metropolitana. Por otro lado existe una tendencia como es el caso de la Zona Franca Santander que no solamente congrega empleos y servicios, sino que a su vez logra que el SITM se involucre en ella y crezca a partir de ella.

Gráfico 4. Modelos de planificación en el ÁMB en relación con la implantación del SITM



Existen de otro lado, inversiones públicas que quizás en un futuro llevaran a que se generen unos desarrollos inmobiliarios en los alrededores de estas intervenciones, en las que tienen que ver el mejoramiento de los perfiles viales, la adecuación del espacio público, la instalación de mobiliario urbano, la construcción de andenes y puentes peatonales, entre otras. Estas inversiones junto con las fases de concertación con la comunidad por las que ya pasó el POT permiten establecer una relación entre una priorización por parte de la administración y una aceptación de la comunidad de la urgencia de dichas intervenciones.

Lo que se recomendaría es que si bien existen unas áreas que ya están consolidadas, siempre están los suelos de expansión de las ciudades y el suelo rural

estos generalmente suelen ser olvidados en este tipo de asociaciones. La implantación previa al sistema podrá desarrollarse en este tipo de suelos, el reto está en abordar esa relación que actualmente no está desarrollada en la revisión del POT. De otro lado, solamente cuando el sistema logre mejorar sus problemas de gestión derivados de las dificultades de lograr acuerdos entre cuatro municipios, una entidad gestora y una autoridad del transporte, para resolver los desafíos en términos del paralelismo, la reestructuración de las rutas, el posicionamiento de este medio de transporte no sólo frente al transporte informal, sino también frente al automóvil particulares y las motocicleta, esa relación entre los procesos de planeación y la implantación del sistema tendrá unos efectos positivos en la ciudad.

BIBLIOGRAFÍA

Banco Mundial, *Ciudades en Movimiento, Revisión de la estrategia de transporte urbano del Banco Mundial*. s.n, 2002.

_____, *Transporte a Escala Humana*: s.n, 2009.

Bocarejo, Juan Pablo y Echeverry, Juan Carlos. *El transporte como soporte al desarrollo de Colombia, una visión al 2040*. Bogotá: Ediciones Uniandes, 2009.

Lefebvre Henry. *El derecho a la ciudad*. Barcelona: Península, 1969.

_____. *De lo rural a lo urbano*. Barcelona: Ediciones Península, 1971.

Rojas, Eduardo; Roura, Juan R y Fernández, José Miguel. *Gobernar las metrópolis*. Washington: Banco Interamericano de Desarrollo, 2005.

Soja, Edward, *Postmetropolis. Critical Studies of cities and regions*. Oxford: Blackwell, 2001.

Capítulos o artículos en libros

Monzón, Andrés. “Gestión del transporte metropolitano”. Rojas, Eduardo. *Gobernar las metrópolis*. Washington: Banco Interamericano de Desarrollo: sn, 2005. 409-472.

Pinto, Augusto. “La gestión del suelo y sus instrumentos de Financiamiento”. Banco Interamericano de Desarrollo. *Las Ciudades del Mañana. Gestión del suelo urbano en Colombia*. Washington: s.n, 2010. 39-73.

Rodriguez, Jean Paul. "Urban Transportation". Rodriguez, Jean Paul *The Geography of Transport Systems*. New York: Routledge, 2009.

Artículos en publicaciones periódicas académicas

Escuela Superior de Administración Pública-ESAP. "Plan de Desarrollo Metropolitano". *Perspectiva Urbana Unión Temporal*. (s.f): 196-206. Consulta realizada en marzo de 2012. Disponible en la página web: http://cdim.esap.edu.co/BancoMedios/Documentos%20PDF/tomo_i_aspectos_sociodemograficos_%2811_pag_46_kb%29.pdf

Handy, Susan. "Smarth Growth and The Transportation – Land Use Connection: What does the Research Tell Us?". *Department of Environmental Science and Policy*. University of California at Davis. (2002): 2-21. Consulta realizada en marzo de 2012. Disponible en la página web: <http://irx.sagepub.com/content/28/2/146.abstract>

Hurtado, Adriana. "Portales de Transmilenio revitalización de espacios e integración social urbana en Bogotá". *EGOB. Revista de asuntos públicos*. Universidad de los Andes. No. 3. (Diciembre 2009): 39-43. Consulta realizada en abril de 2012. Disponible en la página web: http://ediciones.uniandes.edu.co/index.php?Itemid=83&option=com_zoo&view=item&category_id=0&item_id=1679

Pineda, Andrés Felipe "How do we co-produce urban transport systems and the city?: The Case of Transmilenio and Bogotá". *Urban Assemblages: How Actor-Network Theory Changes Urban Studies*. London. (2009): 123-138. Consulta realizada en mayo de 2012. Disponible en la página web: <http://orbit.dtu.dk/en/publications/how-do-we-coproduce-urban-transport-systems-and-the-city%2877f2683c-afa5-405a-a4ea-850b4dc176bc%29.html>

Salingaros, Nikos. “Principios de la Estructura Urbana. Conectando la ciudad fractal”. Desing Science Planning. Ámsterdam (2005): 1-27. Consulta realizada en mayo de 2012. Disponible en la página web: <http://www.math.utsa.edu/~yxk833/fractalcity-spanish.pdf>

Artículos en publicaciones periódicas no académicas

Biblioteca Ciudades para un futuro más sostenible. “Transmilenio: Sistema Integrado de Transporte Masivo, Bogotá”.sn, sf. Consulta realizada en junio de 2012. Disponible en la página web: <http://habitat.auq.upm/es/>

Bleviss, Deborah. “Proposed Criteria for Evaluating Cities on Sustainable Transportation: The opportunities of Sustainable Urban Transportation in Medium-Sized Cities in Latin American and the Caribbean”. Inter-American Development Bank, 2004. Consulta realizada en julio de 2012. Disponible en la página web:<http://idbdocs.iadb.org/wsdocs/getdocument.aspx?docnum=1442074>

Cámara Colombiana de la Infraestructura. “Informe Sistemas Integrados de Transporte Masivo-SITM”. *Infraestructura y Desarrollo*. Revista No.42 (Julio –Agosto, 2011): 2-60. Consulta realizada en agosto de 2012. Disponible en la página web: <http://www.infraestructura.org.co/revistacci/42/RevistaID42.pdf>

Centro de estudios de la Construcción y el Desarrollo Urbano Regional (CENAC.). “Boletín estadístico- contexto sectorial. Bucaramanga-Santander”. *Boletín estadístico*. (Actualizado a junio de 2011): 1-19. Consulta realizada en septiembre de 2012. Disponible en la página web: http://www.cenac.org.co/apc-aa-files/bfa6177b81c83455250e861305d7a28f/Documento_Bucaramanga_Santander___Junio_11.pdf

Iracheta, Alfonso. “Mecanismos para enfrentar la pobreza urbana: hacia una política de suelo para las ciudades de América Latina”. *División de Desarrollo Sostenible y Asentamientos Humanos Comisión Económica para América Latina y el Caribe-CEPAL*. (Octubre de 2003): 1-32. Consulta realizada en septiembre de 2012. Disponible en la página web: http://www.eclac.org/ddsah/noticias/discursos/5/13675/a_iracheta.pdf

Lungo, Mario y Martim O. Smolka. “Suelo y grandes proyectos urbanos: La experiencia latinoamericana”. *Perspectivas Urbanas: Temas críticos en políticas de suelo en América Latina*. Lincoln Institute of Land Policy. (2005): 3-62. Consulta realizada en mayo de 2012. Disponible en la página web: http://www.lincolninst.edu/pubs/1180_Perspectivas-urbanas

Sanz, Alfonso. “Movilidad y accesibilidad: un escollo para la sostenibilidad urbana”. *Ciudades para un futuro más sostenible*. (1997). Consulta realizada en junio de 2012. Disponible en la página web: <http://habitat.aq.upm.es/cs/p3/a013.html>

Otros documentos

“A las obras de Metrolínea les cogió la noche”. *Vanguardia Liberal*. (28 de marzo de 2012). Consulta realizada el 2 de abril de 2012. Disponible en la página web: <http://www.vanguardia.com/santander/bucaramanga/149945-a-las-obras-de-metrolinea-les-cogio-la-noche>

“Arranca construcción de la tercer zona franca del área metropolitana”. *Vanguardia Liberal*. (20 de junio de 2012). Consulta realizada el 10 de julio de 2012. Disponible en la página web <http://www.vanguardia.com/economia/local/161833-arranca-construccion-de-la-tercera-zona-franca-del-area-metropolitana>

Congreso de la República. “Proyecto de ley 208. Por la cual se adoptan medidas para promover la oferta de suelo urbanizable y se adoptan otras disposiciones para promover el acceso a la vivienda”. Bogotá, 2010. Consulta realizada en mayo de 2012. Disponible en la página web: <http://www.congresovisible.org/proyectos-de-ley/por-la-cual-se-adoptan-medidas-para-promover-la-oferta-de-suelo-urbanizable-y-se-adoptan-otras-disposiciones-para-promover-el-acceso-a-vivienda-suelo-urbanizable/6069/>

_____ . “Ley 1454 de 2011 Por la cual se dictan normas orgánicas sobre ordenamiento territorial y se modifican otras disposiciones”. Diario Oficial No. 48.115. Bogotá, 2011. Consulta realizada en junio de 2012. Disponible en la página web: <http://legislacion.vlex.com.co/vid/organicas-ordenamiento-disposiciones-336266025>

