

Dinámicas y contra rumbos del desarrollo urbano



Por Gonzalo Duque-Escobar *

Desde su surgimiento, las ciudades han evolucionado con la sociedad que las habita: en América, Teotihuacán, la primera gran ciudad precolombina de Mesoamérica que surge hace dos mil años en México, adquiere su máximo desarrollo hacia el año 500 de nuestra era, cuando supera los 200 mil habitantes. Y en territorio Sudamericano con sus sociedades urbanas que por siglos aparecieron en suelo peruano, a mediados del siglo XV aparece Cuzco, la capital inca cuya trama urbana siguió las curvas de nivel para ajustarse al relieve y respetar el curso de los ríos.

Al desarrollarse los calendarios, y con ellos la agricultura, gracias a la división del trabajo se da el surgimiento de los mercados, y la consecuente evolución de los medios de comunicación. Esa sociedad que cuenta con la escritura, crea las ciudades como escenarios aptos para establecerse, facilitando las actividades socioeconómicas propias de una economía compleja, soportada en actividades extractivas, agrícolas y comerciales, tal cual lo advertimos no sólo en las ciudades mayas con sus impresionantes monumentos de piedra y palacios de ladrillo cocido, decoradas con pinturas murales y adornos de estuco, sino también en las incas con sus trazados conformes con la topografía, donde establecieron sus magníficas edificaciones construidas en bloques de piedra pulida acoplada.

Más adelante, después del encuentro de los neolíticos del trigo y del maíz, en este continente, a lo largo de la Colonia y durante el alba de la República, nuestras ciudades, primero soportadas en la rígida retícula heredada del modelo castellano, con su plaza de armas invariablemente dominada en altura por el templo cristiano, aunque mantienen sus aires medievales, aplican las normas de Felipe II y de Carlos III para adaptarse a las demandas ambientales, adquiriendo para el efecto una morfología ventilada y soleada, que contempla calles estrechas en lugares cálidos para favorecer el sombreado, o calles anchas en tierra fría para facilitar la irradiación solar, dotando su trama urbana de variantes y características según el poblado fuese puerto, centro minero, resguardo, o núcleo administrativo y militar.

En Colombia seis décadas después de la fundación de Manizales, finalizadas las guerras civiles del siglo XIX, cuando la arriería cede paso a los vapores, cables y ferrocarriles cafeteros, conforme se empieza a consolidar una sociedad industrial gracias a la economía del café y a la electricidad como fuente motriz, se intensifican la producción en los medios urbanos y la inmigración, hasta que más adelante, con el advenimiento del automóvil crece la ciudad, para terminar concediéndole paso al

transporte motorizado y a la jungla de concreto, dos hechos que sí en conjunto ocasionan un nuevo modelo de ocupación del territorio periurbano, muestran la expansión en superficie y en altura de las ciudades, y otros paisajes que se corresponden con una estructura urbana social y espacialmente fraccionada, donde contrastan el centro urbano, los lujosos sectores residenciales y las barriadas para la clase obrera.

Pero hoy cuando declina la sociedad industrial, conforme surge la del conocimiento, estas ciudades y particularmente la nuestra, tienen que enfrentar profundos desafíos para resolver un modelo urbano conflictivo, relacionados con las presiones demográficas asociadas a desplazamientos y a dinámicas poblacionales generadas por la brecha de productividad entre ciudad y campo, con la fragmentación socioespacial del hábitat, con la contaminación ambiental del medio urbano y rururbano, con una movilidad soportada en el uso desenfrenado del automóvil, con la expansión incontrolada de la frontera urbana, con los riesgos geodinámicos causados por los eventos extremos propios del cambio climático, y con las falencias de la infraestructura de conectividad requerida para la integración regional, subregional y urbana.

Bajo dichos presupuestos, para lograr un medio transformado sustentable, el rumbo a seguir debería ser hacia una ciudad inteligente, educada e institucionalmente robusta, cuyos ciudadanos virtuosos y participativos configuren un tejido social sólido; una ciudad no energívora ni consumista, con un hábitat humano, verde y digno, dotada de una movilidad eficiente soportada en medios autónomos y de transporte público colectivo, que sea incluyente en su oferta de opciones de vida, e incorpore la ciencia, la tecnología y la cultura; una ciudad con identidad propia y con perspectiva de género, pensada para los niños y los ancianos, y donde todos vivamos felices.

* Profesor Universidad Nacional de Colombia <http://galeon.com/cts-economia> [Ref.: La Patria. Manizales, 214.09.29] Imagen: Cuzco por Martin St-Amant (2009), en <http://es.wikipedia.org/>

Relacionados:

Centro Histórico de Manizales: lineamientos conceptuales <http://godues.wordpress.com/2013/03/31/>

Conectividad para la ciudad región del Eje Cafetero <http://godues.wordpress.com/2014/09/15/>

Cultura & Astronomía <http://www.bdigital.unal.edu.co/12426/1/gonzaloduqueescobar.201416.pdf>

El Estado y la función del suelo urbano en Manizales <http://godues.wordpress.com/2014/09/01/>

Manizales: funciones urbanas y metropolitanas <http://www.bdigital.unal.edu.co/5699/>

Manizales: un diálogo con su territorio <http://godues.wordpress.com/2014/03/05/>

Las dinámicas territoriales en la plaza de mercado <http://www.bdigital.unal.edu.co/4824/>

Los guetos urbanos o la ciudad amable <http://www.bdigital.unal.edu.co/2064/>

Perfil Ambiental de Manizales y su Territorio <http://godues.wordpress.com/2014/08/15/>

Un nuevo modelo urbano <http://godues.wordpress.com/2012/12/10/>