

COAC

arquitectes.cat

Publicat a *COL·LEGI D'ARQUITECTES DE CATALUNYA* (<https://www.arquitectes.cat>)

[Home](#) > El metro invisible de Belgrado



© Branko Sekuli?

De todas las capitales europeas con más de 1 millón de habitantes solo Belgrado (República de Serbia), no tiene un sistema de metro construido.

La sensación de un urbanismo caótico que se obtiene al visitar la ciudad se puede comprender repasando la historia de la planificación del metro de la ciudad. Entender la complejidad de ejecutar una infraestructura de tal magnitud ayuda a sacar conclusiones.

El primer estudio (1938-1946)

Un estudio inicial planeó y determinó la dirección de la primera línea subterránea en Belgrado, que debería de haber conectado Kalemegdan - Terazije - Slavija - ?ubura, la columna vertebral de la ciudad vieja.

Las relaciones socioeconómicas del momento después de la Segunda Guerra Mundial junto con las nuevas aspiraciones políticas e ideológicas hicieron que la actividad urbana cambiase radicalmente. Este período se caracteriza por la desigualdad de las funciones urbanas, así como por la aparición de diferentes intereses que impiden el progreso y el desarrollo de la ciudad. Los factores básicos, la llegada de nueva población atraída por la necesidad de mano de obra y el déficit de vivienda, dominan sobre el planeamiento del desarrollo de la ciudad. El resultado de esta época es que la necesidad de vivienda se impone sobre la regulación urbana. El arquitecto Nikola Dobrovi?, autor del primer plan maestro de Belgrado en 1948 ya advirtió un futuro colapso de tráfico, pero su advertencia fue ignorada.

Estudio del metro (1962-1968)

El aumento de la población, junto con el consecuente aumento de coches y la resolución parcial de los problemas de tráfico desde el último Plan Urbanístico, causan los primeros colapsos de tráfico en las estrechas calles de la ciudad. Las autoridades se ven obligadas a buscar soluciones para el transporte de pasajeros en la ruta de Kalemegdan - Slavija. Se anuncia un concurso (1967) del que se concluye que los residentes de Belgrado preferirían el transporte público con la condición de que se modernizara el sistema antiguo, principalmente eléctrico (tranvía, trolebús). Basado en esta conclusión se presenta el primer concepto de sistema de metro, usando el Plan Urbanístico General de 1950, que respeta el trazado de las líneas del estudio anterior.

Comienza la época más próspera de Belgrado, marcada por un respeto político hacia los urbanistas y profesionales. En 1969 se toma la decisión de redactar un nuevo Plan Urbanístico para Belgrado, el plan de 1972, basado en el transporte público de ciudadanos por un sistema ferroviario independiente.

Dicho estudio se quedó al nivel del diseño conceptual, sin mostrar las características básicas del transporte masivo. Se acuerda una revisión del estudio para modernizarlo y adaptarlo a los objetivos urbanos de Belgrado para el tercer milenio.

Estudio del ?Metro de Belgrado? (1974-1982)

Gracias a reflexiones y estudios previos, el Plan Urbanístico de Belgrado de 1972 sacaba la conclusión de la necesidad de elaborar un estudio sobre el desarrollo del transporte público urbano con el metro como principal medio de transporte rápido y masivo.

Aunque el período de 1960 a 1976 es recordado como la era del "boom" del urbanismo de Belgrado, la identidad política de la ciudad se ve disminuida por la descentralización del poder a través del fortalecimiento de los municipios dentro de ella. Como consecuencia la ciudad pasa a perder su capacidad de inversión.

En 1981 se llega al acuerdo de mantener un fondo de inversión metropolitana a través de una contribución del 2% sobre los salarios de los ciudadanos. Se recaudaron unos \$ 200 millones. Esta recaudación fue suficiente para comenzar la construcción de las obras de la primera línea de metro.

Con el tranvía al siglo XXI - Estudio "Betras" (1982-1985)

Ante el bajo potencial económico de la población, el nuevo líder electo (1981) recomienda el desarrollo de un nuevo estudio que traiga una solución económicamente más viable. En esta época la columna vertebral del transporte público pasa a ser de líneas de tranvía.

Se cancela la contribución ciudadana y el dinero recaudado el año anterior para la construcción del proyecto del Metro de Belgrado se desvía a la construcción del sistema de tranvías, y se realiza una revisión del Plan Urbanístico (1985).

Así, después de diez años de incoherencias municipales, a través de estos cambios se legalizan importantes desviaciones, lo que resulta en el florecimiento de la construcción ilegal y la confirmación de una práctica, ya profundamente arraigada, caracterizada por la ausencia de cualquier concepción del desarrollo espacial. Según una encuesta realizada en el estudio BETRAS (1984), la falta de capacidad del transporte público, el largo tiempo de viaje y la desincronización horaria obligan a los ciudadanos a encontrar una solución individual, es decir, comprar vehículos propios. La consecuencia lógica es el colapso del tráfico y la interrupción de todas las posibles funciones urbanas necesarias para lograr un urbanismo sostenible.