_____ . “Ley 128 de 1994, Por la cual se expide la Ley Orgánica de las Áreas Metropolitanas”. Diario Oficial No. 41.236, 23. Bogotá, 1994. Consulta realizada en julio de 2012. Disponible en la página web: http://www.elabedul.net/Documentos/Leyes/1994/Ley_128.pdf

_____ . “Ley 388 de 1997, Por la cual se modifica la Ley 9 de 1989, y la Ley 2 de 1991 y se dictan otras disposiciones”. Diario Oficial No. 43091. Bogotá, 1997 .Consulta realizada en mayo de 2012. Disponible en la página web: <http://www.antioquia.gov.co/antioquia-v1/organismos/planeacion/pot.html>

Departamento Nacional de Planeación-DNP. “Documento Conpes 3260 Política Nacional de Transporte Urbano y masivo”. Consejo Nacional de Política Económica y Social. República de Colombia. Bogotá ,2003. Consulta realizada en julio de 2012. Disponible en la página web: <https://www.dnp.gov.co/Portals/0/archivos/documentos/Subdireccion/Conpes/3260.pdf>

_____. “Documento Conpes 3298 Sistema Integrado del Servicio Público Urbano de Transporte Masivo de Pasajeros del Área Metropolitana de Bucaramanga”. Consejo Nacional de Política Económica y Social. República de Colombia. Bogotá, 2004. Consulta realizada en agosto de 2012. Disponible en la página web: <http://www.metrolinea.gov.co/images/stories/normatividad/tecnica/conpes%203298.pdf>

_____. “Documento Conpes 3220. Sistema Integrado del Servicio Público Urbano de Transporte Masivo de pasajeros del área metropolitana del Centro Occidente”. Consejo Nacional de Política Económica y Social. República de Colombia. Bogotá, 2003.

_____. “Documento Conpes 3370 Sistema integrado del Servicio Público de Transporte Masivo de pasajeros del Área Metropolitana de Bucaramanga- seguimiento”. Consejo Nacional de Política Económica y Social. República de Colombia, 2005. Consulta realizada en septiembre de 2012. Disponible en la página web: <http://www.metrolinea.gov.co/images/stories/normatividad/tecnica/conpes%203370.pdf>

“En Bucaramanga aún no hay burbuja inmobiliaria, pero los precios están altos”. Vanguardia Liberal. (4 de marzo de 2012). Consulta realizada el 10 de marzo de 2012. Disponible en la página web: <http://www.vanguardia.com/economia/local/146334-en-bucaramanga-aun-no-hay-burbuja-pero-los-precios-estan-altos>

“En un mes Metrolínea podría empezar con su segunda Fase”. Vanguardia Liberal. (28 de Febrero de 2012). Consulta realizada el 1 de marzo de 2012. Disponible en la página web: <http://www.vanguardia.com/santander/bucaramanga/145505-en-un-mes-metrolinea-podria-empezar-con-su-segunda-fase>

“Gobierno Nacional advierte que carril del Metrolínea tiene que ser exclusivo”. Vanguardia Liberal. (6 de enero de 2012). Consulta realizada el 10 de marzo de 2012. Disponible en la página web. <http://www.vanguardia.com/santander/bucaramanga/138285-gobierno-nacional-advierte-que-carril-del-metrolinea-tiene-que-ser-excl>

Institute for Transportation and Development Policy. “Guía de Planificación de Sistemas BRT. Autobuses de Transito Rápido”, Enero de 2010. Consulta realizada en septiembre de 2012. Disponible en la página web: [http://www.itdp.org/documents/BRT%20Guide%20Spanish%20\(Introduccion\).pdf](http://www.itdp.org/documents/BRT%20Guide%20Spanish%20(Introduccion).pdf)

Jácome, Francisco. Consultor. Ministerio de Ambiente, Vivienda y Desarrollo Territorial. Dirección de Desarrollo Territorial. “Macroproyecto urbano para la primera fase del Sistema Integrado de Transporte Masivo (Metrolínea). Área Metropolitana de Bucaramanga. Síntesis final”. Bogotá, mayo de 2010. Inédito.

“La carrera 25 se convirtió en una trocha”. Vanguardia Liberal. (18 de junio de 2012). Consulta realizada el 22 de junio de 2012. Disponible en la página web: <http://m.vanguardia.com/santander/bucaramanga/galeria-161554-la-carrera-25-se-convirtio-en-una-trocha>

“Las cifras de Metrolínea en su primer año de operación”. Vanguardia Liberal. (1 de Marzo de 2011). Consulta realizada el 10 de julio de 2012. Disponible en la página web. <http://www.vanguardia.com/santander/bucaramanga/94673-las-cifras-de-Metrolínea-en-su- primer-ano-de-operación>

“Lo que viene para Zona Franca Santander en 2010”. Vanguardia Liberal. (10 de enero de 2010). Consulta realizada el 19 de octubre de 2011. Disponible en la página web <http://www.vanguardia.com/historico/50302-lo-que-viene-para-la-zona-franca-santander-en-2010>

Metrolínea. “Diseño Operacional y del Sistema de Recaudo y Control. Sistema Integrado de Transporte Masivo para el Área Metropolitana de Bucaramanga”. Documento Técnico. Octubre de 2007.

“Metrolínea se comprometió con \$42 mil millones en obras para Piedecuesta”.

Vanguardia Liberal. (7 de julio de 2012). Consultado realizada el 22 de julio de 2012. Disponible en la página web: <http://www.vanguardia.com/santander/bucaramanga/164273-metrolinea-se-comprometio-con-42-mil-millones-en-obras-para-piedecuesta>

Ministerio de Transporte. “Sistemas Integrados de Transporte Masivo”. Noviembre de 2009. Consulta realizada en septiembre de 2012. Disponible en la página web: http://www.google.com.co/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=4&ved=0CEIQFjAD&url=http%3A%2F%2Fwww.infraestructura.org.co%2FPRESENTACIONESCONGRESOCCI%2FCUARTO%2FJUEVES%2FGABRIELIGNACIOGARCIA.ppt&ei=30CUcyRBezjigKFj4CQCQ&usg=AFQjCNGN4yW0t_C35wC6SXJepaEaxJucYQ&sig2=cy9IID2KAD9MOTq1Qm8ynQ&bvm=bv.41524429,d.cGE

“Nuevas proyecciones para la salud Santandereana”. Vanguardia Liberal. (2 de mayo de 2010). Consulta realizada el 8 de junio de 2012. Disponible en la página web <http://www.vanguardia.com/historico/60794-nuevas-proyecciones-para-la-salud-santandereana>

Organización Panamericana de la Salud. Representación en Colombia. “Evento: Inundaciones en Girón y Bucaramanga- primera Ola Invernal”. Número 7 2005, Febrero de 2005. Consulta realizada en agosto de 2012. Disponible en la página web: <http://www.col.ops-oms.org/desastres/2005/inundaciones/informeno107feb192005.pdf>

Vergel, Erik. “Control urbano en aglomeraciones urbanas”. Ponencia presentada en el VIII Seminario de Investigación Urbano Regional. Instituto de Estudios Urbanos. Universidad Nacional de Colombia. Bogotá, 2009. Consulta realizada en junio de 2012. Disponible en la página web: http://www.google.com.co/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=1&cad=rja&ved=0CCcQFjAA&url=http%3A%2F%2Fwww.institutodeestudiosurbanos.info%2Fdescargasdocs%2Fdoc_download%2F254-control-urbano-en-aglomeracionesurbanas&ei=nfMCUd_dNOaLiAK35IHIBg&usg=AFQjCNEaZnYayTlo00g0oAYgFAh1xsdLg&sig2=ejx4AB0_YTXh324ZCCGP9w&bvm=bv.41524429,d.cGE

Páginas Web Institucionales y Banco de Datos en línea

Alcaldía de Bucaramanga; Cámara de Comercio de Bucaramanga. “La Concordia una nueva ciudad”, Agosto de 2010. Consulta realizada en mayo de 2012. Disponible en la página web http://www.revistaescala.com/attachments/348_Plan%20renovaci%C3%B3n%20%20Concordia%20Arq.%20Maria%20Isabel%20Acevedo.pdf

_____. “Revisión y ajuste Plan de Ordenamiento Territorial de Bucaramanga. Documento No 01 de 14. Memoria Justificativa y exposición de motivos”, Noviembre de 2011. Consulta realizada en marzo de 2012. Disponible en la página web: <http://www.bucaramanga.gov.co/Contenido.aspx?Param=56>

_____. “Revisión y ajuste, Plan de Ordenamiento Territorial de Bucaramanga. Documento No.012 de 14. Proyecto de acuerdo”, Noviembre de 2011 Consulta realizada en marzo de 2012. Disponible en la página web: <http://www.bucaramanga.gov.co/Contenido.aspx?Param=56>

_____. “Plan de Ordenamiento Territorial. Municipio de Bucaramanga. Documento de Formulación. Componente General”, 2000. Consulta realizada en

mayo de 2012. Disponible en la página web:
<http://www.bucaramanga.gov.co/Contenido.aspx?Param=56>

_____. “Revisión del Plan de Ordenamiento Territorial. Bucaramanga Empresa de Todos. Componente de Gestión”, 2010. Consulta realizada en mayo de 2012. Disponible en la página web:
<http://www.bucaramanga.gov.co/Contenido.aspx?Param=56>

_____. “Revisión y Ajuste, Plan de Ordenamiento Territorial de Bucaramanga. Documento No 02 de 14. Documento Técnico de Soporte. Componente General”, 2011. Consulta realizada en mayo de 2012. Disponible en la página web: <http://www.bucaramanga.gov.co/Contenido.aspx?Param=56>

