

Desafíos en la movilidad de poblaciones turísticas pequeñas: Caso Villa de Leyva

Challenges in the mobility of small touristic populations: Villa de Leyva case

Des défis dans la mobilité de populations touristiques petites: cas Villa de Leyva

Recepción: 15-06-2010
Evaluación: 29-07-2010
Aceptación: 18-08-2010

*Héctor Mauricio Sánchez Abril

Resumen

Este artículo es avance de investigación sobre aportes a la metodología utilizada para realizar planes de movilidad aplicables a poblaciones turísticas y contiene sus antecedentes, la metodología tradicional utilizada de manera resumida y el enfoque por tener en cuenta para poblaciones turísticas. Se muestra una caracterización general de la movilidad en Villa de Leyva Boyacá a nivel vehicular y peatonal y los desafíos que se presentan ante la problemática local que existe en determinadas épocas del año.

Palabras clave: Movilidad, espacio público, sostenibilidad, accesibilidad.

Abstract

This article is the result of an advance of an investigation on contributions to the methodology used to do applicable plans of mobility to tourist populations and it contains its antecedents, the applied traditional methodology in a summarized way and the focus to keep in mind for tourist populations. A general characterization of the mobility is showed in Villa de Leyva Boyacá in a vehicular and pedestrian level and the challenges that are presented with the local problem that is seen in certain times of the year.

Key words: Mobility, public space, tourist population, accessibility

Résumé

Cet article est avance (progression) de la recherche sur des apports à la méthodologie utilisée pour réaliser des plans de mobilité applicables aux populations touristiques et contient ses antécédents, la méthodologie traditionnelle utilisée de manière résumée et du point de vue (objectif) à tenir en compte pour des populations touristiques. On se montre une caractérisation générale de la mobilité dans la Villa (Ville) de Leyva Boyacá à un niveau véhicule et piétonnier et les défis qui se présentent devant la problématique locale qui existe dans des époques déterminées de l'année.

Mots-clés: La Mobilité, l'espace public, la durabilité, l'accessibilité

Introducción

La congestión de las ciudades, los costos de operación vehicular y los importantes efectos de las externalidades del transporte, están condicionando la forma en que las personas se mueven en la ciudad. El uso del automóvil para la mayor parte de los desplazamientos, la concentración de viajes en horas de máxima demanda y los modelos de ordenamiento territorial dispersos y alejados de los centros urbanos generan una movilidad que debe ser analiza-



Fuente :
<http://images.cdn.fotopedia.com/flickr/r-4917568765-hd.jpg>

* Magíster en Ingeniería con Énfasis en Transporte. Director del Centro de Proyección Social, Extensión y Egresados y Docente de Ingeniería Civil. Universidad Santo Tomás, Seccional Tunja. Grupo de Investigación Ambiental y Civil en Investigación. hsancheza@ustatunja.edu.co



Fuente :
http://lh3.ggpht.com/_FAPEXaRb7Wc/RxlFvZdk4ll/AAAAABv0/nYPcKL7Jftw/dsc05570.jpg



Fuente:
<http://images.cdn.fotopedia.com/flickr-4917568765-hd.jpg>

da. De manera similar, estos efectos mencionados surgen en poblaciones pequeñas que tienen como característica principal su atractivo turístico pero solo en ciertas épocas del año, lo que se conoce como fenómeno de estacionalidad de la demanda del transporte.

La hipótesis de que la movilidad en municipios pequeños de orden turístico debe ser analizada y mejorada, está fundamentada en varias razones. Una de las razones es el interés del gobierno nacional por aumentar la competitividad y calidad en los servicios turísticos y sus entornos, como se manifiesta en una presentación del Ministerio de comercio, industria y turismo de Colombia que se encuentra en la Internet donde textualmente dice: “Las acciones del gobierno nacional se orientarán a construir entornos competitivos y productivos para el turismo, desde el ámbito local y regional que generen beneficios para las comunidades y la sociedad en general”. Otra razón válida de alta importancia es el comportamiento del comercio local en cada municipio que se ve afectado como consecuencia de la falta de accesibilidad vehicular o de las altas congestiones que en ciertas temporadas presumiblemente rentables se dan,

impidiendo la obtención de ganancias por las ventas de artesanías, alimentos y otros productos o peor aún, generando pérdidas.

