

## Un diálogo con la dinámica urbana



**Por Gonzalo Duque Escobar\***

Creo importante una mirada simple a la evolución del transporte y sus consecuencias urbanas y económicas, en el caso de Manizales desde su fundación hasta hoy, para encontrar lecciones y establecer retos en materia de desarrollo. Al respecto, señalaré cuatro períodos históricos que parten de la arriería, pasan por cables y ferrocarriles, avanzan con el transporte rural y quiebran con la era del transporte urbano.

El primer período que inicia en 1849, es el de la ocupación del territorio gracias a la colonización antioqueña, fenómeno que al lado de la revolución de los comuneros y la independencia, es uno de los procesos sociales más importantes de Colombia. En éste intervalo bajo una economía de subsistencia se dependerá primero de las guerras de 1860 y 1876, y luego de la portentosa arriería de miles de mulas y bueyes que transitaban trochas para salvar la Cordillera Central y otros puntos cardinales. Allí emerge Manizales como teatro de tales acontecimientos establecida sobre la tradicional retícula urbana, mostrando edificaciones de bahareque en tierra, con empañetado de limos y cagajón en mezcla.

Pero creado el departamento (1905) empezará a declinar ese motor que soporta la naciente aldea, para dar paso a un segundo período de crecimiento económico, que llegará hasta los albores del centenario, época en que se propone una Universidad Popular (1943) para el desarrollo de las fuerzas productivas. Sobresale desde ésta perspectiva la década de 1920, en la que se funda el periódico La Patria (1921), por los cables a Mariquita (1922 a 1962) y Aranzazu (1929 a 1943), y en especial por el Ferrocarril de Caldas (1927-1959) apéndice del Ferrocarril del Pacífico cuyo impacto detona al inaugurarse el Canal de Panamá (1914).

A pesar de los incendios (1925 y 1926), gracias al efecto combinado de café, Ferrocarril y cables, el meridiano político y económico de Colombia pasa por Manizales, se da el poblamiento del occidente colombiano y se industrializa el país. La prosperidad de Manizales se expresa en esa arquitectura ecléctica de construcciones de cemento, metal y bahareque enriquecido que muestra hoy el Centro Histórico. Y como evidencia de un modo más adecuado de desarrollar el hábitat citadino fruto de la apertura cultural del momento, surge El Carretero, esa avenida que avanza siguiendo los contornos del terreno por la divisoria de aguas para hacer del conjunto urbano una estructura con cola de cometa por el naciente.

Y continúa un tercer período de verdadero desarrollo, que llega hasta el desmembramiento del departamento (1967). Gracias al efecto redistributivo del ingreso consecuencia del pequeño tamaño de la propiedad cafetera, tras las directrices surgidas de la crisis de 1929 que empiezan a priorizar el transporte carretero sobre el ferroviario, con los caminos cafeteros se logra llevar escuelas, puestos de salud, acueductos y redes de electrificación al

campo. Son los tiempos del jeep Willys y “la chiva”, testigos del apogeo de decenas de poblados que han palidecido.

En lo urbanístico, si bien se densificó la trama urbana con barrios para la clase media favorecida por el Estado solidario, la arquitectura cartesiana propia de la sociedad industrial es la “moderna”, caracterizada por el particular estilo que muestra el Banco del Comercio de la Plaza de Bolívar.

Pero a partir de los 70, entramos a un cuarto período que nos abriga, con la migración del campesino, quien al no poder asimilar los paquetes tecnológicos y financieros de la nueva caficultura al no tener suficiente escolaridad, deja de ser propietario y emigra a la ciudad para intentar proletarizarse, sin alcanzarlo. A esa problemática social se añade la ambiental consecuencia de la reconversión del modelo de producción que introdujo el monocultivo a costa del sombrío y su biodiversidad, de la salud del suelo y el agua. Entramos a un deterioro de los términos de intercambio y destinamos las rentas del “grano de oro” a la importación de agroquímicos para concederlas a terceros, exterminar la biodiversidad y provocar plagas.

Y como razonablemente la trama urbana no debió expandirse con rapidez, menos para un uso y ocupación conflictivos del suelo, haciéndolo sin responder a criterios claros de planeación y responsabilidad ambiental, por no densificarse ahora Manizales ve agotados sus precarios remanentes de bosque andino y desprotegidas las frágiles laderas del medio rur-urbano, para obtener un hábitat que está dando paso a un modelo de urbanizaciones populares con estructura satelital, más vulnerables, desarticuladas y crecientemente alejadas de la oferta de servicios de “la cometa urbana” precedente. En este escenario los moradores en circunstancias más apremiantes, viven tras ese “muro” que separa a pobres y ricos, para expresar los agudos conflictos y contradicciones, como también los retos de la época actual.

**\*Profesor Universidad Nacional de Colombia.** <http://www.galeon.com/gonzaloduquee>

[Ref: La Patria, Manizales 20110606] Imagen en: <http://cdi.ariadna.com.co>

## Referencias:

Duque Escobar, Gonzalo. *Las Transversales Cafeteras al Pacífico*, en: <http://www.bdigital.unal.edu.co/3300/>

Duque Escobar, Gonzalo. *El transporte rural y el desarrollo de Caldas*, en: <http://www.bdigital.unal.edu.co/2444/>

Duque Escobar, Gonzalo. *Movilidad y desarrollo en el eje urbano y periurbano de Manizales*, en: <http://www.bdigital.unal.edu.co/1667/>

Duque Escobar, Gonzalo. *Ferrocarriles: integración y progreso para Colombia*, en: <http://www.bdigital.unal.edu.co/1601/>

Duque Escobar, Gonzalo. *Visión retrospectiva y prospectiva del desarrollo regional*, en: <http://www.bdigital.unal.edu.co/2400/>

Duque Escobar, Gonzalo (2006) *Fundamentos de economía y transportes*, en: <http://www.bdigital.unal.edu.co/1879/>