_____. “Revisión y ajuste Plan de Ordenamiento Territorial de Bucaramanga. Documento No 03 de 14. Documento técnico de soporte. Componente urbano”. Noviembre de 2011. Inédito. Consulta realizada en mayo de 2012. Disponible en la página web:
<http://www.bucaramanga.gov.co/Contenido.aspx?Param=56>

Alcaldía de Piedecuesta. “Piedecuesta-Historia”. Consulta realizada en mayo de 2012. Disponible en la página web:
http://www.alcaldiadepiedecuesta.gov.co/alcaldiamayor/index.php?option=com_content&view=article&id=181:area-metropolitana&catid=45:historia&Itemid=179

Área Metropolitana de Bucaramanga. Consulta realizada en junio de 2012. Disponible en la página web: <http://www.amb.gov.co/informa.html>

Banco de la República, Biblioteca Virtual. “Área Metropolitana”, 2005. Consulta realizada en julio de 2012. Disponible en la página web:
<http://www.banrepcultural.org/blaaavirtual/ayudadetareas/geografia/geo59.htm>

Concejo Municipal de Floridablanca Santander. “Acuerdo 008 de 2005 Por medio del cual se adopta la Revisión Parcial del Plan de Ordenamiento Territorial del municipio de Floridablanca”, 2005. Consulta realizada en julio de 2012. Disponible en la página web:http://www.curaduria2floridablanca.com/normatividad/Acuerdo_008_2005.pdf

Concejo Municipal de Piedecuesta. “Acuerdo No 018 de 2010 Por el cual se hace una revisión de carácter excepcional del Plan Básico de Ordenamiento Territorial del municipio de Piedecuesta”, 2010. Consulta realizada en mayo de 2012. Disponible en la página web:<http://www.alcaldiadepiedecuesta.gov.co/docs/ACUERDO%20No.%20018%20de%202010%20DOC%20TEC%20REV.pdf>

Concejo Municipal de San Juan de Girón Santander. “Proyecto de acuerdo 100, Por el cual se adopta la Revisión Excepcional de Norma Plan de Ordenamiento Territorial (POT) del municipio de San Juan Girón”, 2010. Consulta realizada en mayo de 2012. Disponible en la página web:http://gironasantander.gov.co/apcafiles/66353139656566643365623065633663/acuerdo_100.pdf

Departamento Nacional de Estadística. “Censo general 2005 – Resultados”, 2005. Consulta realizada en junio de 2012. Disponible en la página web:http://www.dane.gov.co/files/censo2005/resultados_am_municipios.pdf

IMPAC. “Portal PQP Metrolínea”, s.f. Consulta realizada en junio de 2012. Disponible en la página web: http://www.impac.com.co/sitio/contenidos_mo.php?it=272

Metrolínea. “Fases del Proyecto”, s.f. Consulta realizada en junio de 2012. Disponible en la página web: <http://www.metrolinea.gov.co/ServicioCiudadano.php?Id=53>

Ministerio de Ambiente. “Sistemas Estructurantes”, s.f. Consulta realizada en mayo de 2012. Disponible en la página web: http://www.minambiente.gov.co/Puerta/destacado/vivienda/gestion_ds_municipal/nuevas_guias/caja_herramientas/caja/pot/pot_I_9.htm

Ministerio de la Protección Social. “Mercado Laboral. Área Metropolitana de Bucaramanga. Demografía”. Escuela de Economía. Convenio UIS- Imebu- Instituto Municipal de Empleo Fomento Empresarial, 2008. Consulta realizada en julio de 2012. Disponible en la página web: <http://www.imebu.gov.co/documentos/observatorio/economia/Economia02.pdf>

Ministerio de Transporte. “Sistema de Información, Seguimiento y Evaluación del Transporte Urbano, Ciudades: Área Metropolitana de Bucaramanga”, s.f. Consulta realizada en junio de 2012. Disponible en la página web: http://www.mintransporte.gov.co:8080/transporte_urbano/ciudades.asp

Municipio de Bucaramanga. “Plan de Desarrollo 2008-2011 Bucaramanga Empresa de Todos”, 2008. Consulta realizada en junio de 2012. Disponible en la página web: http://www.bucaramanga.gov.co/documents/PLAN_DE_DESARROLLO_2008_2011.pdf

Zona Franca Santander. “Localización estratégica Infraestructura moderna y competitiva. ¿Cómo ser parte?”, s.f. Consulta realizada en junio de 2012. Disponible en la página web: <http://www.zonafrancasantander.net/>

Entrevistas

Entrevista a Belisario Moreno, Ingeniero coordinador de proyectos de la constructora Urbanas. S.A, Realizada en Bucaramanga el 8 de marzo de 2012.

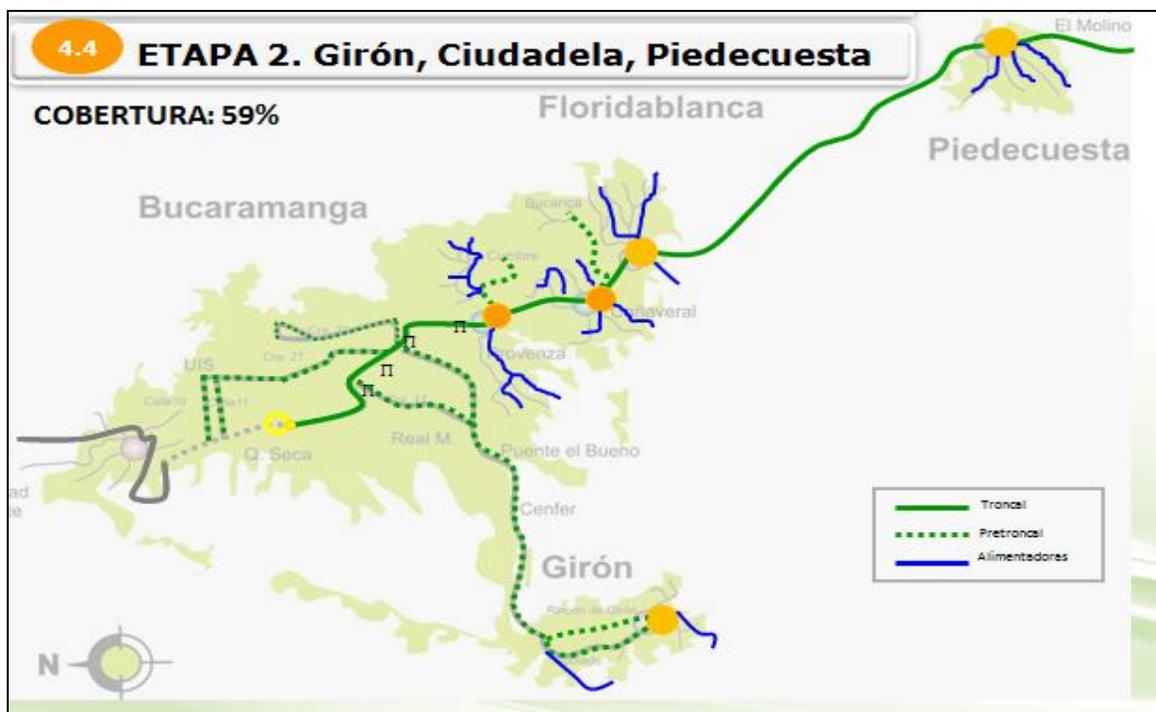
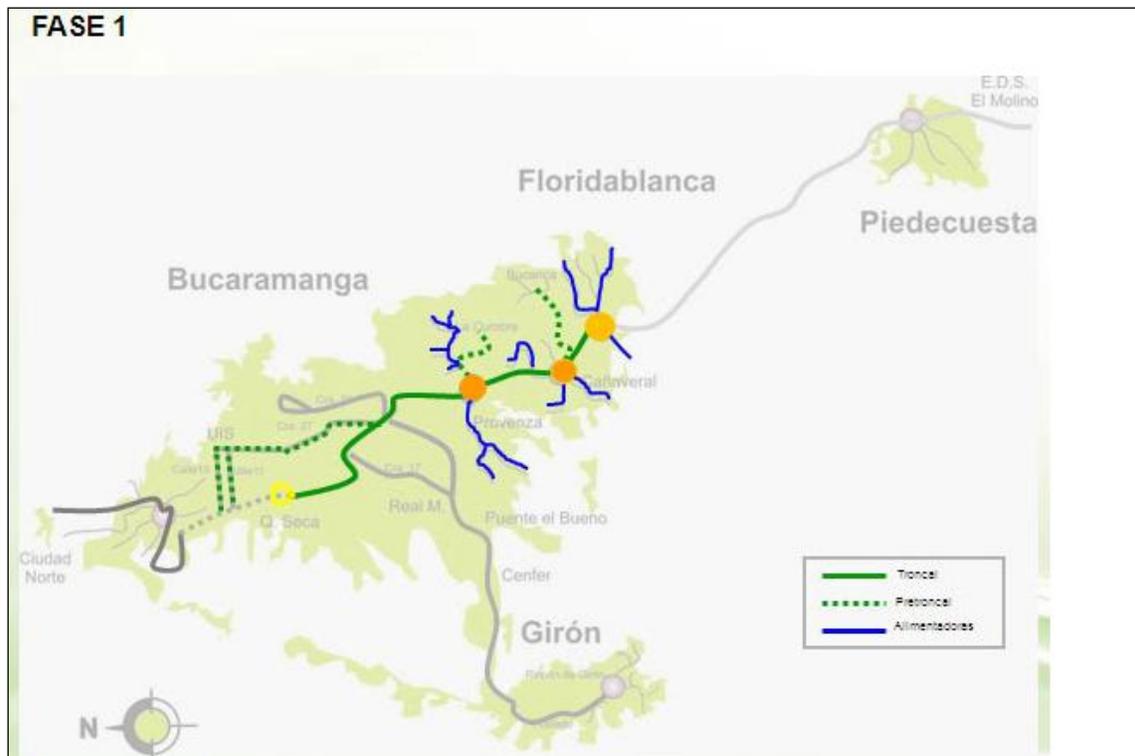
Entrevista a Consuelo Ordoñez, Directora del Área Metropolitana de Bucaramanga,
Realizada en Bucaramanga el 22 de marzo de 2012.

