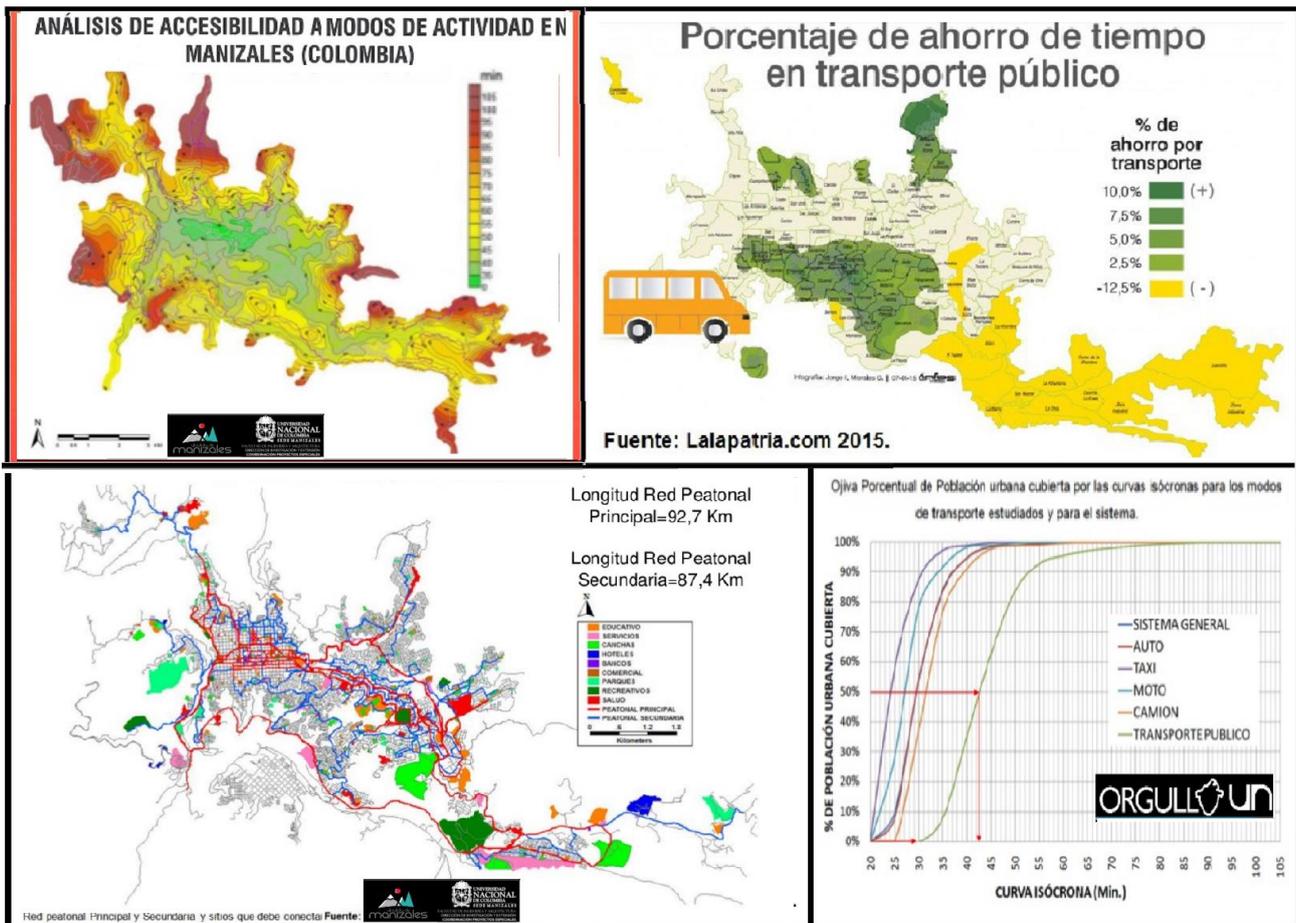


Dimensión urbano-regional de la movilidad



Por Gonzalo Duque-Escobar

Preocupante el panorama de la movilidad en la ciudad que presenta “Manizales cómo vamos”, cuando dice que en 2015 mientras la proporción de peatones que se transporta a pie o en bicicleta bajó del 18% al 13%, que el sistema de transporte público colectivo dejó de movilizar un 5% de pasajeros en 2015, y que el parque automotor de la ciudad creció un 9% durante el año y un 68% frente a 2010; añade además, que con la problemática ambiental asociada, en especial la congestión vehicular y el aumento de la accidentalidad vial, además del alto nivel de ruido y mala calidad del aire, en el mediano plazo el actual sistema de movilidad se hará insostenible.

Dado que frente a un crecimiento demográfico del 0,4 % para la ciudad, el transporte automotor, en particular los carros y las motos, aumenta a un ritmo del 9% sin que las vías puedan crecer en esta proporción, Manizales en lugar de seguir soportando la movilidad en más vías, deberá implementar un modelo urbano descentralizado y verde que reduzca la tasa de motorización, donde la redistribución de la infraestructura social y productiva haga viable una movilidad autónoma que genere economías sociales y favorezca la salud, y en un sistema intermodal integrado a nivel local y regional que al propiciar la conurbación con el área metropolitana y con Pereira, impulse un crecimiento económico soportado en mayores oportunidades para la gente.