Dentro de la investigación sobre aportes a la metodología utilizada para realizar planes de movilidad aplicables a poblaciones turísticas se tomó como caso de estudio el municipio de Villa de Leyva que se encuentra localizada a 177 Km. de Bogotá y a 2143 m.s.n.m y como se menciona en un portal web de turismo de Colombia: “Villa de Leyva es para muchos el pueblo más hermoso de Colombia, hay que caminar sus calles empedradas para apreciar cada detalle de su arquitectura colonial”. Este municipio tiene varios atractivos turísticos como son: la casa de Ricaurte, la casa de Nariño, la casa de Juan de Castellanos, la plaza mayor, el Ictiosaurio (más conocido como el fósil), el jardín de los próceres, columnas Muiscas, la catedral de Villa de Leyva, el templo de San Agustín, la iglesia de Monquirá, el museo e Iglesia del Carmen, el museo de arte colonial, el museo paleontológico y las amonitas o conchas fósiles.

Los eventos que allí se realizan también cuentan con alto reconocimiento a nivel nacional e

internacional como lo son las fiestas de la Virgen del Carmen en julio, el festival de cometas en agosto, el festival de luces y concurso del pesebre en diciembre, encuentros de astronomía y eventos empresariales y académicos nacionales e internacionales.

Todo lo anterior hace parte de la justificación de la escogencia de Villa de Leyva como caso de estudio para la investigación, pero además, constituye un parámetro de referencia para encontrar las causas de la problemática que se ha observado concerniente a la movilidad en algunos sectores de este reconocido municipio. Se pretende ahondar un poco más en el tema de la accesibilidad y se considera que es un concepto más amplio que el de movilidad, se vincula con la posibilidad de obtención del bien, del servicio o del contacto buscado, desde un determinado espacio, e incorpora elementos espaciales, temporales y tecnológicos. El grado de accesibilidad se mide considerando los costos de desplazamiento efectuados para satisfacer las necesidades, así como la capacidad y la estructura del sistema de transporte local.