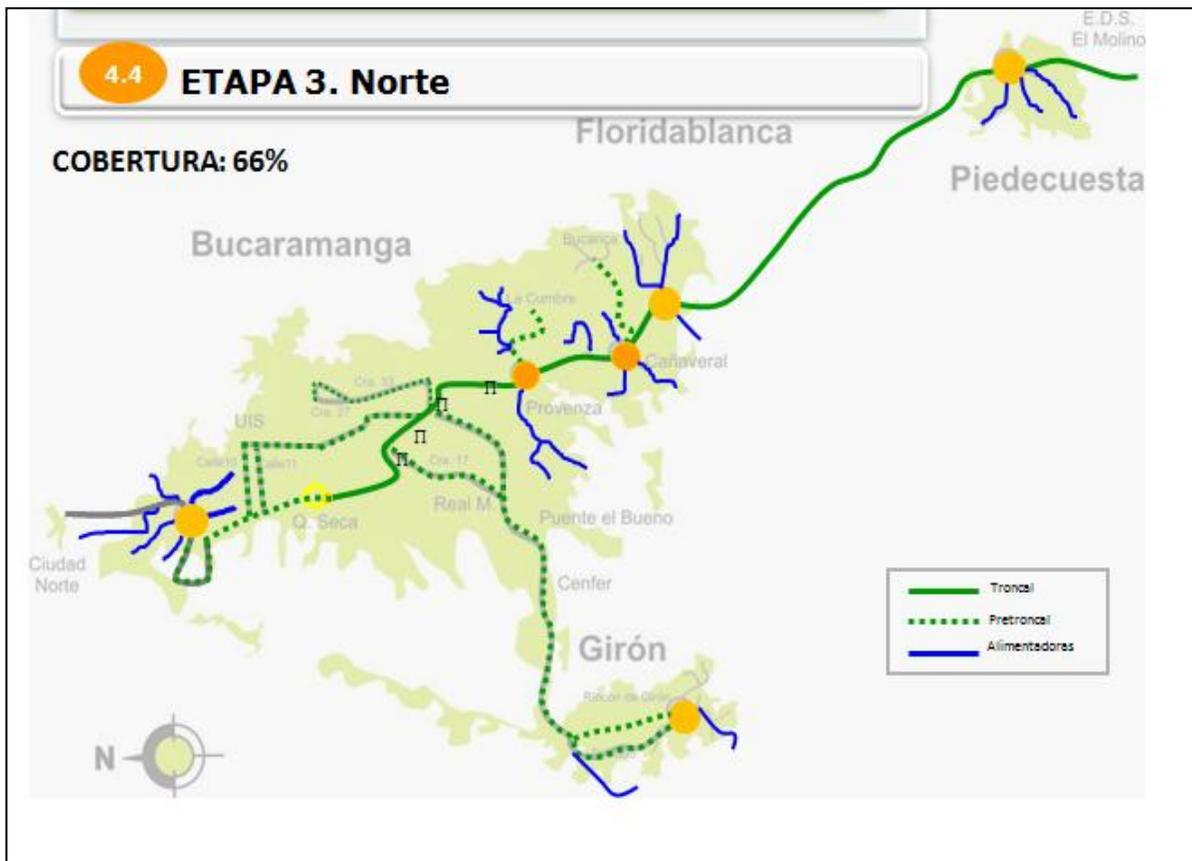
Entrevista a Jaime Rodríguez Ballesteros, Gerente de Metrolínea, Realizada en
Bucaramanga el 15 de marzo de 2012.

Entrevista a Nivea Santarelli, Directora de Zona Franca Santander, Entrevista realizada en
Bucaramanga el 15 de febrero de 2012.

ANEXOS

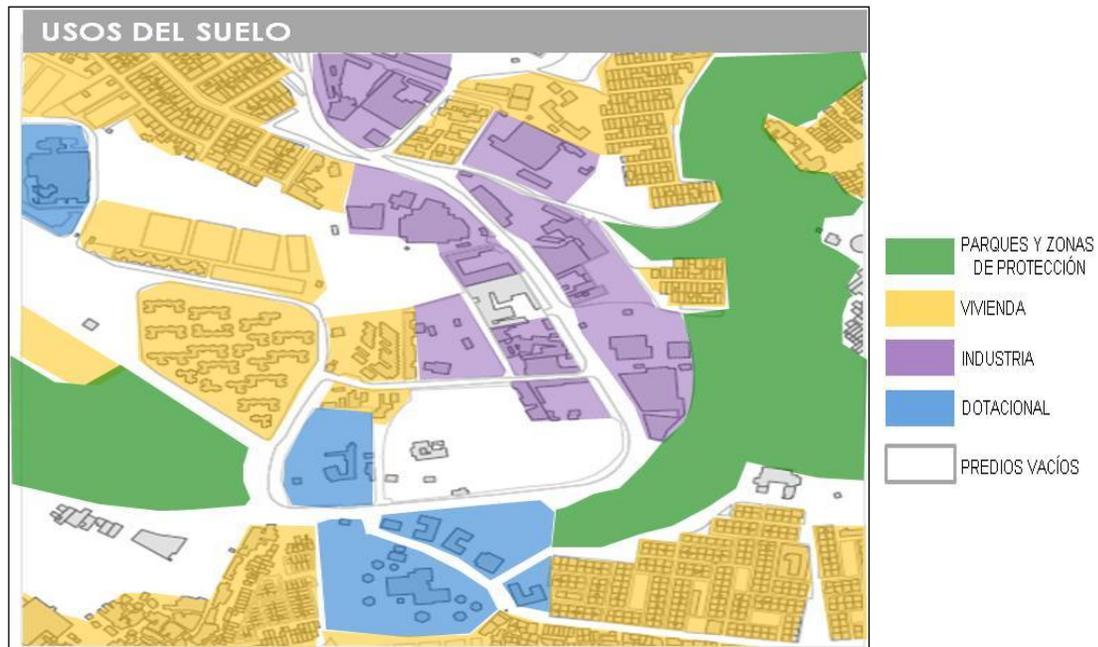
Anexo 1. Planos. Fases del SITM- Metrolínea.





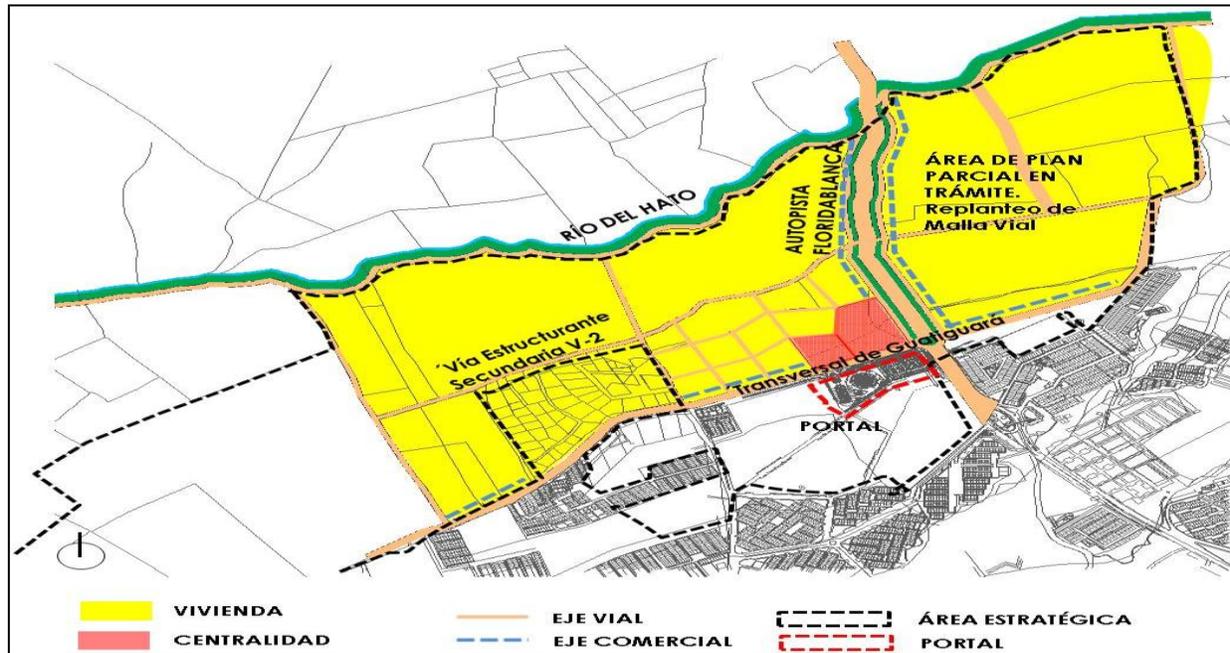
Fuente: Metrolínea S.A. Consulta electrónica.

Anexo 2. Plano. Usos del Suelo propuestos- Centralidad Norte.



