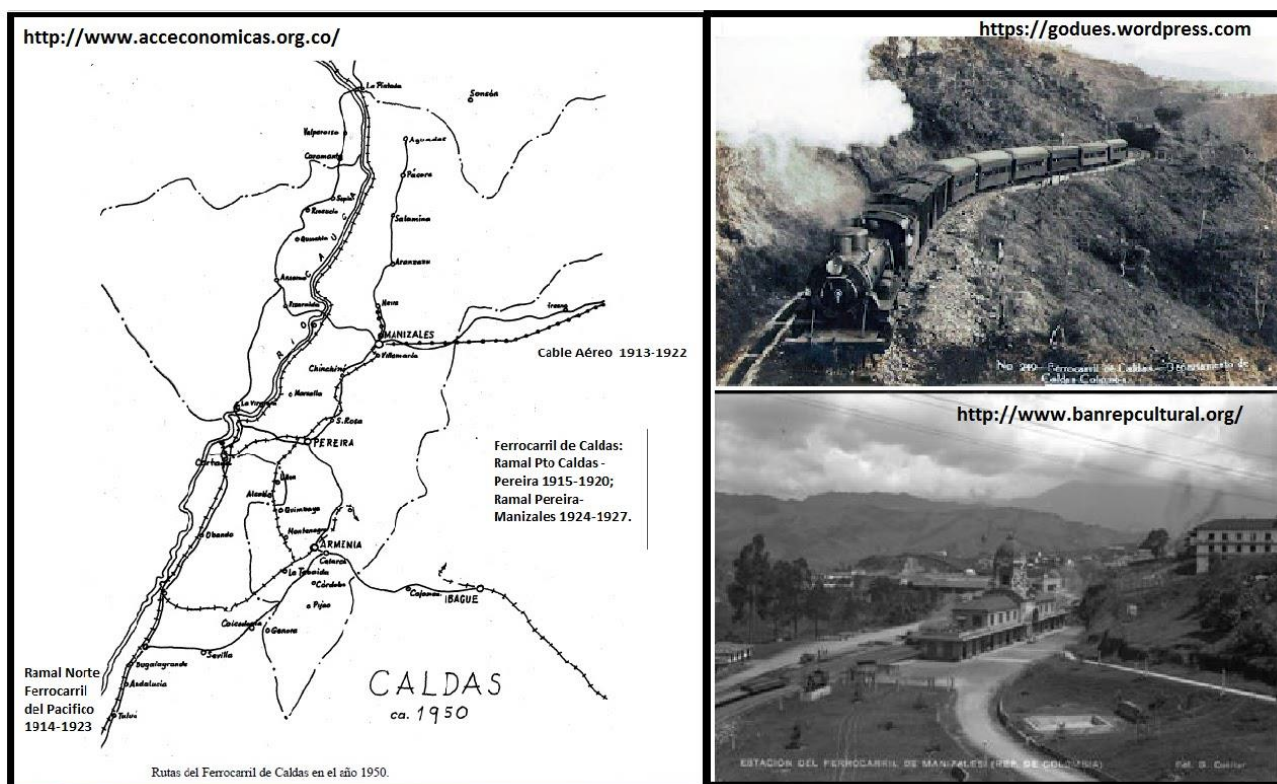


## Transporte Integrado para la Ciudad Región



### Por Gonzalo Duque-Escobar

Dos opciones de transporte verde estratégico con impacto para la movilidad entre Manizales y Pereira, que llegaría hasta Cartago: un tren-tranvía como tren de cercanías recuperando la banca del antiguo ferrocarril, o en su defecto una ciclo-ruta de 117 kilómetros con pendiente máxima del 3% construida sobre la misma vía. En ambas capitales donde el transporte público responde por la mitad de los viajes y la moto o el carro por la tercera parte, la solución permitiría penetrar los medios urbanos con un megasistema integrado de transporte verde y eficiente, complementado con espacios públicos equipados para el modo autónomo.

La primera opción de tren-tranvía que favoreciendo de paso el turismo del Eje Cafetero funcionaría como tren de cercanías en el medio suburbano desde Villamaría hasta Dosquebradas, y desde Pereira a Cartago, haría uso del corredor del antiguo Ferrocarril de Caldas, y luego, al entrar a Manizales y Pereira pasaría a un funcionamiento en modo tranvía para transitar como transporte colectivo por las avenidas de la espina dorsal urbana en ambas ciudades, donde el actual sistema de transporte se reestructuraría y el uso del carro se desestimularía al darle paso al tranvía, y a ciclo-rutas y peatonales, gracias a un nuevo sistema de transporte masivo que viabilizaría la ciudad región.