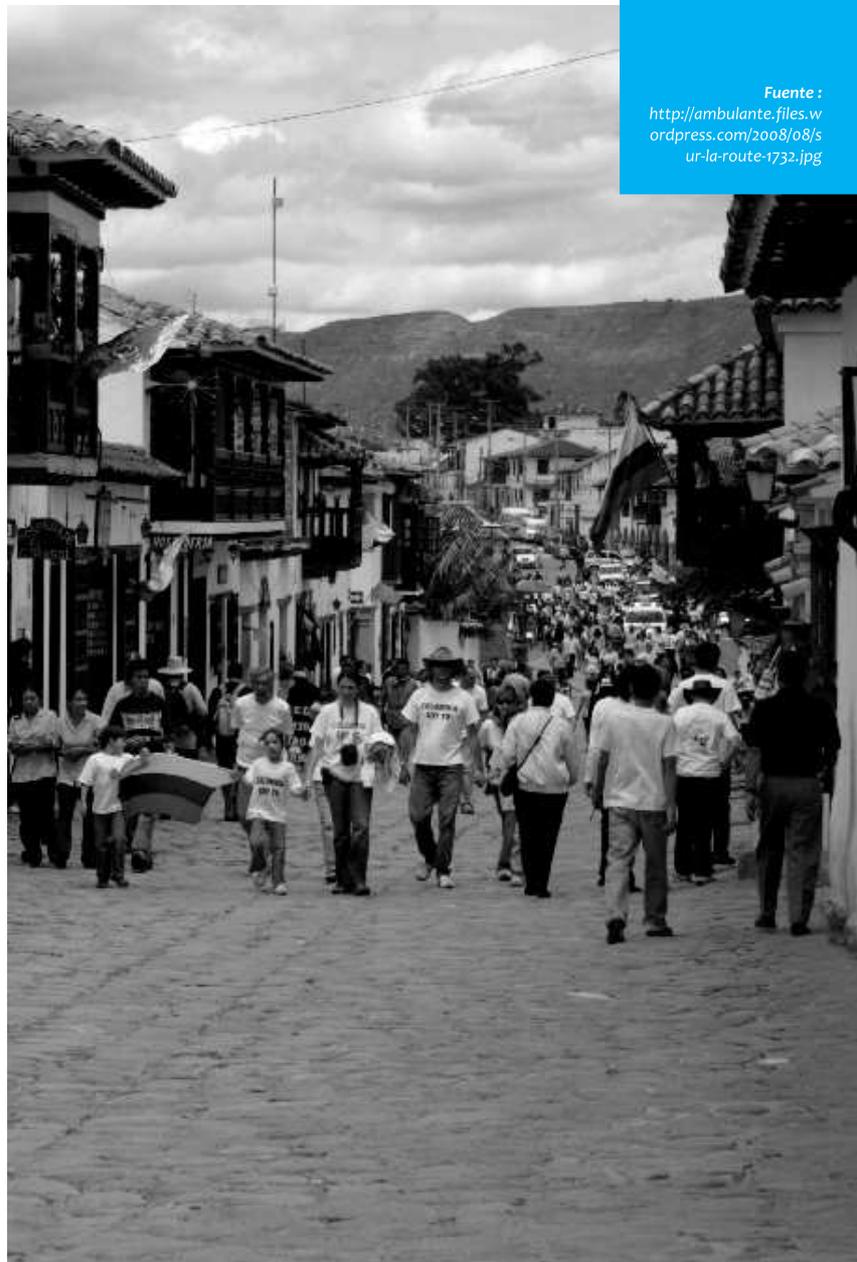
Marco teórico general

La movilidad urbana es una de las variables fundamentales a tener en cuenta a la hora de plantearse objetivos de desarrollo en una ciudad. La repercusión del modelo de movilidad sobre la calidad de vida de los habitantes es de gran importancia ya que afecta a una amplia variedad de aspectos ambientales y sociales como lo son la disponibilidad de espacio público, la seguridad, la salud, la integración social, la calidad del aire y otras externalidades del transporte (Zurich/Karlsruhe. 2004, p.23).

Enfoque de los planes de movilidad

Un estudio de movilidad tiene por objeto conocer los hábitos de desplazamiento de la población en un territorio dado, para así adecuar la oferta de transporte público (no existente en Villa de Leyva) a las exigencias de la demanda y optimizar el aprovechamiento de los recursos disponibles.

En cuanto a la movilidad se busca conocer las características de las personas como la edad, el género, actividad, ocupación, etc. Se determina la distribución de los desplazamientos según el modo de transporte, se crea una matriz origen-destino por propósito del viaje (trabajo, estudios, compras, ocio), se observan los períodos horarios de origen de los desplazamientos, según el motivo del desplazamiento y el análisis de los transbordos realizados en la red de transporte público así como el número de transbordos y su distribución por operadores.



Fuente :
<http://ambulante.files.wordpress.com/2008/08/sur-la-route-1732.jpg>



Fuente :

http://lh3.ggpht.com/_FAPEXaRb7Wc/RxIFtZdk4HI/AAAAABvs/SDHWoFbFryk/dsco5561.jpg

- **Oferta de Transporte Público:** se estudia el sistema de transporte en el territorio, la estructura del transporte público (No. de rutas, trabajadores, parque automotor, viajeros por año anuales y recaudo) y la población asistida por cada servicio de transporte público existente en la ciudad o población estudiada.

- **Demanda de Transporte Público:** Se determina la demanda de los viajeros, la calidad del servicio y la importancia de cada servicio de transporte público, así como el comportamiento de la demanda en los principales municipios.