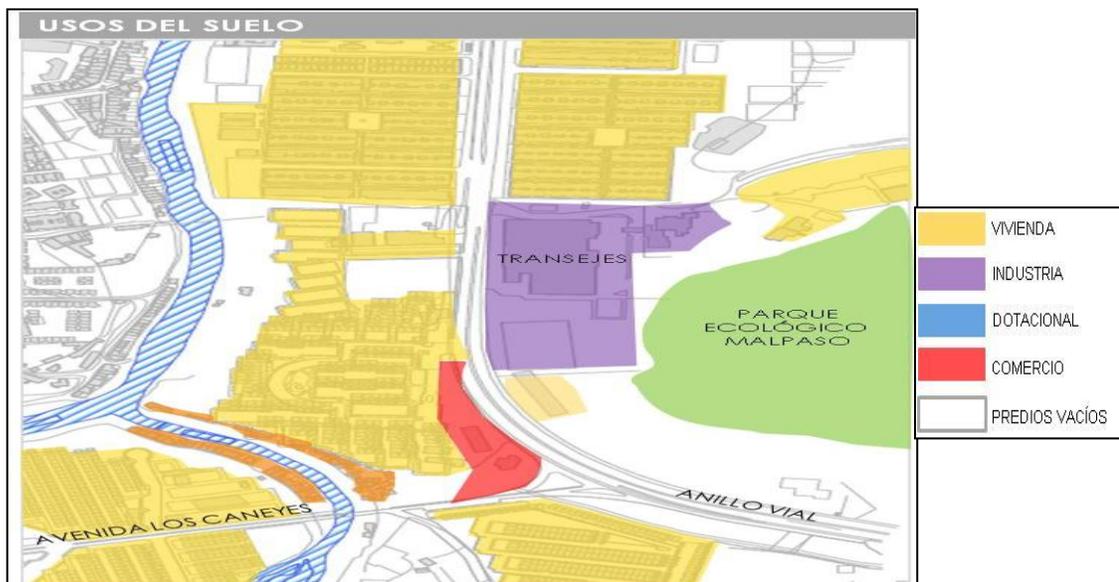
Fuente: Jácome, Francisco. Ministerio de Ambiente, Vivienda y Desarrollo Territorial. “Macroproyecto urbano para la primera fase del Sistema Integrado de Transporte Masivo (Metrolínea). Área Metropolitana de Bucaramanga.”, 2010. Inédito.

Anexo 3. Plano. Propuesta para el área de influencia del Portal de Piedecuesta.



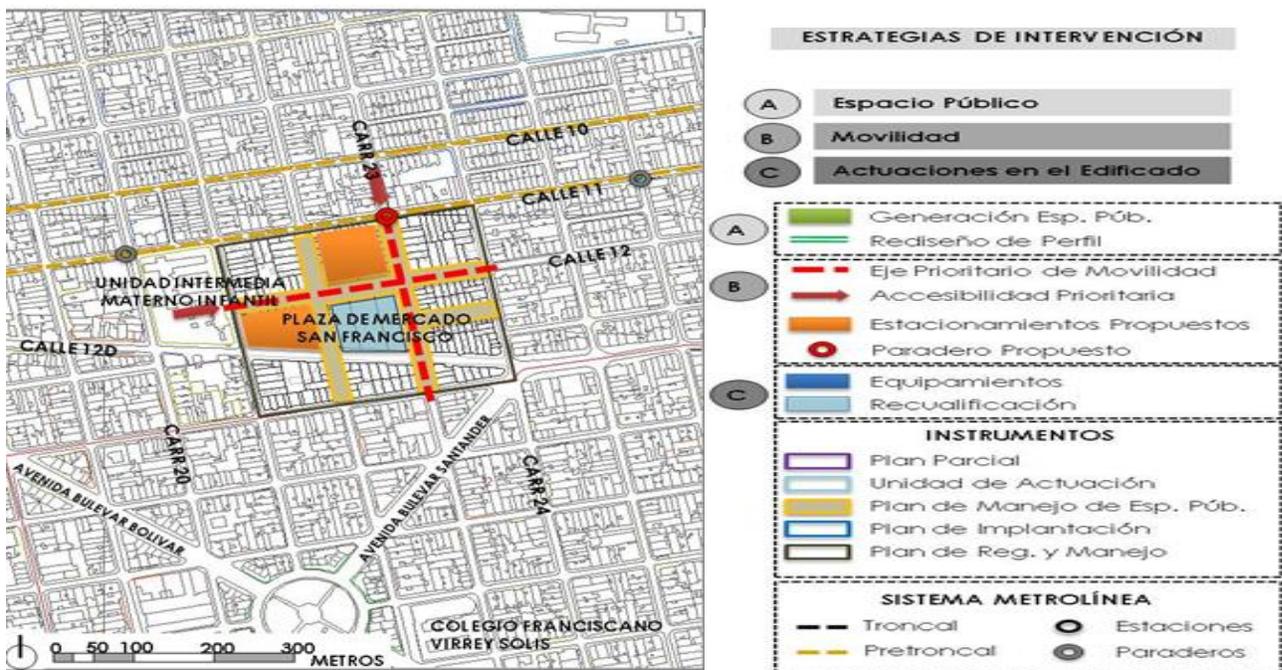
Fuente: Jácome. Ministerio de Ambiente, Vivienda y Desarrollo Territorial. “Macroproyecto urbano para la primera fase del Sistema Integrado de Transporte Masivo (Metrolínea). Área Metropolitana de Bucaramanga.”. Inédito.

Anexo 4. Plano. Propuesta de usos del suelo para el Portal de Girón



Fuente: Jácome. Ministerio de Ambiente, Vivienda y Desarrollo Territorial. “Macroproyecto urbano para la primera fase del Sistema Integrado de Transporte Masivo (Metrolínea). Área Metropolitana de Bucaramanga.”. Inédito.

Anexo 5. Plano. Propuesta Parvial San Francisco.



Fuente: Jácome. Ministerio de Ambiente, Vivienda y Desarrollo Territorial, “Macroproyecto urbano para la primera fase del Sistema Integrado de Transporte Masivo (Metrolínea). Área Metropolitana de Bucaramanga.”. Inédito.

Anexo 6 Entrevista a Belisario Moreno, Coordinador de proyectos, Constructora Urbanas. S.A, Realizada en Bucaramanga, 8 de marzo de 2012.

¿Considera que se están produciendo incrementos en el valor del suelo que tengan relación con la implementación y desarrollo de las fases del SITM?

Yo pienso que sí hay una relación. No sé cómo la estén midiendo, pero es indudable que la construcción de esa infraestructura vial pues mejoró todos los sitios por donde pasó. Entonces si debe haber un incremento de precios y probablemente a partir de la infraestructura vial del transporte masivo se podrán desarrollar algunos proyectos que antes al no existir pues como que nadie había pensado en eso, o sea es evidente que sí hay una mejora de la ciudad con eso.

¿Cuál sería un breve balance del valor del suelo en el área metropolitana?

Aquí en Bucaramanga y pues en todo el país pero Bucaramanga particularmente, ha sido una ciudad que ha tenido un desarrollo inmobiliario bastante grande y sostenido por bastante

tiempo, eso ha hecho entonces que los propietarios de la tierra pues estén teniendo unas expectativas de valorización grande y como para los constructores nos resulta la tierra precisamente la materia prima y tenemos que salir a comprar, están incrementándose los precios. Yo diría que están incrementando los precios ya a manera absurda, es decir si uno compara precios de hace diez años con los precios de ahora se ha multiplicado por dos y por tres veces. Te doy un ejemplo de algo de lo que conozco, por ejemplo en el sector de cabecera que es donde estuvimos haciendo algunos proyectos, hace unos años para acá encontramos que hace siete años la tierra valía entre 800,000 mil y 1,000,000 de pesos el metro cuadrado, hoy en día hay predios por parte de los propietarios para vender la tierra de hasta cuatro y cinco millones de pesos; eso es una desproporción porque si bien es cierto que tiene sentido que vaya aumentando, no tiene sentido que el incremento sea tan grande y que eso impacte tan duro como lo está impactando ahora los costos de construcción. No logra uno hacer un cierre financiero, porque derivado de ese aumento del valor de la tierra, el valor de venta de los inmuebles resultaría excesivamente alto y empiezan a salirse del mercado.

Eso ha hecho entonces que haya que ir a buscar tierras en sitios más alejados. Pero otro ejemplo, lo que hace cinco años en las afueras de Floridablanca el valor del metro cuadrado valía sesenta mil pesos, hoy en día hay quienes piden hasta 600,000 mil pesos el metro cuadrado y se están haciendo negocios alrededor de los 350,000 y 400,000 mil. Eso le pasa no solamente a Bucaramanga, por ahí vi hace poco en la República un comparativo de valores de la tierra en Bogotá y la situación es similar, precios absurdos. En Bogotá, ya hay precios de valor de la tierra a seis millones y siete millones de pesos el metro cuadrado en el sector de Rosales y la Cabrera, eso está absurdo y entonces el valor de la vivienda que hay que construir ahí en Bogotá, hoy en día está valiendo hasta 12 y 13 millones de pesos el metro cuadrado en un apartamento ubicado en estos sitios, pues de buenas especificaciones pero eso ya se sale de toda proporción.

