



Por:
Elisa María Ardila Becerra

Diseño Industrial III Semestre

Pablo Erick García Rojas

Dibujo Arquitectónico y Decoración IV Semestre

Miembros Semillero de Investigación

Fundación Academia de Dibujo Profesional (2014)

Pedaleando por la movilidad de Cali

El Futuro de Cali de **Mano de una Ciclo-ruta**

Resumen

Santiago de Cali ha pasado por varias etapas durante sus 500 años aprox. Etapas las cuales ha cambiado constantemente de visiones arquitectónicas y urbanísticas, pasando de una visión Colonial hasta la actualidad que es una dualidad entre su pasado, tendencias y estilos varios durante este tiempo.

En su actualidad su sistema integrado de transporte masivo (SITM). no supe las necesidades de una ciudad en crecimiento constante, lo cual hace de vital importancia analizar nuevas alternativas de transporte, el más selecto según estudios y referencias exteriores es un sistema de transporte sin emisiones de gases como la ciclo-ruta, un sistema ideal para el futuro de la ciudad de Cali.

Abstract

Santiago de Cali has gone through several stages during 500 years approx. Stages which has constantly changed in architectural and in urban vision starting from a Colonial vision until now that is a duality between the past trends and changing styles during the present time. The city has integrated the mass transit system (SITM). but is not supplying the needs of a city in a constant change. So, is important to make a vital analyze for a new alternatives of transportation , according to studies using an external references of a transportation system without CO2 emissions, in this order of ideas get a new transportation system will be beneficial to the city of Cali.

Palabras Claves:

Movilidad, Ciclo-Rutas, Bicicleta, Modernidad, Futuro.

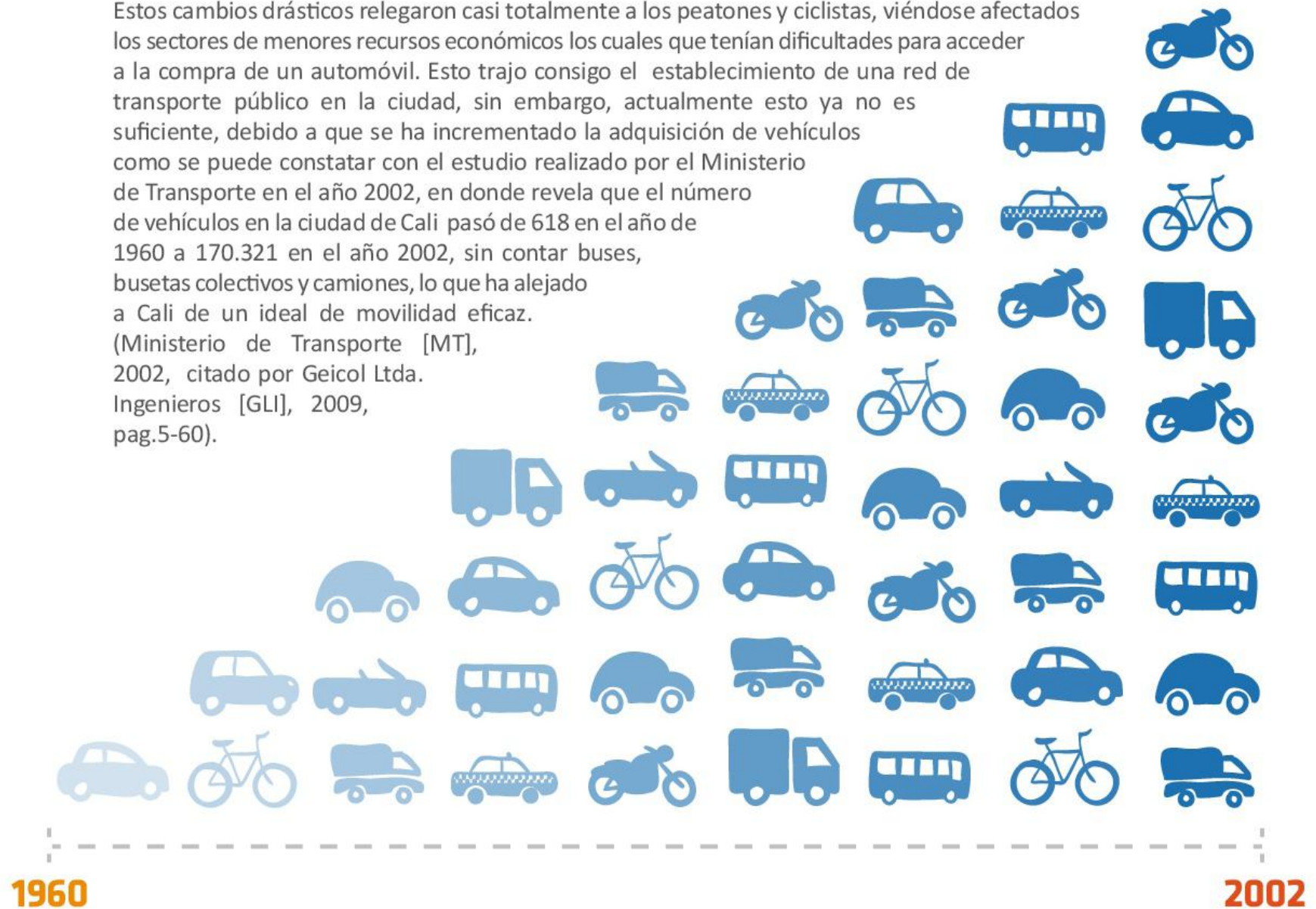
Santiago de Cali es una ciudad de 478 años. Desde su fundación en el año de 1536 hasta la actualidad ha experimentado una serie de transformaciones urbanísticas como respuesta cada uno de los fenómenos socioculturales que ha atravesado. En un principio, dada su ubicación geográfica y al poco avance de los sistemas de transporte del país, la ciudad se encontraba en un alto nivel de aislamiento y un bajo crecimiento poblacional, lo que hizo que se preservara por tres siglos como una “aldea colonial”, que se adaptaba a las condiciones climatológicas y espaciales, de una manera primitiva.