- **Reordenamiento y planificación del tránsito:** A lo largo de estos últimos años la simulación se ha ido convirtiendo en una de las herramientas más poderosas y utilizadas para el diseño y análisis de sistemas gracias a su capacidad de reproducir con gran fidelidad la realidad y de responder preguntas del tipo “que pasaría sí...”.

La modelación de la dinámica de los flujos de tránsito es un paso previo para muchas tareas relevantes como la planificación del tránsito, la vigilancia, la detección de accidentes, el diseño de estrategias de control, la simulación y predicción de tránsito, etc.

- **Modelos de demanda de Transporte.** Los modelos de demanda de transporte (compuestos de modelos de generación-atracción,

distribución y reparto modal) se crean a partir de datos reales obtenidos por encuestas, con la finalidad de pronosticar escenarios hipotéticos y verosímiles resultantes de una modificación dada en cualquiera de las variables que componen dichos modelos.

- **Modelos de Asignación de la Demanda.** Los viajes que generan los modelos deben asignarse a la red vial existente. Para ello se crea un modelo vial. Este modelo nos permitirá calcular la asignación de viajes por cada arco de la red pudiendo determinar ante modificaciones de la infraestructura vial, el comportamiento de cada arco que compone la red. Esta posibilidad resulta muy útil para determinar el futuro comportamiento y las asignaciones que deberán soportar las futuras intervenciones a realizarse sobre la red. De esta manera, no solo se podrán determinar las cargas de las nuevas infraestructuras sino las repercusiones sobre las existentes.

Características de la movilidad en Villa de Leyva

Características temporales

La movilidad en Villa de Leyva tiene características muy distintas a la presentada en cualquier otro municipio de vocación diferente al turismo. Estas características están siendo estudiadas en la investigación y se mencionan de manera aproximada como resultado de la observación explorativa realizada allí.

- **Estacionalidad:** Las características que tiene la demanda del transporte allí obedece a la estacionalidad, es decir, la demanda de transporte es variable de acuerdo a la época del año, teniéndose como referencia los festivales de cometas en agosto y de luces al inicio de diciembre de cada año.

- **Días de máxima demanda:** Los períodos de máxima demanda ocurren los fines de semana debido a la afluencia de turistas que pueden acceder a Villa de Leyva desde Bogotá por la Vía Chiquinquirá – Villa de Leyva o Tunja – Villa de Leyva y desde Moniquirá o Bucaramanga por la

vía Santa Sofía – Villa de Leyva o Arcabuco – Villa de Leyva.

Características espaciales

- **Accesibilidad:** Las vías de acceso al municipio se encuentran pavimentadas en un estado de regular a bueno. Las vías de acceso al centro del municipio son amplias y la mayoría de calles y carreras del centro del municipio se encuentran construidas en piedra.
- **Espacio público:** Este se define de acuerdo a cada una de las vías, y es utilizado por peatones, caballos (en algunas calles y carreras) y vehículos según se permita.
- **Senderos Peatonales:** Existen definidas algunas vías como peatonales, sin embargo, la mayoría de las vías del centro del municipio donde se encuentra la mayoría de atractivos históricos, religiosos y culturales son de uso vehicular, peatonal y animal (carretas y cabalgatas) y no poseen andenes definidos lo cual genera conflictos en períodos de alta demanda turística.

Características del tránsito

- **Tránsito vehicular:** Está conformado por automóviles, buses y camiones, estos últimos solo con acceso a las zonas periféricas del municipio y algunas de tipo comercial. Los automóviles que transitan los fines de semana son los usados por los turistas nacionales e

internacionales para desplazarse dentro y fuera del territorio urbano de Villa de Leyva.

- **Tránsito peatonal:** Es el más común en el centro del municipio debido a la presencia de museos y lugares históricos y culturales de alto interés turístico y al gran número de establecimientos comerciales de artesanías y alimentos, así como a la superficie de rodadura de las vías (piedra).
- **Presencia de vehículos de tracción animal** (carretas arrastradas por caballos) existentes en Villa de Leyva como un modo usado con propósito turístico para “pasear” por el municipio y sus alrededores.