Esa es una de las razones por las cuales la construcción de vivienda de interés social e interés prioritario es tan difícil, porque con unos muy altos valores del suelo, con una rentabilidad muy pequeña que es lo que se obtiene en vivienda de interés social para lo que hay que hacer unos volúmenes grandes que ese multiplicador chiquito por vivienda, pues tenga alguna significación que no se esté haciendo como se quisiera. Ese es un escolio muy grande que tiene hoy en día el Gobierno Nacional que pretende hacer un millón de viviendas en los cuatro años, ahí estamos todos tratando de empujar y ellos quieren sumar no solamente viviendas de

programación del gobierno nacional sino todas las viviendas que se construyan en todas partes, esas las van sumando para que dé el millón. Pero el tema de la tierra se volvió tenaz y hay una cosa que es preocupante y es que ya empiezan los comentaristas, la presta hablada y escrita a hablar de “burbuja inmobiliaria de “burbuja de terrenos” y esa expresión de burbuja pues produce mucha desazón porque pues las burbujas cuando se revientan son un problema.

Otros comentaristas, particularmente los agremiados y los que nos representan a los gremios de los constructores prefieren ni siquiera mencionar la palabra porque tiene unas connotaciones muy aburridas, pero ese ha sido una situación y lo ves en todas partes, nosotros actualmente estamos en Barranca por ejemplo y en Barranca compramos un terreno que estamos empezando a construir el proyecto ahora y se compró del orden de 200,000 mil pesos el metro cuadrado, muy cerca de Barranca, pues eso que compramos a 200,000 mil metro cuadrado se está empezando a hablar que vale ochocientos mil y que vale un millón y lo compramos hace unos tres años.

Más reciente todavía, a finales del año pasado compramos un terreno grande de 150 hectáreas en lo que va a ser el área de expansión de Barranca y lo compramos a diez mil pesos el metro cuadrado, que ese es como el ejemplo clásico de lo que quisiéramos hacer en la expansión de la compañía, comprar terrenos que todavía no están habilitados para desarrollarlos, que se pueden conseguir a un buen precio y hacer la gestión y valorizar eso proyectos, pero eso que compramos a diez mil pesos entonces ahora ya están hablando de 200,000 mil y 300,000 mil allá en Barranca y en las cercanías de lo que nosotros compramos a diez mil. En barranca hay un fenómeno especial, es toda una expectativa que hay de inversión de Ecopetrol con la expansión de la refinería, que va a traer una cantidad de dinero muy importante, porque están hablando de miles de millones de dólares para hacer la expansión allá, entonces todo eso genera mucho ruido y mucha expectativa y el dueño de la tierra siempre querrá ponerla al mayor precio posible.

¿Es rentable para ustedes intervenir en proyectos de renovación urbana en áreas centrales donde se puede producir una valorización posterior al desarrollo de la obra?

Pues mira, ha habido en el país unos ejemplos de renovación urbana muy interesantes, Manizales, algo se ha hecho en el pasado en Bogotá y aquí han intentado hacer dos planes parciales de renovación urbana: uno en la Concordia y otro más como hacia el occidente de la concordia. Me parece que al no manejarlos de un manera adecuada y no utilizar todas las

herramientas que tiene el municipio a través de las leyes para la renovación urbana, que es la congelación de los precios de la tierra y volvemos otra vez al precio de la tierra y la anotación de los predios que están formado parte del área definida para la renovación urbana, que se sepa si alguien va a querer comprar allá en el folio de matrícula inmobiliaria deberían ponerle una anotación que ese precio está incluido dentro de un programa de renovación, entonces tal vez los alcaldes con el ánimo de hacerse campaña política lanzan al público la idea “ no es que vamos a hacer renovación de la Concordia”. Entonces por un lado, produce un rechazo entre los que tienen propiedades allá porque han estado viviendo en ese sitio por muchos años entonces empiezan todas las pancartas y todos los avisos “no queremos renovación urbana”, pero si alguien va a averiguar a cómo van a vender o a cómo quieren vender las casas que tienen hoy en día que para lo único que sirven es para demolerlas y hacer algo mejor, entonces vuelve y sucede lo mismo, lo que valía 300,000 mil entonces ya vale un millón y un millón y medio y por ese camino vuelve el tema a enredarse porque entonces de nuevo el cierre financiero con precios de la tierra tan alta no da para hacer viviendas tan costosas y en este caso específico de la Concordia que debería ser para vivienda económica con esos precios de la tierra ,pues no da no da para hacer vivienda económica

Ese tema está bien difícil, sin embargo cuando lo han querido hacer hay instrumentos que la ley permite o que la ley tiene para hacerlo bien pero hay que arrancar desde el comienzo adecuadamente.

¿Qué impresión tienen de la caída de la revisión del POT en Bucaramanga que ajustaba edificabilidad y densidad en algunas zonas de la ciudad?

Yo creo que ahí hubo un exceso pienso yo de las personas que estuvieron a cargo del manejo de la revisión, en cabeza del director de planeación que se trajo un grupo de personas muy expertas pero tenían una fijación mental muy grande en que lo que querían atacar era lo que se venía haciendo en cabecera porque de cabecera hablan de que sufrió un fenómeno de “manhattanización”, muchos edificios, que no hay espacio público y en eso pues probablemente tengan parcialmente la razón porque efectivamente el argumento de donde había una casa con una familia ahora hay un edificio donde viven 50 personas o más y ahí probablemente si hubo falta de planificación y de dotación de mejores vías y de dotación de parques porque no había ese plan general pero eso los movió tanto para distorsionar la idea que probablemente era buena y

que debe ser adecuada la planificación, entonces quisieron aplicarle eso a toda la ciudad y se enredó el asunto.

Ellos adornan o suavizaron en su momento el asunto diciendo que en sitios donde la actividad edificadora no era tan grande en la parte de renovación urbana a raíz de lo del POT modificado que inclusive había sectores donde mejoraba los índices, pero que adicionalmente iban a combatir el desarrollo predio a predio para hacer edificios chiquitos de poco frente y mucha altura, entonces que tenían que hacer la unión de varios predios para poder tener un mejor frente, porque además una cosa que si está bien manejada y es que los aislamientos entre edificios que está establecida en la norma sismo resistente y que no estamos cumpliendo aquí con la norma urbana la quieren empezar a aplicar. Es un poquito desde el punto de vista técnico y funcionamiento sísmico de los edificios que deben tener una separación para que cuando venga el sismo pues los movimientos de los edificios, no vengán a golpearse unos con otros que puedan generar daños adicionales.

Le botaron mucho tiempo quemaron mucho tiempo pienso yo, se demoraron mucho en pasarle eso al Concejo, vino el rollo del Alcalde Vargas destituido, después vino el otro alcalde ahí como a entretener un poco la pita y al final no sé qué estarían buscando, que estarían pretendiendo con el cambio y vino la destitución del funcionario de planeación y ahí se enredó la cosa y el Alcalde finalmente tuvo una expresión que no sé si la oíste “ el POT es como una morcilla no se sabe que lleva por dentro”, un comentario muy desproporcionado y muy indebido pero eso lo que le hace pensar a uno es que al Alcalde le importaba cinco, pues él estaba ahí de paso y trato de hacer algunas cosas que probablemente no pudo y salió muy aburrido, ahora están continuando pues con la revisión y esa situación no solamente es de Bucaramanga, en todas las partes donde hemos ido están exactamente en la misma situación, no hubo aprobaciones de las modificaciones del POT , le tocó a los alcaldes nuevos, unos alcaldes nuevos están queriendo volver a revisar desde el comienzo otros alcaldes están queriendo aprovechar parte de lo que viene pero poniéndole de todas maneras su nota personal y su interés personal en la nueva versión. Entonces estamos ahí en expectativas en todos lados a ver qué va a pasar con los POT's.

¿Cómo ven la posibilidad de desarrollos urbanísticos residenciales o comerciales en los alrededores de los portales del SITM y de las estaciones de Metrolínea?

Esa posibilidad es válida totalmente. El transporte masivo pues va a movilizar obviamente mucha gente y en los portales va a haber gente que antes no se tenía y el flujo de personas hará que la parte comercial se vuelva interesante. El asunto es que donde están ubicadas las estaciones, por lo menos los que yo recuerdo, aquí en Bucaramanga pues las áreas están ya muy consolidadas y casi que quedaron metidos en un sitio donde lo que ya tenía que suceder había sucedido en el pasado. Habría que ver, si la fuerza de ese impulso de renovación es tal que permita que eso que ya está entre en procesos de renovación para modificar el uso que tengan hoy en día, pero tienen esos sitios la ventaja del movimiento de gente muy grande. Acá el tema sin embargo, está complicadísimo porque está en el 27 % del uso. Ahí hubo varios problemas, errores de proyección de los estudios que hizo la UIS, cambio de las circunstancias de medios de transporte de los usuarios, el tema de venta de motos increíblemente alto, unas promociones para ventas de automóviles(antes el plazo que daban para comprar un vehículo era de un par de años ahora ya hay plazos hasta de ocho años y ya se volvió pues un artículo común y corriente, pues ya comprar carro no es todo el complique que había antes y se requería un gran esfuerzo, ahora hay cuotas hasta de cien mil pesos mensuales para comprar un carro).

Lo otro y quizás en lo que hay bastante responsabilidad de la entidad del transporte masivo, es que la planificación que hicieron también no la hicieron como ha debido ser, pero lo que hicieron tampoco lo han cumplido. Las rutas nuevas que debieran estar prestando ya un servicio hacia Girón y la carrera 33 y todo el resto de las etapas, no las han implementado y no han hecho contrataciones de los terminales que hacen falta, y las rutas no las contrataron, Entonces esto colapsó el sistema, eso está en una condición muy difícil.

Anexo 7. Entrevista a Jaime Rodríguez Ballesteros, Gerente, Metrolínea, Realizada en Bucaramanga, 15 de marzo de 2012.

