

MOVILIDAD Y DESARROLLO EN EL EJE URBANO Y PERIURBANO DE MANIZALES.

Por Gonzalo Duque-Escobar*

Por estos días que se habla de la movilidad urbana, de cable y de aeropuerto, y de inversión pública para el desarrollo en Manizales, resulta necesario sumergirse en los elementos y preguntas sobre el contexto de la ciudad que tienen relación con esa misma materia, vistos con perspectiva de futuro y alcance de región. Para empezar, señalemos que Manizales, con sus 380 mil habitantes es una ciudad intermedia pero de pequeño tamaño; además densa o compacta y de topografía quebrada. Difiere ella de Medellín que es ciudad intermedia grande y 1,8 veces más compacta; y de Bogotá, una verdadera megalópolis de tipo extenso que con 6,7 millones de habitantes triplica la población de Medellín y duplica la de su área metropolitana, sin mencionar que la población capitalina alcanza a 7,8 millones cuando se incluye en ella la de su área metropolitana. La densidad de Pereira es similar a la de Manizales pero, al haber declarado su área metropolitana, sumó a la suya la población de Desquebradas y La Virginia para prevenir conflictos y potenciar desarrollos.

En los últimos 40 años la proporción de la población colombiana que habitó el campo se ha desplazado a los medios urbanos, sobre todo después y como consecuencia de la revolución verde, la que transformó los prósperos propietarios campesinos que, por su bajo nivel de escolaridad, no pudieron absorber la tecnología de la agricultura moderna basada en monocultivos como el Caturra para la zona cafetera, y en paquetes financieros. Ellos vendieron sus tierras intentando sumarse a la masa de proletarios, pero pronto fueron quedando sin oficio a medida que las industrias se hicieron más intensivas en bienes de capital que en mano de obra. Con este fenómeno demográfico- el de la inversión de la población- y el apogeo de la industria y de los servicios, surge un crecimiento sin precedentes de las necesidades de transporte motorizado, y en especial el de una expansión de las distancias que recorren personas y mercancías, dado que la globalización económica y el crecimiento de la movilidad motorizada van siempre de la mano.

Dos dimensiones

Permítanme traer un primer elemento: el de la dimensión social. Hoy nuestras ciudades son escenarios donde la mayor proporción de la gente es pobre y muchos de ellos indigentes que sobreviven en las diferentes texturas del medio ciudadano y cosechan recursos residuales del ambiente urbano. Pero la ciudad encuentra en medio de dos capas, la de los formales y la de los indigentes, otra capa conformada por legiones de personas en el rebusque y la informalidad: tramitadores de documentos oficiales; vendedores de música, videos y minutos de celular; negocios de tinto, arepas, chance y lotería; puestitos de sombrillas, estuches para control remoto y herramientas blandas; puntos ofreciendo confecciones, zapatos y baratijas de contrabando, revuelterías y puestos de empanadas. Toda esta masa de seres humanos, pobre además y que le aporta al PIB una cuantía significativa, vive del espacio público, y también debe ser considerada en su justa dimensión.

De otro lado está la dimensión regional. Hoy con las conurbaciones si algo puede ser considerado como el centro estratégico de la Colombia urbana, antes que Manizales, es el Eje Cafetero cuya mayor limitante está en su condición mediterránea – lejos de los puertos-

y su fortaleza en la calidad humana matizada por las buenas costumbres, por una cultura laboriosa y por un carácter libre- no afectado por las huellas de la esclavitud. Satisfacer la explosión generalizada de la nueva demanda de transporte supone nueva infraestructura como vías, puertos, aeropuertos y ferrocarriles, para el funcionamiento fluido del sistema productivo a escala mundial, e incentivar a su vez los procesos de globalización, urbanización y extensión de la movilidad motorizada, atendiendo de paso, las características de cada medio urbano en particular dentro del contexto de su ubicación y tamaño y de su oferta y demanda cultural y ambiental, como factores de competitividad.

El transporte público urbano como uno de los sectores más importantes para la creación de un medio ambiente urbano sostenible, requiere de políticas estatales, planificación espacial, inversión pública y gestión oficial para su desarrollo. Sin estos elementos, el sistema de transporte y la propia movilidad llevan a la ciudad a un proceso de "esclerosis", donde la parálisis, la debilidad, la disfuncionalidad y la deseconomía, crecen con la pérdida de coordinación y de tiempo en los movimientos.

