

Prodavinci

Tomás de La Barra: “Esto no se resuelve con pintura”; por Cheo Carvajal #CCS450

Prodavinci · Wednesday, August 9th, 2017



Tomás de La Barra retratado por Mauricio López

La primera vez que supe de Tomás de La Barra fue cuando accedí al estudio de movilidad que se realizó en el año 2005, cuando Juan Barreto era alcalde. Una encuesta en hogares, de viajes cotidianos, de origen-destino, en nuestra ciudad. Él, con su equipo, a petición del Instituto Metropolitano de Transporte de la Alcaldía Metropolitana de Caracas, fue el encargado de llevarlo a cabo. De allí surgieron aquellos datos que aún “caminan” entre nosotros, y que distribuían, decimales más decimales menos, la torta de la movilidad en estas tres modalidades: 57% en transporte público, 24% en automóvil, 19% a pie. En ese entonces el transporte de superficie movía más gente que el Metro. Vista la diferencia de las tarifas eso ha cambiado mucho. Y eso se comprende cuando entramos a las estaciones y los trenes.

Esos datos, según nuestro entrevistado, aún pueden estar vigentes. Desde entonces no se han hecho mediciones serias. Este tipo de estudios, aclara, al menos deberían realizarse cada 10 años. Ya han pasado 12 desde el último, pero señala que el anterior al de 2005 se había realizado en 1982. Una larga mora, que se refleja en un desinterés por hacer mediciones regularmente, como si no hubiese mucho que indagar. En otras ciudades de la región se hacen mediciones sistemáticas sobre la movilidad, con conteos de flujos permanentes en algunas vías. Monitoreo para gestionar mejor.

Tomás de La Barra es un experto en planificación y transporte, reconocido por todos. Decir “por todos” en un país polarizado como el nuestro implica que, por ejemplo, ha trabajado con la Alcaldía de Libertador pero también con el Instituto Metropolitano de Urbanismo Taller-Caracas, de la Alcaldía Metropolitana actual. Es arquitecto graduado en la Universidad de Chile, con doctorado en planificación en la Universidad de Cambridge del Reino Unido. Además de su actividad académica en Venezuela, es muy solicitado en universidades de la región y del mundo. Es fundador de Modelística, empresa desde donde realiza diagnósticos y proyectos, acá y en otros países.

Suele ser crítico, frontal, con aquellas políticas (y funcionarios públicos) que lejos de desanudar, enredan. Sus expresiones son tajantes, radicales, pero no es obtuso: ante la argumentación es capaz de matizar. Esta es una conversa de intenciones pragmáticas. Apuntar líneas de acción en áreas específicas relacionadas con la movilidad y el transporte. El barrio, la autopista, el bulevar. Elementos que componen nuestra trama urbana y que, a juicio de Tomás, deben recomponerse. Arrancamos con un tema muy particular, de aparente escala local, pero en realidad es un “rompe cocos” de escala metropolitana.

—¿Qué hacer en Petare en relación con la movilidad? ¿Algún planteamiento concreto?

—En Petare, como en muchas áreas similares, hay de todo por hacer. Una buena opción que he defendido mucho son los ascensores como los de Valparaíso o Salvador de Bahía. Serían comunicadores verticales complementados con mejores vías horizontales. Soluciones de bajo costo, con tecnologías relativamente simples, que pueden ser operadas y mantenidas por las comunidades, como en Valparaíso.

—Como en muchos cerros de Caracas, hay que buscar zonas de remodelación, construir viviendas en lugares bien localizados y transformar las zonas de ranchos peor ubicadas, como en los copitos de los cerros, por parques. 40% de la población vive en ranchos como los de Petare. Hay que bajarlo a 10% en 10 años. Lo podemos hacer.

La palabra “ranchos” parece ser un acto reflejo, más relacionado con la precariedad de algunos espacios en riesgo que con el modelo de vivienda progresiva que crece sobre sí misma, aumentando incesantemente la densidad de los barrios. En realidad su preocupación no es la apariencia ni estructura de las viviendas, sino la precariedad del espacio común, sobre todo la inaccesibilidad. “No puedes tener a la gente viviendo así”, reclama.

—¿Qué hacer para que la “Redoma” sea un espacio funcional, armónico?

—Los alrededores de la estación Petare del Metro deben ser completamente remodelados, ya que puede ser un espacio público de gran valor. Hay que quitar buhoneros y policías, hay que liberar el estacionamiento de los metrobuses. Hay que conectar la plaza colonial de Petare con la estación del metro, mediante una pasarela por encima de la avenida Miranda.

—¿Una pasarela?¿No generaría un espacio residual debajo? ¿No es mejor que la conexión casco-redoma se dé desde la superficie, dotando de mejores condiciones para la accesibilidad a los peatones, incluyendo las personas con discapacidad, como se hizo con la calle La Paz?