¿Se espera realizar procesos de transformación urbana en los portales de Piedecuesta, el Norte y Girón?

Yo diría que los buses nunca mejoran, diría que una terminal jamás mejora el entorno urbano, lo daña. Es de un impacto grande. Aquí se quisieron hacer unas terminales y unos portales demasiado ostentosos y ha tenido miles de inconvenientes y no han sido capaces de comenzar a hacerlos, excepto el de Florida que es un fracaso, en eso va. Nosotros estamos reconsiderando buena parte del concepto de la mega obra y esperamos irlos licitando uno por uno, primero el de la UIS que más que portal es un parque estación, luego el del norte, a la par del norte el de Piedecuseta y ya estoy hablando de junio o julio de este año arrancar y quedaría Girón, que igual viene detrás.

Floridablanca tiene un problema inmenso, que todavía no sabemos qué vamos hacer allá, la obra está suspendida. Lo que se ha hecho es muchísimo más grande de lo que en un comienzo

se contrató, las cantidades de obra se han disparado, la obra tiene muchos inconvenientes y entonces ese está suspendido. No sabemos qué vamos a hacer con ese todavía. Esa es la condición de todos los portales.

¿Cuáles han sido los problemas de coordinación entre el Área Metropolitana para la gestión del transporte público?

El manejo del transporte, como el Área metropolitana es la autoridad que debiera ser el municipio, pero donde hay área metropolitana es el Área Metropolitana, pues existe la diferencia que es una entidad y Metrolínea es otra y entonces Metrolínea tiene que solicitarle al Área qué haga y el Área puede hacer o no hacer. Entonces hay como un punto medio en medio de los dos, si son muy amigos funcionan, si por un motivo no lo son se entorpece la labor.

¿Han existido cambios en los usos del suelo en las estaciones, portales, corredores del SITM? ¿Dónde?

Eso obedece a que los concejos municipales de los municipios del área deben hacer una reforma una revisión del Plan de Ordenamiento Territorial, no se ha hecho, en Bucaramanga está a punto de hacerse. Yo no creo que vaya a ver muchos cambios de usos del suelo.

¿Cómo ha sido esa relación entre el POT y el SITM?

Yo creo que no ha habido una buena articulación. El sistema de Transporte Masivo se impuso, contaba con todo el apoyo de la ciudad, de la administración municipal y el POT va pegado, va colgado, o sea si hay que cambiar esto, si hay que arreglar esto, estamos pendientes y todo. Y el POT no es un POT inmenso de ciudad como lo es y lo debe ser, en el cual se trazan las líneas de desarrollo del sistema de transporte masivo, entonces no todo el desarrollo del transporte masivo ha estado relativamente por encima del POT, sin violarlo ni sin hacerle un gran daño, pero sin que haya habido, cuando se creó el POT cuando se arrancó con el POT no había habido una situación previa de las rutas y de toda la intervención que podía ser el transporte

masivo.

¿En qué zonas han tenido que comprar mayores cantidades de predios para cumplir con lo propuesto en el SITM?

En todas partes. La manzana de la UIS, la calle 10 y 11 con carreras 24 y 25 es toda una manzana que es un parque y una estación y hubo inconvenientes para comprarla, incluso cuando ya se avanzaba en la compra, los propietarios de la manzana se dieron cuenta que el entorno cogía valor, se valorizaba y entonces comenzaron a buscar que lo de ellos ya tenía más valor y tenía más costo y ya se compró todo. En algunos lotes, por ejemplo en el caso frente al centro comercial cañaveral un lote que lo está interviniendo, ese lote Metrolínea lo quería inicialmente y no se pudo. De resto no, problemas naturales normales, no fuera de lo normal.

¿Qué pasó con los macro proyectos urbanos y las operaciones estratégicas planteadas para las áreas de influencia del SITM?

Lo que pasa es que sin haber hecho portales mal pensaríamos, pero termina habiendo un desarrollo. En el de florida no puede ocurrir desarrollo aquí hay urbanización y todo ya está construido. En el norte puede existir desarrollo aunque no hay lotes tendría que ser desarrollo de empresa privada.

Anexo 8. Entrevista a Consuelo Ordoñez, Directora, Área Metropolitana de Bucaramanga, Realizada en Bucaramanga, 22 de marzo de 2012.

¿Qué opinión tienes de la posibilidad de generar desarrollos urbanísticos complementarios o asociados al SITM?

Para contestarte esa pregunta yo haría dos observaciones. La una es cuál debe ser digamos la estructura general de esas estaciones o portales más portales incluso que estaciones. Yo creo que los portales en Bucaramanga deberían ser no solamente dedicados al sistema de transporte sino garantizar otros usos u otras actividades como el portal de la 80 en Bogotá que permitan la sostenibilidad y el mantenimiento de esa infraestructura que se va a construir. En mi concepto personal, prácticamente todos los portales el de norte, el de Floridablanca el de Piedecuesta incluso el de Girón han sido diseñados como grandes estructuras urbanísticas en donde los buses deben transitar y distinto a eso yo creo que deberían ser infraestructuras mucho más livianas donde los buses tuvieran acceso , parqueo y salida y más bien utilizar ese punto de encuentro de

la gente que es llegar a tomar su sistema de transporte para ofrecer otro tipo de servicios, incluso servicios recreativos, almacenes, cines, todo ese tipo de cosas.

Pensar en la posibilidad de que eso sea un punto de lanza de un desarrollo urbanístico lo veo difícil, sobre todo en el norte de Bucaramanga, como quiera que el sitio que se ha identificado pues está absolutamente denso, lo veo muy posible en Piedecuesta en el sentido que incluso hoy después de llegar de reunión sobre este mismo tema en Piedecuesta, el sitio no el que hoy está definido sino el que se propone, porque la idea es cambiar ese sitio del portal de Piedecuesta. El sitio que se propondría para ubicar el portal sería a la salida de Piedecuesta digamos casi que en el límite sur de Piedecuesta y eso si implicaría si es tres esquinas o cualquier sitio cercano a tres esquinas, una posibilidad de generar allí desarrollos urbanísticos a partir de la proximidad del sistema de transporte masivo. En Piedecuesta si pareciera ser una opción, en Floridablanca y en Girón poco porque son zonas pobladas, pero en el norte de la ciudad sí que menos porque es altamente poblado. Entonces creo que el caso aplicaría esencialmente a Piedecuesta si se logra reubicar el portal, hoy el portal está a la entrada de Guatiguará la idea es que ese no es el sitio adecuado porque Guatiguará está antes del casco urbano de Piedecuesta y la idea es reubicarlo hacia tres esquinas, punto donde incluso partiría el anillo vial externo metropolitano. Entonces la presencia de un portal más el anillo vial externo metropolitano generaría un polo de atracción a desarrollos urbanísticos en esa zona. Digamos esa es la condición especial de Bucaramanga.

¿Cómo ven esa relación entre el POT, el área metropolitana y el SITM?

Bueno, los planes de ordenamiento territoriales tienen características municipales y su competencia es municipal pero el Área Metropolitana ha dado unas directrices de ordenamiento, esas directrices de ordenamiento definen corredores viales, perfiles, ubicación de infraestructura institucional, algunos usos muy generales; pero detalles específicos de digamos orientación hacia el sistema integrado de transporte masivo la verdad no los veo muy claramente en las directrices de ordenamiento. ¿Qué es lo que yo pienso que hay que hacer ante la situación en la cual esta Metrolínea y la poca acogida que hoy tiene de la comunidad en general? Que entre otras cosas ha facilitado el aumento del moto taxismo, de la piratería en el transporte pero también de la adquisición de muchos más vehículos y sobre todo motos por parte de la comunidad que ordinariamente utilizaría el Metrolínea. Yo lo que pienso es que deberíamos nosotros hacer una

especie de relanzamiento de Metrolínea, para generar una nueva expectativa no solamente respecto al sistema como tal, sino a todo lo que él debería representar ,entre otras cosas un generador de desarrollos urbanísticos y una propuesta mucho más integral, pensar en el proyecto Pienta, sin prever que Metrolínea entre hasta Pienta pues no tiene mucho sentido, porque va a ser otra Piedecuesta tanto o más grande que la que actualmente tenemos y requeriría obviamente que llegará el sistema de transporte masivo, pero todo eso hay que planificarlo y hay que darle orientación y precisamente por eso pienso que debemos volver a relanzar a Metrolínea una vez tengamos esas directrices.

¿Cómo ves la relación entre la gestión del suelo y el Sistema Integrado de Transporte Masivo?

Digamos no hay mucha relación de causalidad para serte sincera. Por ejemplo, hay prevista una gran estación estudiantil cerca de la UIS, pero no tiene mucha relación con el tema de renovación urbana en ese sector y no está como un detonante de la renovación urbana de la Concordia, ni del barrio Gaitán, ni del parque comunero, que son como los proyectos que se están analizando. La verdad no he visto a Metrolínea como un detonante de procesos de renovación urbana.

¿Cuáles son las apuestas del área metropolitana en temas de desarrollo urbano?