Con la gran introducción del concepto de Sistema de Tren Ligero (LRT) para ciudades medianas como tendencia mundial, se abren nuevos dilemas que tensionan de nuevo la política y los profesionales, respaldados por evaluaciones diametralmente opuestas (entre 1989 y 2000).

Una vez desintegrada la RFSY y con la caída del régimen comunista, la guerra civil y las sanciones impuestas por las Naciones Unidas, las elecciones de 1997 fueron asumidas por la coalición demócrata. El alcalde electo Zoran Djindjic, resucitó el proyecto "Metro de Belgrado" como una promesa de campaña involucrando de nuevo al sector profesional.

El desacuerdo político dentro de la coalición llevó a la destitución del alcalde y la adhesión al Sistema de Tren Ligero (LRT), por lo que el metro se suspende nuevamente.

En definitiva, en lugar de metro, LRT o un sistema completo de tranvías, Belgrado entra al siglo XXI con el viejo y nuevo dilema ya conocidos.

Metro ligero de Belgrado - BELAM (2005)

En esta época ocurre un cambio de escenario dictado por la transición en la sociedad: el nuevo marco sociopolítico, el mercado internacional e inversiones extranjeras, las relaciones democráticas.

Una donación del programa FASEP del Gobierno francés (2001/2002) dirigida por el informe de la consultora francesa SYSTRA para un plan integral de transporte público en Belgrado describía su propia visión para el desarrollo del tráfico según el cual, el principal medio de transporte era el LRT. Con ello se adoptó (2003) un nuevo Plan General Urbanístico para el año 2021. El plan contemplaba la construcción de tres nuevas líneas de un sistema de tren ligero: el Metro ligero de Belgrado.

En 2008, se lanzó un concurso internacional, en el que participaron diez consultoras europeas de renombre. El concurso se suspendió diez días antes de la apertura de las ofertas.

El reelegido alcalde fue destituido durante el primer año del segundo mandato, y los proyectos del Metro se aplazaron por enésima vez.

La actualidad

El gobierno actual, está lanzando un proyecto de acercamiento de Belgrado a los ríos con inversiones extranjeras, que tiene repercusiones en las rutas de metro ya adoptadas.

Dada la magnitud del proyecto que el gobierno está llevando a cabo, el metro de Belgrado es por ahora un tema que no consigue salir de la sombra de las omisiones causadas por la falta de sinergia política, experta y opinión pública en el pasado.

Conclusiones

En la historia de la planificación del metro de Belgrado, se ha tenido en cuenta solamente un conjunto de cuatro criterios: el concepto del metro, la gestión de la ruta, la elección de la tecnología y el volumen de inversión. Pero la compactidad urbana debe reconocerse también como uno de los elementos esenciales que contribuyen a una ciudad sostenible. Un sistema sostenible es un sistema que funciona constantemente en equilibrio y cambia lentamente en fases aceptadas por el público en general.

Para que Belgrado se convierta en una ciudad compacta, es inevitable modernizar el ferrocarril eléctrico y el tráfico de bicicletas. En otras palabras, sin un sistema ferroviario independiente, es decir, el metro, siendo la forma más eficiente de la mejora del transporte público, Belgrado nunca se convertirá en un conjunto compacto y sostenible.

Este tipo de modernización del tráfico de Belgrado no ocurrirá a menos que los profesionales y los políticos, así como la opinión pública, se entiendan entre sí y juntos encuentren, tomen y apoyen decisiones adecuadas y que proporcionen la solución óptima para que, por fin,

comience la construcción del metro. Se puede lograr no repitiendo los viejos errores o no cometiendo nuevas interferencias políticas, así como proporcionando las actividades sociales necesarias.

La experiencia de planificar el sistema de metro en Belgrado, que muestra la ausencia de estos requisitos mencionados, es una base para temer que habrá construcciones subterráneas hechas por un solo actor, generando consecuencias adversas irreversibles para el futuro desarrollo sostenible de toda la ciudad, incluyendo el sistema de metro.

Podemos concluir que el grado de desarrollo del metro en cualquier entorno urbano visto individualmente, habla, por un lado, sobre el contenido y la calidad de la relación en el triángulo público experto/estructuras políticas/opinión pública, y por otro lado es un marco válido para la visión y comprensión del mosaico completo de la sociedad que forma ese entorno urbano.

Branko Sekuli?. Arquitecto. Corresponsal COAC en Belgrado, Serbia. Octubre 2019

Agradecimiento especial al arquitecto Nemanja ?ipeti?, por haberme facilitado mucha información



[1]

Tornar [2]

Copyright@ Col·legi d'Arquitectes de Catalunya : <https://www.arquitectes.cat/es/mon/el-metro-invisible-de-belgrado>

Links:

[1] <https://www.arquitectes.cat/es/printpdf/printpdf/20097>

[2] <https://www.arquitectes.cat/es/javascript%3Ahistory.back%281%29>