El cuánto, cómo y adónde se desplazan los individuos en el espacio urbano, constituye una peculiar fotografía de la estructura social, pues básicamente la movilidad es un reflejo de ella: dónde se localizan las viviendas, equipamientos, empleos, espacios de circulación, etc., y cuál es la lógica subyacente del modelo urbanístico y por lo tanto de la estructura de localizaciones espaciales de las funciones urbanas, en gran parte son factores que determinan las formas de movilidad. Frente a la mezcla de usos de la ciudad tradicional, con todos los problemas de salubridad, higiene, densificación etc., el concepto de zonificación es el enfoque central del urbanismo moderno, y todavía sigue siendo la idea clave de la planificación urbana actual. La ciudad moderna se caracteriza por una estricta separación entre función habitar y función trabajar.

Las ciudades son sistemas de información organizada y también centros globales de producción, comercio y desarrollo. Interesa en ellas no sólo su posición en relación con los medios de transporte y el sistema conurbado, sino también su conectividad interna y externa. Por eso las relaciones entre calidad ambiental, densidad urbana y ubicación estratégica de los escenarios urbanos, deben optimizarse a partir del incremento racional y adecuado de los usos del suelo, lo que se logra modificando la estructura física de la ciudad buscando su funcionalidad metropolitana para aprovechar las ventajas comparativas de la base cultural y la oferta ambiental del territorio.

Zonas y Funciones Urbanas

Al examinar las ciudades del Eje Cafetero, se ha observado la formación de complejos residenciales periurbanos para sectores de altos ingresos y el repoblamiento de zonas centrales depreciadas por sectores de bajos ingresos. Incluso, la aparición de los primeros ocasiona el desplazamiento de los pobladores originales hacia los segundos, cuando se va encareciendo el precio de la tierra. Esta dinámica muestra la necesidad de mantener una visión planificadora soportada en las características y el funcionamiento de la ciudad, previniendo en ella los procesos de deterioro y pérdida del patrimonio natural en los frentes de expansión, y del urbanístico en las zonas depreciadas.

El examen del medio ambiente urbano de Manizales como elemento del sistema conurbano del Eje Cafetero, enseña que su *zona industrial* está mal ubicada si se valora ésta por su posición con respecto a los medios de transporte. La nuestra es desfavorable por hallarse lejos del Ferrocarril de Occidente, de la Troncal de Occidente, del futuro Aeropuerto del Café y del escenario natural para los puertos secos. Indudablemente el mejor prospecto regional para la carga marítima está hacia el occidente en el k41, como también lo está para Pereira en La Virginia. En tanto que la actividad industrial contaminante debe relegarse al espacio rururbano occidental, debe señalarse la importancia de mantener y mejorar la calidad del trabajo propio de nuestra gente como ventaja distintiva y calificada asociada a nuestra cultura.

La *zona comercial* que suele coincidir con el Centro Histórico –ese elemento que le imprime el carácter distintivo a la ciudad y que liga sus asentamientos humanos fragmentados- hoy gradualmente se lumpeniza y tugariza en nuestra ciudad, porque hemos abandonado a los moradores de esos viejos inmuebles y dejado a los comerciantes del lugar en manos de la informalidad. Se hace necesario un modelo urbano acentuado en la densificación de áreas con servicios públicos, como lo es esta, para restar presión a las laderas y acortar distancias recorridas a los peatones. El objetivo debe ser los sectores de San José, Campohermoso, Hoyofrío y los Agustinos, todos lugares vecinos al Centro Histórico de la ciudad, y cuya degradación debe prevenirse a toda costa. Lo primero incluye, para el efecto, la recuperación del sector de Las Galerías. Entretanto, la zona comercial de Manizales, que coincide con su Centro tradicional o histórico, debe quedar reducida a una función simbólica y de servicios institucionales con características ambientales que potencien el turismo y otras actividades como las de la vida cultural. La peatonalización y los bulevares son la fórmula, pues ya el Centro no es el escenario de los antiguos almacenes mayoristas de ayer.

La *zona de servicios* cuyo valor se mide por su nivel de equipamiento, en nuestro caso requiere potenciarse, pues hace falta adecuar viviendas y rutas peatonales en el sector universitario. Esta zona en Manizales va entre las avenidas paralelas y sobre la Santander, y desde el Hospital Universitario hasta San Rafael. En la ciudad, el sistema de salud no se mide por el número de camas sino por el nivel de sus servicios; el hotel antes que ser para el viajero es para los habitantes locales; la Universidad vale por sus programas de doctorado y laboratorios más que por el número de estudiantes. De otro lado, ésta, la zona de servicios y cuyo centro de gravedad es Palogrande, y donde pueden ir quedando los grandes centros comerciales de esta época, como también está bien dotada de infraestructura de servicios, tiene posibilidades de redensificación urbana.