Posteriormente, en 1910, fue creado el departamento del Valle, asignándole como capital la ciudad de Cali, situación que trajo consigo un alto nivel de crecimiento demográfico seguido de la creación en el año de 1925 de un canal de conexión con el resto del país: el *Ferrocarril del Pacífico*. Este fue un periodo de transición de aquella aldea colonial a una ciudad metropolitana, imponiendo como imaginario colectivo

una idea de progreso, que paradójicamente generó de manera simultánea el establecimiento de invasiones, ya que las élites se destacaban con sus estéticas importadas y zonas privilegiadas mientras que los sectores marginados se desplazaron a las periferias. Aquel fue un periodo al que la arquitecta Susana Jiménez, califica como de “grande, desconchado y confuso crecimiento”. (Jiménez, 2006, p.)

Como se puede observar todos estos eventos han transformado el concepto de movilidad que se va amoldando a la coyuntura histórica por la que atraviesa la ciudad, pero tal vez uno de los sucesos que generó más influencia en su estructura organizativa, fue la llegada de los juegos panamericanos en 1971, puesto que implicó para Cali una renovación total de la malla vial, en donde los vehículos automotores tuvieron un papel protagónico, puesto que el crecimiento de la urbe exigía cambios en este campo, para agilizar el transporte reducir distancias y acortar tiempos de desplazamiento, y es como mediante la construcción de autopistas que se lograron estos cometidos. (Jiménez, 2006)

Estos cambios drásticos relegaron casi totalmente a los peatones y ciclistas, viéndose afectados los sectores de menores recursos económicos los cuales que tenían dificultades para acceder a la compra de un automóvil. Esto trajo consigo el establecimiento de una red de transporte público en la ciudad, sin embargo, actualmente esto ya no es suficiente, debido a que se ha incrementado la adquisición de vehículos como se puede constatar con el estudio realizado por el Ministerio de Transporte en el año 2002, en donde revela que el número de vehículos en la ciudad de Cali pasó de 618 en el año de 1960 a 170.321 en el año 2002, sin contar buses, busetas colectivos y camiones, lo que ha alejado a Cali de un ideal de movilidad eficaz. (Ministerio de Transporte [MT], 2002, citado por Geicol Ltda. Ingenieros [GLI], 2009, pag.5-60).