Si Pereira y Manizales quieren fortalecer sus economías, deben conurbarse a partir de un sistema de transporte que permita integrar sus mercados, en lugar de concentrar la inversión en infraestructura vial inspirada en un modelo urbano pensado para el carro y no para las personas. La suerte de ambas ciudades pasaría por una real integración hacia adentro y hacia afuera, dos objetivos para los cuales debe fortalecerse la movilidad regional implementando un sistema de transporte urbano integrado entre sus áreas metropolitanas, y mejorarse la oferta de transporte público colectivo y de alta calidad mediante un modelo sistémico de movilidad y conectividad que integre el territorio y que genere grandes impactos para cerca de 1,3 millones de habitantes, al incluir en sus beneficios las poblaciones intermedias y de sus potenciales áreas metropolitanas.

Esto es lo que se proyecta en otras ciudades de Colombia: en Cali, actualmente se propone un tren de cercanías que partiendo de Palmira y Yumbo, pase por el aeropuerto y se articule a un tren ligero o tranvía que circularía por el corredor verde de la ciudad, para continuar en el modo tren, desde Cali hasta Jamundí; entre tanto, para el valle de Aburrá, se ha acordado impulsar el proyecto del tren de cercanías como un sistema complementario del Metro que, en 80 kilómetros conectará el sur y el norte desde Amagá hasta Barbosa, para lo cual se contempla la rehabilitación y construcción de la vía férrea, para el tren suburbano. En ambos casos, se prevé que los sistemas recogen e integran las modalidades existentes.

La segunda opción, sería recuperar el corredor del antiguo Ferrocarril de Caldas para una gran ciclo-ruta, tal cual lo proponen catedráticos y dirigentes risaraldenses, como Hernán Roberto Meneses, quien señala cómo en Bogotá cerca del 5% de los viajes se realiza pedaleando, para sugerir esta propuesta de un corredor ambiental para el transporte no motorizado, basado en una movilidad sostenible entre Cartago y Manizales. A favor de esta opción, además de elementos comunes con la anterior, atenuados, juegan factores favorables para la salud y el medio ambiente, y el que la mayor proporción de los viajes en estas urbes son menores de cinco kilómetros.

Es que la congestión propia de un sistema motorizado soportado en el uso creciente del automóvil y de la motocicleta, medios que en Manizales y Pereira durante el último lustro han crecido más que la movilidad peatonal, la infraestructura vial y por encima del crecimiento demográfico, significa disminución de calidad de vida y mayores externalidades negativas por congestión: conforme se va agotando la capacidad de las vías arterias estimada en cerca de 900 vehículos livianos por carril y por sentido en el mejor de los casos, dado que la velocidad de circulación cae y el tiempo de viaje se alarga por cuenta de los trancones matutinos, del medio día y vespertinos, la movilidad también se reduce y con ella el desempeño de la economía.

Profesor Universidad Nacional de Colombia [Http://galeon.com/economiaaytransportes](http://galeon.com/economiaaytransportes)

[Ref.: La Patria. Manizales, 2016.11.05] Imágenes del Ferrocarril de Caldas (1915-1927), en fuentes citadas.

#### **Fuentes:**

CENTRO INTERPRETATIVO DE LA RUTA DEL CAFÉ CIRCA, EN CHINCHINÁ. Duque-Escobar, Gonzalo (2016)

<http://www.bdigital.unal.edu.co/51858/1/centrointerpretativodelarutadelcafecirca.pdf>

EJE CAFETERO Y TRANSPORTE INTERMODAL. Duque-Escobar, Gonzalo (2016)

<http://www.bdigital.unal.edu.co/53020/1/ejecafeteroytransporteintermodal.pdf>

EL ANTIGUO FERROCARRIL DE CALDAS. Gabriel Poveda Ramos (2002)

<https://godues.wordpress.com/2015/04/26/15149/>

LA CIUDAD REGIÓN PEREIRA – MANIZALES. Duque-Escobar, Gonzalo (2015)

<http://www.bdigital.unal.edu.co/48164/1/laciudadregionpereiramanizales.pdf>

LOS TÚNELES EN EL ANTIGUO FERROCARRIL DE CALDAS. Jorge E. Ardila Rueda (2012)

<http://repository.javeriana.edu.co/bitstream/10554/2405/1/ArdilaRuedaJorgeE2012.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/55969/13/porqueelaeropuertodelcafe.pdf>

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

UN TIM VERDE PARA EL POT. Duque Escobar, Gonzalo (2014)

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