Digamos en materia de desarrollo urbano, podríamos dividirlos como en tres cosas. Uno el tema movilidad, en materia de movilidad tenemos un plan vial metropolitano que tiene 70 obras de las cuales la junta metropolitana priorizó doce y que están relacionadas esencialmente con generar unos circuitos externos que conecten los distintos municipios. Entonces el anillo vial externo metropolitano que conecta a Piedecuesta con Girón, la circunvalar de Menzuly que conecta a Piedecuesta con ..Floridablanca y la continuación hacia la transversal oriental para comunicar a Bucaramanga con Floridablanca que tendría como obra complementaria el mejoramiento de la carretera antigua; pero quizás la obra más importante de todas y la apuesta principal es el tema de la troncal norte – sur que uniría Bucaramanga con Piedecuesta, pasando por Floridablanca y un brazo que es la prolongación de la calle 105 hasta el anillo vial actual Floridablanca- Girón, que permita entonces garantizar como toda la conectividad del Área Metropolitana en una vía distinta a lo que hoy llamamos autopista, que ya no es tan autopista porque se volvió pues una vía con curvas, velocidad digamos pues con cierto nivel de

peligrosidad y que implicaría pues unas dificultades de carácter digamos estructural en muchos casos. Entonces esas son las principales apuestas, una apuesta de conectividad.

La segunda apuesta, es una apuesta de desarrollo socioeconómico y en ese sentido estamos procurando integrar servicios públicos domiciliarios y servicios públicos en general, entre ellos el servicio integrado de transporte que incluiría a Metrolínea y que incluiría a las rutas del transporte complementario y la organización del servicio público individual que es el tema de taxis. Eso trae como consecuencia, además del tema de transporte, servicios públicos domiciliarios como acueducto, alcantarillado, aseo y servicios digamos públicos con énfasis en desarrollo tecnológico, ciencia y tecnología, ese tipo de cosas. Entonces creo, esa es la segunda gran apuesta, es una apuesta de desarrollo territorial que como te digo ya tuvo una directrices y que se materializa a través del ejercicio de la autoridad única de transporte, a través de la orientación de los procesos de manejo de residuos sólidos, agua potable y saneamiento básico y también de la prestación de otros servicios pero más a título de información como salud y educación.

El tercer gran elemento de la apuesta metropolitana es el tema ambiental que implica la incorporación de muchas áreas verdes que hoy conforman un cinturón en el área metropolitana a la vida de la gente. Es volver a reconocer nuestros espacios verdes naturales o medianamente intervenidos como espacios de recreación de disfrute de espacio público. Entonces esos tres temas, el desarrollo territorial, el ambiental y el tema de vías, creo que es lo más importante.

Anexo 9. Entrevista a Nivea Santarelli, Directora, Zona Franca Santander, Entrevista realizada en Bucaramanga el 15 de febrero de 2012.

¿Cuáles son las apuestas que se esperan alcanzar con la zona franca?

La zona franca se creó como una infraestructura para la competitividad en la región, en el marco de la nueva ley. La nueva ley de zonas francas se creó como un instrumento de generación de empleo y de creación de empresas a partir del 2005 y luego reglamentada en el 2007, la ley facilita que empresas que no sean eminentemente exportadoras ni importadoras puedan tener acceso a nuevas tecnologías, a nuevos instrumentos de competitividad, con un instrumento que les facilite esa inversión. Entonces acá en la región se aprovechó eso y la razón de ser de la zona franca es esa, que Santander que ha tenido dificultades como un territorio mediterráneo con dificultades de vías, de infraestructura, lejos de los puertos, lejos de los grandes centros urbanos, pueda tener un instrumento para mejorar su competitividad, no solamente a las empresas exportadoras.

¿Cómo está planteado el proyecto? ¿En qué consiste la Zona Franca?

Esta zona franca tiene más o menos unos 50 lotes donde se pueden instalar 50 o más industrias, dependiendo si en los lotes grandes se instale una o dos empresas, entonces esos serán 50 o más empresas de bienes y de logística. Entonces hasta ahora ya se han instalado unos que son usuarios de logística, unos de manufactura, unas empresas de servicios de ingeniería, esos son los primeros 5 usuarios que se han instalado. Pero toda esta zona nosotros la estamos especializando en una zona para servicios que es lo que hablamos de la ciudad del conocimiento, que es para atraer esas multinacionales que se asienten acá y genere ese talento humano. Para que la gente no tenga que transitar entre los camiones, esto va a tener una entrada independiente y esto que es lo que está en obra aquí empezando va a ser acá el primer edificio bahía Chala, bahía Chala es lugar sano para trabajar y descansar, entonces aquí es donde se van a ubicar las primeras empresas multinacionales, que todavía no han entrado acá porque no tenemos donde ubicarlas (en proceso de construcción) y ahí es donde vamos a atraer a esas empresas grandes de contratación de gente en economía, en finanzas, en ingeniería en software, etc.

Entonces los que ya se han calificado, son empresas que están operando en distintas partes de aquí de la zona franca pero que todavía en esta área de servicios no. Entonces lo de las primeras cinco no es que ya con esas llenamos la zona franca no, para eso nos faltan veinte años, sino que el compromiso en los primeros cinco años, como se gasta en la construcción y en empezar a vender un tema en una región donde nunca ha habido esas posibilidades para los empresarios es difícil de entender “si yo ya tengo mi empresa aquí, como voy a crear otra empresa”, lo que me quiero es trasladar y explicarles cómo puede crear una empresa que haga encadenamiento productivo con esta ya sea sólo o uniéndose con cinco más para crear una nueva empresa. Entonces ese es el apostolado que estamos haciendo.

¿Han tenido dificultades con la normatividad urbana para desarrollar esta zona? ¿Cómo fue el proceso de desarrollo del plan parcial zona industrial de Floridablanca?

Nosotros inicialmente pues no teníamos los terrenos, entonces cuando hicimos los estudios de factibilidad hicimos el estudio de localización. Nosotros miramos, pues estudiamos yo creo que como 50 lotes en toda el Área Metropolitana y obviamente buscábamos precisamente evitar tener problemas después porque no somos amigos de llegar y armar un gran proyecto con

gran bulla y después decir no me aprueban el cambio de plan parcial, no tiene sentido. En eso nosotros somos respetuosos de las normas, entonces nosotros nos enfocamos en lotes que estuvieran ubicados al lado de vías de acceso fácil, que no estuvieran tan lejos de la ciudad, que la gente pudiera llegar a trabajar desde su vivienda cercana, que no tuviera que correr dos horas en carro o en bus para llegar a trabajar, que las universidades quedaran cerca, que tuviera servicios y que estuviera dentro de unos terrenos con vocación de desarrollo industrial. Entonces, ya de hecho esta zona según el POT desde hace 10 años o más tenía vocación industrial, lo que sí estaba sujeto era a un plan parcial que tenía que hacer el municipio de Floridablanca. Esto forma parte de un gran globo como de 90 hectáreas, entonces cuando nosotros compramos el municipio llevaba dos años haciendo el plan parcial pero no lo había terminado, entonces hubo unas demoras que no dependían de nosotros sino del municipio. Realmente no tuvimos que hacer nada, lo hicimos antes en la planeación, seleccionamos un sitio que cumpliera con todos estos requisitos.

El Sistema Integrado de Transporte Masivo debería cubrir estas áreas de nuevos desarrollos que potencializaran la competitividad de la ciudad. ¿Está esperado que con la tercera fase del SITM, Metrolínea llegue hasta la zona franca? ¿Han podido tener un diálogo con esta entidad?

Ya lo aprobó la junta de Metrolínea. La estación de Metrolínea queda cerca como a un kilómetro de acá, entonces nosotros les dijimos tráiganos un alimentador que llegue hasta acá. Traen a la gente hasta acá aquí dan la vuelta y vuelven y salen, dejan a la gente y la gente aquí por el andén ya entra a trabajar. Eso ya está aprobado pero está ahorita en etapa de decidir por donde van a retornar los buses, porque como ellos vienen de la estación del lago, entonces llegan por Distravez. En todo caso estamos ad portas de tener a Metrolínea acá y eso si es una ayuda muy grande porque entonces tendríamos el bus llegando acá a las 7 de la mañana y por la tarde recogiendo a la gente como a las 5. Aprovechando que ya van a llegar acá están tratando de agrupar a los de UNE para hacer una sola ruta.

¿Esperan que este sea un detonante para desarrollos posteriores en la zona, de manera que de alguna forma se puedan crear una especie de clústeres con la prestación de unos servicios especializados que se complementan entre ellos?

Nosotros creemos que este sí puede ser un polo de desarrollo importante, pues aquí se proyectan mínimo 2,500 empleos, se proyectaban inicialmente cuando iban a ser puros lotes así de industrias, pero con estos edificios, con este rediseño aquí puede haber fácilmente cinco mil o más empleos. Entonces cuando hay tantos empleos, el sector financiero, toda la parte de compensación familiar empiezan a surgir necesidades centros de convenciones, hoteles. Por ejemplo, yo ya en este momento estoy trayendo visitantes y el único sitio donde tengo para alojarlos es en el Campestre y en el Campestre a las ocho de la noche se van todos a dormir y asustan, entonces les toca pedir de la tienda de cañaveral algo de comida si las personas llegan de aquí tarde porque no hay servicios de restaurante allá por la noche. Estamos mal de infraestructura, entonces por ejemplo aquí dentro de los estudios preliminares estaba previsto tener un hotel ya se construyó natura (un eco parque empresarial con 3 torres de oficinas de 8 pisos, kioscos y locales comerciales para bancos, cafeterías y restaurantes, entonces también se empieza a generar una dinámica de nuevos negocios para la zona en convenciones, en hoteles, en centros de reuniones, en capacitaciones. Yo voy a tener el SENA aquí ya, en este edificio, el piso tercero todo se le da al SENA para que ellos monten ahí las aulas de entrenamiento para toda la gente, al fondo esa estructura que está en obra negra ahí estarán locales para cajas de compensación, para bancos, para servicios de la misma zona. Son 32 hectáreas son como 320 mil metros.