Expuesto lo anterior, no solo es la movilidad la que se ve afectada, sino también el medio ambiente debido a que se incrementan las emisiones de CO2 de manera exponencial repercutiendo nefastamente en la capa de ozono. El incremento del ruido, la modificación del suelo y graves consecuencias para la salud y calidad de vida de los seres humanos, son también otros problemas que cada vez adquieren mayor magnitud y relevancia. (Metro Cali [MC], 2009, pag.2)

Ante este panorama, es claro que urge para la ciudad un plan de movilidad que permita acortar tiempos de desplazamiento, para que de esta forma, se eviten traumatismos, para ello es necesario adoptar un medio alternativo de transporte como la bicicleta el cual permitirá descongestionar, no solo las vías, sino también el medio ambiente de emanaciones nocivas producidas por la combustión de los vehículos.

¿Pero Cali está preparada para este cambio?

Definitivamente hay mucho por hacer puesto que se evidencia una pobre información al respecto que va desde el ámbito legal, hasta la escueta estructura de ciclo-rutas existentes.

En primer lugar, en lo que respecta al aspecto normativo, el Plan de Ordenamiento Territorial que se encarga de establecer la forma en la que se va a llevar a cabo la organización dentro de la ciudad, se abstiene de impartir directrices claras relacionadas con la implementación de ciclo-rutas dentro de la malla vial, permitiéndonos concluir que este tema no ha sido prioritario para los gobiernos de turno. Aunado a lo anterior, se evidencia un gran desconocimiento sobre los aspectos técnicos demandados para esta estructura, puesto que dentro del cuerpo normativo se dedica todo un capítulo a los requerimientos de una completa red peatonal, asimilando que éstos son los mismos para la red de ciclo-rutas. (Plan de Ordenamiento Territorial- Cali [POT].2000).

Este amplio desconocimiento del tema se traslada a la realidad con la poca implementación de ciclo-rutas en Cali, pues como se logró evidenciar en el observatorio llevado a cabo por el semillero de investigación de las carreras de Diseño Arquitectónico, Diseño de Interiores y Diseño Industrial de la Fundación Academia de Dibujo Profesional, en el año 2014, en algunas zonas de la ciudad como en la autopista Simón Bolívar esas ciclo-rutas implementadas, no solo tienen una pobre iluminación y deteriorada señalización, sino que también se transforman en andenes donde se ubican postes del alumbrado público. (Ver imágenes 1, 2 y 3). (Semillero de investigación de las carreras de Diseño Arquitectónico, Diseño de Interiores y Diseño Industrial, 2014)

Estas situaciones generan confusión entre los ciudadanos, puesto que no hay conocimiento sobre el uso de estas rutas y es muy frecuente ver peatones interfiriendo el normal tránsito de los ciclistas quienes se ven forzados a esquivar o disminuir su marcha.



Imagen 1: a la altura de la calle 25 con carrera 82



Imagen 2: a la altura de la calle 25 con carrera 98



Imagen 3: frente a la Clínica Valle del Lili

Como se puede observar, hay un amplio camino por recorrer y ésta es una labor conjunta del gobierno y la sociedad, los cuales deben propender por un cambio, tanto a nivel normativo como educativo.

Es importante recalcar que un sistema efectivo de transporte sin emisión de gases para Santiago de Cali no solo funcionaría de manera urbanística y de transporte, sino también adaptaría a las personas a tener más conciencia de su entorno y de cómo éste debe cuidarse. Hay ideales y visiones concretas de otros países con ciclo-rutas que funcionan a dentro y rededor de su ciudad haciendo de éstas un entorno pacífico y confortable. El gran reto está en mostrar que el sistema de ciclo-rutas pueden funcionar en Cali, haciendo a su vez que todos los ciudadanos quieran y protejan su patrimonio lo cual sería un paso enorme para el futuro de la ciudad.

Bibliografía

Geicol Ltda. Ingenieros (2009). Estudio de tránsito. METROCALI, recuperado de:

<http://www.metrocali.gov.co/cms/assets/descargas/Contratacion/MC-5.8.9.01.10/Anexo-Documento-Respuesta-5-Estudio-de-Transito-Troncal-Sur.pdf>

Jiménez, S. (2006). Valoración histórica del contexto construido. Cali una mirada local. Revista científica Guillermo de Ockham, 4 (2), 83-120

Municipio de Santiago de Cali, (2000). Plan de Ordenamiento Territorial. Recuperado de:
<http://idesc.cali.gov.co/download/pot/pot.pdf>