La *zona residencial* que se debe medir por su valor estético y paisajístico, desafortunadamente avanza sobre el medio industrial contaminado, donde ruidos, vibraciones, aceites derramados y vapores, se integran al paisaje de chimeneas que va llenando el panorama de la vivienda más costosa de Manizales. Ya se han dado casos hace años en la Alta Suiza y décadas antes con Única en el sector de Cervantes, con unidades residenciales mal ubicadas, pues los dormitorios de la ciudad no deben estar cerca de los escenarios industriales para no someter a sus pobladores a los efectos de la contaminación. Aquí, en lo residencial, surge una idea central: para el empoderamiento de la ciudad y para fortalecer la movilidad a pie, debemos hacer de las comunas populares ciudadelas provistas

de todo. Además del anterior esfuerzo en el Centro de la Ciudad, el que debe incluir el complejo manejo de la informalidad, debemos avanzar en la relocalización planificada de la población llevando el comercio y los servicios hacia la periferia próxima donde aparecen los dormitorios populares. Cuando se expanden las áreas urbanas los tiempos se alargan: no se pueden repetir imprevisiones como la de La Linda, ubicando ciudadanos pobres a gran distancia de los centros de gravedad de la ciudad, y otras construcciones en la periferia presionando el ecosistema, dañando el paisaje verde, desmontando y construyendo sobre las frágiles laderas.

Indudablemente a nivel microregional, Manizales debe resolver la integración de sus centros de gravedad urbana con los dormitorios periurbanos, y también consolidar la integración física de la potencial área metropolitana. Esto para dar solución al problema del transporte público, pues siendo Manizales una ciudad compacta y accidentada, por sus limitaciones espaciales requiere que el transporte masivo deba priorizarse, y para el efecto deben establecerse ejes viales que integren los dormitorios con las zonas comercial y de servicios, y otros ejes que redefinan los centros industriales en lugares más competitivos. Estos segundos ejes sirven para dinamizar nuevos procesos urbanos y de uso del suelo. Aquí es evidente que la Avenida Colón después de la integración territorial, tiene un efecto contundente de cara al problema de la renovación urbana, de la accesibilidad al Centro de la ciudad, y de su conexión este-oeste.

El desarrollo de la infraestructura y las vías hacia el occidente, más importante aún, facilita las instalaciones de servicios y los centros industriales de cara al macro-sistema de transporte de carga para hacer viable la vocación de la ciudad hacia el sector industrial.

Realmente, el escarpe tectónico del sistema Romeral demanda acciones de planificación para hacer posibles los corredores de integración y rutas de salida. El cable-vía, erróneamente tomado como sistema de transporte masivo cuando apenas es complementario, es un costoso sistema alimentador con otras ventajas como la de resolver barreras para la movilidad urbana y atraer turismo simultáneamente, la de ser ecológicamente limpio, paisajísticamente rico y detonante de algunas actividades complementarias; pero que quede claro que éste medio sólo procede para salvar obstáculos frente a los accidentes topográficos, y nunca transitando al lado de las avenidas para quienes piensen que los llevará del Centro a la Enea. Cuando lo prioritario en materia de transporte y movilidad esté satisfecho, los proyectos complementarios que demanden recursos significativos deben ser objeto de la inversión privada, antes que ocupar los escasos recursos del Estado cuya vocación empieza por atender primero los frentes socialmente más deficitarios. Aunque esto suene así, tampoco pueden descartarse ciertas opciones de desarrollo como las que se anuncian, siempre y cuando resulten ser del consenso por estos y otros beneficios.

Hacia la Ciudad Región

Manizales se ha conurbado y su futuro como ciudad demanda una reestructuración profunda de usos del suelo para asegurar la articulación física y funcionalidad metropolitana. Frente a la apertura económica y cultural del mundo moderno, no es posible crear un medio ambiente competitivo sin mejorar las estructuras espaciales y de servicios urbanos a partir de la reestructuración física, buscando la regionalización de la ciudad y por

lo tanto de la red y del sistema de transporte como elemento necesario para la mejorar calidad de vida y la sostenibilidad del hábitat.

Para concertar los elementos que le dan piso al área metropolitana, Palestina puede aportar el territorio para el "Aeropuerto del Café" y las ventajas recreacionales de Santágueda; Neira y Chinchiná sus áreas estratégicas para la industria vecinas al Cauca y a la Troncal de Occidente; Villamaría que hace su aporte como dormitorio y como despensa agrícola, el Parque de los Nevados. En esta perspectiva los pequeños poblados pueden garantizar su futuro articulándose efectiva y estratégicamente a los sistemas urbanos de mayor relevancia; puesto que de lo contrario estos irán palideciendo en el futuro por no haber especializado ninguna competencia.