—Lo que está planteado es que desde la plaza haya una terraza, a gran altura, quizás conectando con el Metro con ascensor. Se puede hacer algo muy bonito. En otras ciudades se han hecho bien. Acá hay un ejemplo, el puente sobre la autopista y el río entre el Metro de Antímano y la Universidad Católica Andrés Bello. Aunque reconozco que podría ser un problema y quizá no mucha gente lo utilizaría.

—En el barrio existe un modelo de calle compartida, no planificada, sino resultado de la configuración del barrio. No suele haber aceras y, por tanto, hay una coexistencia de modos de desplazamiento que parece autorregularse. ¿Consideras que esa calle del barrio es “exportable” a algunas zonas del resto de la ciudad?

—Extraña pregunta. Las pocas calles que hay en los barrios no son funcionales, conectan mal, no tienen espacio, no son un modelo para exportar a ningún lado.

—Me refiero a ese espíritu de calle en la que gente a pie, en bicicleta, motos, carros, autobuses coexisten, sin segregación, y que es una línea de acción en ciudades que asumen la prioridad de los de a pie.

—Hay una disciplina que trabaja el diseño de calles. Aquí hay bastante tradición de eso. En la calle de mi oficina (Bello Monte) la gente saca mesas, juega dominó. Abren la puerta del carro y ponen su música. En Puerto Ayacucho la gente modela sus calles en Navidad con elementos particulares. Digamos que esas calles que dices, en términos de diseño urbano, están bastante trabajadas: con *disuasores* de tránsito, poniendo las calles a zigzaguear. No es necesario imitar, aunque entiendo que te refieres al espíritu de la calle. Hay trabajos interesantes, como liberar plantas bajas de edificios que se levantan en altura. Un ejemplo reciente son los edificios de Fruto Vivas en el barrio Santa Rosa, en la avenida Libertador.

—¿Cómo integrar los barrios al resto de la trama urbana? ¿Es un tema de vialidad y transporte? ¿Qué opinas del metro cable como solución, en términos de costos-beneficios?

—Por un lado hay que integrar los barrios a la ciudad, y por otro hay que reducirlos drásticamente. Las áreas que tengan que quedar, si están en pendiente, pueden ser dotados de ascensores, como mencioné. O de vialidad digna, con rutas de transporte. Tenemos que sepultar para siempre los muchos sectores de barrios a los que sólo se puede llegar a pie o en moto. Hay que hacer un mapa de Caracas con las zonas a las cuales no se puede llegar. Son muchas, y hay que eliminarlas. Aprovecho esta

pregunta para hacer mención a Barrio Tricolor: esto no se resuelve con pintura. Hay que ser mucho más radicales.

—Sobre los metrocables, desde hace mucho tiempo he sido crítico. Es una tecnología desarrollada para fines turísticos, principalmente para esquiadores austríacos. Sorprendió que Medellín lo haya adoptado como transporte público. En Caracas se lo copiaron con un proyecto muy malo como el de San Agustín, que en la hora pico mueve unos 600 pasajeros por hora, que es nada. Para ser concretos, Doppelmayr puso la maquinaria, los cables y los carritos, que debe haber costado unos 20 millones de dólares. Odebrecht hizo las obras civiles, con lo cual el costo subió, según cifras oficiales, a 360 millones de dólares.

—Para darte una idea: un kilómetro de metro subterráneo “full equipo” cuesta unos 100 millones de dólares por kilómetro, y puede mover 60 mil pasajeros por hora, en comparación con los 600 que mueve el metrocable. El de San Agustín no llega a dos kilómetros, y con ese costo en La Paz construyeron cinco metrocables de similar longitud. Los metrocables de Mariches mueven un poco más, pero su capacidad máxima es demasiado baja para considerarlo como transporte masivo... ¡y menos mal que no me preguntaste por el cabletrén!

—No puedo dejar pasar esta tentadora insinuación: ¿qué opinas de nuestro cabletrén, que además promete quedar en el paisaje como otra obra inconclusa?

—La “media lógica” que tenía era que conectaría la estación Guaraira Repano con la de Petare. ¿Pero, para qué vas a hacer la conexión de algo que ni siquiera existe? Además, es muy lento. Apenas mueve 14 mil pasajeros diariamente, y eso se mueve fácilmente con microbús y la inversión es muchísimo menor. Este es un lujo que, además de quedar a medio hacer, deja abajo todo igual, están los mismos microbuses de toda la vida. No es tecnología de transporte masivo y el costo que estamos pagando es altísimo.



Tomás de La Barra retratado por Mauricio López

—¿En qué debería invertir más una ciudad como Caracas? ¿Poner el énfasis en generar más centralidades, con más y mejores servicios, donde las personas puedan acceder en los lugares donde residen a los servicios educativos, salud, comercio que requiere, que reduzca los viajes, o invertir más en transporte?