Para “Manizales cómo vamos”, el porcentaje de usuarios satisfechos por los diferentes medios de transporte, cuyo volumen en 2015 alcanzó cerca de 190 mil usuarios por día, aunque alcanzó 100% en ciclistas y pasajeros del cable aéreo encuestados, obtuvo 84% de satisfacción en colectivos y 74% en buses y busetas, como evidencia de que pese a tener un servicio de transporte público bien calificado, gravitan cuestiones culturales favorables al uso del vehículo particular en la ciudad; de ahí la disminución de pasajeros transportados en buses y busetas durante los últimos ocho años, y que en cinco años los carros hayan aumentado 51% y las motos matriculadas se hayan duplicado.

Dado que en Manizales cerca de 1 por cada 3 viajes se hacen en moto o carro, y 1 de cada 8 caminando o en bicicleta, además de requerirse la matriz origen-destino de movilidad actualizada, urge impulsar la infraestructura peatonal y ciclística, y desarrollar el sistema de cables de norte a sur articulado al Sistema Estratégico de Transporte Público SETP, señalando metas concretas frente a sus objetivos en el POT tal cual lo requiere “Manizales cómo vamos”, máxime cuando dicho proyecto urbano lo exige no solo por la urgencia en virtud de la amenaza que se abate por las dinámicas crecientes que harán inviable la movilidad, sino también por el impacto del SETP al beneficiar directamente al menos al 50% de los habitantes de la ciudad.

Y en general, para reducir el uso irracional de vehículos privados e incluso del Taxi, ¿qué tal la peatonalización y una cicloruta en un carril de la Santander y la Cra 23, compartiendo la vía con el “solo bus” o el modo tranvía marchando por el otro carril de la Santander y por las Cras 21 y 22?: esto que es lo que están haciendo las grandes ciudades del mundo para enfrentar la movilidad priorizando al peatón y no al carro, sería vital para desarrollar la economía regional, si también lográramos articular mediante el tren de cercanías las Áreas Metropolitanas el Eje Cafetero, recuperando la ruta del antiguo Ferrocarril de Caldas con sus estaciones y túneles, primero desde Chinchiná hasta Villamaría (24 km) y hasta Santa Rosa de Cabal (23 km) y Dosquebradas (12 km) y luego desde allí hasta Cartago y Armenia.

Además, dado que el turismo asociado al Paisaje Cultural Cafetero exige estrategias que articulen la oferta cultural y natural del territorio, e infraestructura estratégica como Aerocafé y el tren de cercanías para la conectividad regional, dicha ferrovía al articular los nodos turísticos de la ecorregión cafetera al Aeropuerto del Café, además de integrar los mercados de las áreas metropolitanas de Pereira y Manizales que suman 1 millón cien mil habitantes, 51% de Pereira y 39% de Manizales, propiciaría de paso un beneficio insospechado para Chinchiná, Palestina, Santa Rosa de Cabal, Dosquebradas y Villamaría.

* Profesor Universidad Nacional de Colombia <http://galeon.com/economiaaytransportes> [La Patria. Manizales, 2017/02/27] Imágenes, en Estudios de Movilidad de Universidad Nacional y Alcaldía de Manizales - y en La Patria.

Referencias:

Elementos para la construcción de una visión estructurada del desarrollo de Caldas

<http://www.bdigital.unal.edu.co/44850/1/elementosparaunavisiondecaldas.pdf>

Formulación del Plan de Movilidad para el Municipio de Manizales (2010-2040) Universidad Nacional de Colombia Sede Manizales 2015 <https://es.slideshare.net/ConcejoManizales/formulacin-del-plan-de-movilidad>

Introducción a la economía del transporte <http://www.bdigital.unal.edu.co/1567/1/gonzaloduqueescobar.2007.pdf>

Manizales Cómo Vamos: Informe Calidad de Vida 2016 http://manizalescomovamos.org/wp-content/uploads/2016/08/ICV_2016-1.pdf

Movilidad y desarrollo en el eje urbano y periurbano de Manizales. Duque Escobar, Gonzalo (2006)

<http://www.bdigital.unal.edu.co/1667/1/gonzaloduqueescobar.2006.pdf>

¿Por qué el Aeropuerto del Café? Duque Escobar, Gonzalo (2017)

<http://www.bdigital.unal.edu.co/55969/1/porqueelaerpuertodelcafe.pdf>

Transporte Integrado para la Ciudad Región Duque Escobar, Gonzalo (2016)

<https://godues.wordpress.com/2016/12/05/transporte-integrado-para-la-ciudad-region/>

Un nuevo modelo urbano. Duque Escobar, Gonzalo (2012)

<http://www.bdigital.unal.edu.co/9042/1/gonzaloduqueescobar.201245.pdf>

Un pico y placa inconveniente para Manizales. Duque Escobar, Gonzalo (2014)

<http://www.bdigital.unal.edu.co/43629/1/gonzaloduqueescobar.201443.pdf>

Un plan maestro de transporte “multi” pero no intermodal

<http://www.bdigital.unal.edu.co/53096/1/unplanmaestromultiynointermodal.pdf>

Un TIM verde para el POT. Duque Escobar, Gonzalo (2014)

<http://www.bdigital.unal.edu.co/12526/1/gonzaloduqueescobar.201418.pdf>