Las dinámicas de especialización espacial, económica y productiva se acentuarán con la integración regional produciéndose una dualización progresiva del territorio: regiones que evolucionan hacia una alta densidad- como Pereira y Cartagena- y otras hacia bajas densidades debido a la marginación ocasionada por factores físicos, culturales, ambientales y políticos. No todos los pueblos y las ciudades encontrarán su nueva situación tan ventajosa como la anterior y es probable que las áreas metropolitanas ubicadas en nudos estratégicos, bien equipados y conectados, adquieran una influencia considerable a expensas de los centros urbanos más periféricos que no se preparen, y esto interesa a Manizales de cara a su conurbación con Pereira y Armenia, puesto que en un plano superior de desarrollo las ciudades de tamaño medio localizadas en el centro del territorio, sólo con el hecho de articularse hacia adentro y hacia afuera, sacarán mayor provecho de la integración regional que las ciudades de la periferia y de paso reducirán el riesgo de sufrir los procesos de vaciado a los que las puede someter otro centro de mayor relevancia.

No es extraño pues que el transporte urbano e interurbano sea en el futuro próximo de la región cafetera el más importante de los modos de transporte de pasajeros en términos de demanda. Al consecuente crecimiento de la economía urbana e interurbana por el incremento de la movilidad, con el proceso expansivo no controlado el medio urbano queda en una situación difícil de sostenibilidad por la polución, la congestión del tráfico y los accidentes, lo que a su vez se constituye en externalidades negativas de fuerte impacto en la salud y la economía de los ciudadanos.

Además de asegurar los futuros usos del suelo, la Autopista del Café como elemento estructurador rural y urbano a nivel regional, debe consolidarse. En su corredor el sistema de peaje aparece como una barrera para la movilidad, desarticulando ciudad y campo. Si los flujos de la actividad rural no se articulan al sistema, tampoco se potencia el escenario de las actividades urbanas, e incluso se afectan las potencialidades económicas de los ambientes metropolitanos, en especial las que dependen del sector agrario local. Las actividades que promueven el desarrollo económico de esta región cafetera y mediterránea, han sido: *el café* como cultivo de pequeña superficie, alto valor redistributivo del ingreso y en vías de diversificación; *la industria*, en especial la manufacturera en proceso de contracción y expansión selectiva a causa de la apertura, y el sector de *servicios* que apunta al turismo y en menor grado a la educación.

Con las nuevas autopistas el desarrollo del territorio para la construcción de la región está condicionado a potenciar el uso del suelo y a ganar movilidad sobre el eje Cali-Medellín, y

a resolver la salida al mar y sobre el mar para extender mercados aprovechando la demanda de corredores en el nuevo orden internacional que puedan cruzarnos.

Ahora la gestión del transporte debe pensar más allá de lo sectorial para incorporar la dimensión ambiental, lo que involucra el hábitat humano. Además, ya los sistemas de transporte no están pensados para el modelo industrial de ayer sino para las posibilidades del futuro. El estancamiento económico y la ruptura del modelo de sustitución de importaciones, obliga a considerar las rutas de acceso para el modelo de apertura económica y de cambios en el modelo de producción local.

Debe prevenirse la construcción de asentamientos precarios en zonas estratégicas, de amenaza natural y sobre ecosistemas a conservar, como evitarse la construcción de condominios cerrados con infraestructura independiente y la construcción de vías y líneas vitales vulnerables e insuficientes en el tiempo, aprovechando de paso las bajas tasas de crecimiento demográfico explicadas por la posición periférica de la ciudad en el escenario del Eje Cafetero.

Como propuestas, quedan: la de fortalecer el transporte a pie redistribuyendo las funciones urbanas al crear ciudadelas en los dormitorios populares y redensificando la periferia del Centro Histórico lo que incluye la recuperación del sector de las Galerías; la de modernizar la infraestructura del transporte para adecuarla a las nuevas exigencias de la vida urbana y desarrollar las fuerzas productivas en el nuevo ordenamiento económico, teniendo en cuenta las aptitudes y limitantes geográficas; la de generar nueva infraestructura para adecuar y potenciar los nuevos usos que ofrece y requiere el suelo, partiendo de los proyectos más estratégicos, pensando al tiempo en articular la región hacia adentro y hacia afuera, y partiendo de la concertación de planes de desarrollo entre los actores de los escenarios conurbados; este asunto que deberá incluir la consolidación urgente del área metropolitana. En lo ambiental habrá que disminuir presiones sobre las frágiles laderas y en lo espacial deberá avanzarse hacia el sector de Occidente, reduciendo tiempos y distancias con Pereira y adquiriendo hacia este costado posiciones estratégicas adecuadas para la industria; y por último y sobre todo, generar capital social y condiciones de seguridad como estrategias fundamentales y necesarias para el desarrollo.

(*) GDE; Profesor Especial de la Universidad Nacional de Colombia, en los Cursos de Contexto Cátedra Umbra y CT&S. www.geocities.com/gonzaloduquee/

Artículo publicado en la Revista SCIA, Septiembre 2006