Plaza central de Villa de Leyva
Fuente :
El Autor

Abajo, Tránsito de caballos
Fuente :
El Autor

Izquierda abajo, Tránsito peatonal un fin de semana
Fuente :
http://2.bp.blogspot.com/_akawNJuL778/TNH3Atqw50I/AAAAAAADM/2LUBfXbsWyo/s1600/la+plaza.jpg





Fuente :

http://3.bp.blogspot.com/_AM6O_qLjEwo/TTmIBnQJlaI/AAAAAAAABUbw/3h53XBon_tA/s1600/DSCN2444.JPG

Conclusiones y recomendaciones

Hacia una movilidad con enfoque globalizado

Debido al alto número de visitantes norteamericanos y europeos y a la visión global respecto al turismo existente en Villa de Leyva, se hace necesario tomar medidas de movilidad que involucren el concepto de sostenibilidad, de tal manera, que el crecimiento urbanístico se dé teniendo en cuenta los principios planteados (*Comisión Europea, 1990*) para un transporte sostenible que contribuya a la calidad de vida (*Comisión Europea, 2001*) de sus habitantes y de los turistas y que a su vez, se siga ofreciendo al turista una población “amable” consecuente con los conceptos actualmente en auge (*Montezuma R, 2006*).

Hacia un uso adecuado del espacio público

La problemática de Villa de Leyva referente al espacio público se da en los días de mayor afluencia turística y se acentúa en épocas de alta demanda de turismo donde la movilidad es muy diferente debido a los altos flujos vehiculares, peatonales y la presencia de caballos transitando en algunas vías específicas del centro históri-

co y las periferias municipales. En consecuencia, es un reto no solo para la administración municipal sino para la investigación que se viene adelantando, ya que el comercio afecta el espacio público para el tránsito peatonal y los altos flujos vehiculares en algunas calles dificultan el acceso a almacenes y tiendas de artesanías.

Hacia una movilidad sostenible

El reto de lograr sostenibilidad en la movilidad no radica en modificar la tradicional forma en que la gente se desplaza en Villa de Leyva sino en tomar las medidas necesarias para evitar que el crecimiento del municipio ocurra de manera desordenada. Modos como la bicicleta, el caballo y el modo a pie son los más frecuentes en las zonas comerciales, históricas y culturales y coincide en que la superficie de rodadura de sus vías es la piedra.

Dentro de las propuestas para mantener el carácter colonial de Villa de Leyva y su valor agregado a nivel turístico se tiene la peatonalización de varias calles y carreras del centro histórico.©



Fuente:
<http://bogowiki.org/img/plaza%20de%20villal%20de%20leyva>

Referencias

Zurich y Karlsruhe. (2004). External costs of transport update study, final report.

Comisión Europea, (1990). Libro verde sobre el medioambiente urbano.

Comisión Europea. (2001). Libro blanco sobre la política europea de transporte de cara al 2010: la hora de la verdad.

Ministerio de Transporte de Colombia. (2006). Accesibilidad al medio físico y al transporte. Mayo 18. Documento www.fonprevial.gov.co.

Montezuma R., (2006). Ciudades amables ¿cómo construirlas desde movilidad urbana sostenible?, Conferencia Departamento Nacional de Planeación DNP, Bogotá.

Secretaría de Tránsito y Transporte. Cal y Mayor y Asociados. (2005). Manual de Planeación y Diseño para la Administración del Tránsito y el Transporte (Tomo I “Marco Conceptual”, Santa Fe de Bogotá, Col.)

Vilagrasa, J. (2005). Las ciudades pequeñas y medias en España. España, Universitat de Lleida.

Fuente :
http://1.bp.blogspot.com/_AM60_qJEwo/S-W4pXoY_AI/AAAAAABLYA/BsjiEsR1t8E/s1600/villa+de+leyva+%282%29.jpg