—En mi opinión, los dos problemas más graves que tiene Caracas son primero los grandes desequilibrios entre los lugares de residencia y los lugares de trabajo, estudio y servicios. Para mejorar esto hay que remodelar Caracas, con la creación de al menos 300 mil nuevas viviendas en buenas localizaciones. Siempre he clamado por lo que llamo “riesgo cero”. En Caracas no podemos tener gente viviendo en ranchos que se van con las lluvias, y no quiero pensar en terremotos. El segundo punto es, efectivamente, mejorar la movilidad. Para esto, mi visión es llenar la región con sistemas avanzados de autobuses en vías exclusivas, complementando metros y BRT.

—Ya tenemos ensayos del BRT (*Bus Rapid Transit*), como en las avenidas Fuerzas Armadas y Nueva Granada, ¿cuáles serían los próximos a desarrollar?

—Esto lo tenemos súper estudiado. De los estudios queda claro cuáles son las prioridades. La avenida Baralt hasta el Paraíso es la primera. La segunda es un BRT que va desde Plaza Sucre, en Catia, pasando por la avenida Libertador, luego la avenida Francisco de Miranda, hasta Petare. El tercero, que también modelamos, es en la autopista Francisco Fajardo, desde Caricuao hasta Petare. Pero este tercero viene por otra pregunta que seguramente me vas a hacer.

—Hemos criticado mucho las “soluciones viales” del Ministerio de Transporte

Terrestre y Obras Públicas. Sobre todo los nuevos elevados impuestos en avenidas emblemáticas como San Martín, La Yaguara y el de la Francisco de Miranda en Dos Caminos. ¿Habría que demolerlos? También está el eje entre la avenida Río de Janeiro y la Principal de Colinas de Bello Monte, con todos estos puentecitos de guerra que conectan con la autopista y que afectan la posibilidad de un borde peatonal al sur del Guaire.

—Hay que demoler los peores, que son los que mencionas: San Martín, La Yaguara y Dos Caminos. Pero también el de la avenida Victoria y el de La Guaira. Y los viejos de Los Ruices, la Nueva Granada. También todos los puentes de guerra pueden ser descartados, y de hecho el propio MTT los ha desbaratado ya. Se debe hacer un paseo peatonal a lo largo de la avenida Río de Janeiro, quitando también los estacionamientos, que tenga ciclovía. Hay que eliminar el elevado de Las Mercedes y hacer un paseo peatonal desde la estación Chacaíto y a todo lo largo de la avenida Principal de Las Mercedes.

Lamenta de La Barra que terminaremos pagando un doble el costo con esas obras: el de la construcción de esas arbitrariedades del ex ministro Haiman El Troudi, y luego su necesaria demolición. Señala, además, que la obra en curso frente a Ciudad Banesco, otra de las aberraciones, no la pudo parar el también ex ministro Ricardo Molina, porque la gestión anterior la dejó paga. Un asunto que valdría la pena revisar.

—¿Cuál ha sido el papel que han jugado las alcaldías ante la imposición de estas “soluciones viales”?

—El Ministerio procedió sin contemplar las normas. Sin plan, sin estudios de impacto. Pero es similar a lo hecho con la vivienda que se ha incorporado en nuestra ciudad, sin vialidad, sin mejorar los servicios. Sin coordinación con las alcaldías. Pero igual han sido leves las reacciones. Quizás no les parece tan mal. El problema es que no hay debate, se hace cualquier cosa, por lo general llenar la ciudad de pañitos calientes. En el Ministerio entró ese grupito, liderado por Haiman, que por cierto no se sabe ni siquiera donde está. Y parece que aún sigue haciendo sin estar.

—Muchos urbanistas hablan de convertir las autopistas Francisco Fajardo y Prados del Este en avenidas, que incluyan esos canales BRT que mencionaste. ¿Te parece viable? ¿Consideras que la autopista puede estar soterrada en puntos donde haya posibilidades de conectar espacios emblemáticos, como entre Los Caobos y Jardín Botánico?

—Sobre las autopistas, en particular la Fajardo, le presentamos al MTT la propuesta de un BRT en los carriles centrales desde Caricuao hasta Petare, pero nada. Ciertamente se puede soterrar el tramo entre los hermosos parques Los Caobos y Jardín Botánico, incluyendo conectar Plaza Venezuela, UCV, los estadios, la Zona Rental. Todo ese extenso sector debe ser objeto de un gran proyecto que transforme la ciudad. Ejemplos hay muchos en el mundo. Soterraron la M30 en Madrid. Puerto Maravilla en Río, y un largo etcétera.

—Nos ha costado mucho poner en movimiento las bicicletas en Caracas. Se han implementado ciclovías que a veces le resta espacio a los peatones, en vez

de restárselo a los vehículos a motor. Y la Alcaldía de Libertador implementó un servicio de préstamos que está bastante estancado.

—Sobre las bicicletas, te consta cómo hemos defendido esto. La Alcaldía de Libertador es la única que ha hecho algo al respecto, construyendo las únicas ciclovías que tiene la ciudad, y el programa Rueda Libre. Esto es loable, pero hay que hacer mucho más, porque Caracas tiene una gran oportunidad. Todas las grandes ciudades de América Latina lo han hecho. Necesitamos bicicletas públicas. Acabo de estar en Shanghai, que tiene la mayor flota de bicicletas públicas del mundo: 700 mil. Por cierto, son empresas privadas, y se operan con tu celular. Las ciclovías, combinadas con espacios peatonales, tienen un gran futuro en Caracas. ¿Por qué no ser mejores que Bogotá, Ciudad de México, Santiago de Chile o Buenos Aires?

—Es obvio que la peatonalidad es la forma de movilidad más sustentable, en muchos aspectos de la vida urbana, económica, ambiental, social, para cualquier ciudad. ¿Aparte de acondicionar los espacios por donde anda la gente, habría algunas vías que deberían peatonalizarse, como alguna vez se hizo con el Metro en Sabana Grande o Catia, y más recientemente en El Cementerio, con el bulevar César Rengifo? ¿Qué otras vías tienen ese potencial?

—Me mencionas como ejemplos exitosos bulevares hechos en el ámbito de la Alcaldía de Libertador: Sabana Grande, Catia y El Cementerio, que es más reciente. Hay muchas más posibilidades: en la avenida Libertador, Plaza Venezuela, Chacao, El Rosal, Petare, Antímano, Las Mercedes. Hay miles de personas que caminan todos los días desde Las Mercedes hasta Chacaíto, y desde Ciudad Banesco hasta Plaza Venezuela, sin infraestructura. Se puede hacer mucho a corto plazo. Es un misterio que no se haya extendido la recuperación del bulevar de Sabana Grande hasta la plaza Brión de Chacaíto. No ha habido acuerdos. Había un proyecto de la Alcaldía de Chacao, pero luego ese proyecto, o sus modificaciones, parecen estar en manos de la Alcaldía Metropolitana de Caracas.

—¿Cómo ves la transformación que está ocurriendo en Las Mercedes?

—En Las Mercedes la empresa privada está construyendo muchos edificios para oficinas de lujo, pero no hay nada en términos de espacios públicos. Construyen hasta el límite de las parcelas. Tampoco se entiende por qué no se conecta la plaza Brión con la plaza Alfredo Sadel.

—Para las ciudades es importantísimo tener un ente que coordine e integre el servicio de transporte público, que en nuestro caso está muy atomizado. El Metro, como sistema, suele tener más capacidad para integrar, pero el nuestro no tiene ahora vocación de coordinar con los municipios. Luce urgente constituir una autoridad metropolitana, o incluso regional, de transporte, para que este servicio pueda tener más y mejor cobertura.

—En este sentido Caracas está raspada. No tiene una autoridad metropolitana efectiva que incorpore todo el área, los 17 municipios o quizás 22. Crear el estado Vargas fue una mala idea. Crear la Alcaldía Metropolitana fue un paso en la dirección correcta,

pero se quedó corta en el ámbito territorial. Lo importante a destacar es que esa autoridad metropolitana no debe ser sólo de transporte. Debe integrar vivienda, servicios, empleo y transporte. No se deben seguir construyendo errores de ciudades sin transporte como Caribia, Belén o Tiuna.

—El Metro de Caracas es, de facto, la autoridad metropolitana de transporte y lo ha hecho muy bien. Ha asumido responsabilidades en metro, trenes de cercanías, autobuses y BRT. De igual manera es una ventana de oportunidades para hacer mucho más.

—¿Cuánto más?

—Los autobuses los han manejado bien. Pero no se ha hecho nada en infraestructura para facilitar el desplazamiento de sus buses. Bus Caracas comenzó operando bien, pero ya ni siquiera hay inspección. El retraso en la construcción de las líneas de Metro es un misterio. En Shangai están haciendo dos líneas de Metro por año, de 30 kilómetros cada una. Acá el retraso lleva 15 años, y apenas llegamos a Bello Monte. Todo iba a estar listo en el 2012. La línea 5, hasta el Guaraira Repano, también la línea de tren Guarenas-Guatire. Pero nada.

Suscríbete al canal de Prodavinci en Telegram [haciendo click aquí](#)

This entry was posted on Wednesday, August 9th, 2017 at 10:16 am and is filed under You can follow any responses to this entry through the [Comments \(RSS\)](#) feed. You can skip to the end and leave a response. Pinging is currently not allowed.