

## ALGUNAS IDEAS SOBRE EL ABASTECIMIENTO DE NUESTRAS CIUDADES

POR EL MAESTRO PEDRO NÉL GOMEZ  
PROFESOR DE LA FACULTAD NACIONAL  
DE MINAS

ESPECIAL PARA "UNIVERSIDAD NACIONAL DE COLOMBIA"

El volumen de los abastecimientos para una ciudad, es directamente proporcional al crecimiento de su población en general y en particular, al crecimiento de sus habitantes residentes en ella. Se comprende, sea necesario para este estudio considerar la ciudad como agrupación de gentes cuyo volumen varía continuamente y que puede clasificarse simplificando así:

- A) Un sector por naturaleza fijo, *los residentes*.
- B) El sector de tránsito.
- C) El grupo de población que se traslada de unos municipios a otros, de ciertas regiones a las ciudades principales del país.

El crecimiento en el primer grupo es el crecimiento vegetativo, sigue las leyes demográficas corrientes para cada ciudad y podemos verlo muy claro en los cuadros de las estadísticas colombianas publicados para cada una de nuestras principales capitales.

El variable volumen de población en el segundo sector, población viajera, de turistas, de negocios, etc., ha sido menos estudiado, aunque sí quedan los datos suficientes en distintos controles, para definir un coeficiente aproximado.

El tercer grupo representa el problema más serio y más interesante en el caso que aquí deseamos estudiar, el aprovisionamiento de las ciudades desde el punto de vista *alimenticio*. En este grupo se presentan los fenómenos urbanos más complejos, y en nuestro país, donde no existen legislaciones de control en

defensa de estas poblaciones migratorias, tenemos hoy grandes dificultades de habitación, abastecimiento, sanitarias, etc., reflejados de una manera objetiva en forma de problemas sociales concretos, de solución urgente sobre los planos reguladores de las ciudades, sobre el control económico de los arrendamientos, el control del valor en los terrenos urbanos y sobre el costo de la vida en las capitales.

Analizando el aspecto nacional y el carácter social en donde quedan localizadas estas masas en movimiento desde los campos, desde los municipios pequeños hacia los centros urbanos, las hallamos empujadas por razones y fuerzas esencialmente económicas en defensa de sus vidas, de sus familias. Los comprendemos agrupados y movidos en variados conjuntos a nuestro parecer así:

1. El campesino empobrecido.
2. Las familias rurales numerosas y las familias en los pequeños municipios, en donde las hijas y parte de los hijos no pueden ayudar a los padres en la defensa del hogar.
3. Los “enganches” llevados a cabo por las empresas industriales para *abastecer* con mano de obra las fábricas en las ciudades de creciente desarrollo.

Del campesino empobrecido y miserable se ha hablado mucho y en todos los tonos, pero hasta donde conozco, no hay un estudio real, es decir *sobre el terreno* y parece hemos creado más bien un romanticismo social que bien poco ayuda a este abandonado compatriota. El campesino colombiano es profundamente diverso desde el Departamento de Nariño al de Bolívar, y del Huila al Magdalena. Tenemos en algunas regiones agricultura propiamente “nómada” (Bolívar), donde el campesino es arrojado periódicamente de unas regiones a otras por los propietarios de los latifundios. En otros lugares, los campesinos son propietarios de ínfimas parcelas que no les dan para vivir (Antioquia y Caldas), otros son verdaderos esclavos de jornales miserables, jornales ultramínimos (Nariño y Boyacá), en fin, el conjunto es muy variado y en cada lugar de la República el problema es uno, con características especiales en costumbres, alimentación y sistema de trabajo.

En el caso especial de Antioquia, este hombre en gran parte, está sometido a una presión en dos sentidos: el que produce papa

y maíz en Sonsón, Santa Rosa, Fredonia, etc., *lo vende al precio* fijado en la mayoría de los casos por los acaparadores, intermediarios, agentes de empresas de abastecimiento, etc., quienes en muchos casos controlan casi siempre los *transportes*. Si se resiste a “negociar” así, no obtiene transporte. Si logra transporte, lo espera la “trinca” que controla el consumo en las ciudades, y finalmente tiene que vender a los precios dictados por los grupos dueños del control económico en la ciudad.

Hasta aquí la *primera presión*, muchas veces llevada a extremos tales como la infame *compra en rama* de la mayoría de los productos agrícolas. La *segunda presión* es todavía más terrible: los otros variados artículos, cuya necesidad es ineludible para el campesino, tiene que comprarlos al precio también fijado por los acaparadores y sus intermediarios, en los respectivos lugares. Un estudio posterior halló esos precios iguales en casi todos los casos, a los corrientes en el centro urbano, es decir, en Medellín. Al final el hombre del campo no puede vivir ni con los precios de venta de sus productos, ni mucho menos con los precios que debe pagar por los alimentos y otros artículos para él y su familia.

Todos sabemos hoy de cuánta abundancia disfrutaban ciertas zonas, ricas en otro tiempo, tales como Sonsón, Rionegro, Bolívar, etc., y cuánta pobreza se ha instalado hoy en esas regiones, pobreza en el productor pequeño, en el pueblo del campo y no en el “gamonal” socio de otros gamonales de la capital del Departamento. Parece que la “gran carretera”, esperanza de tantas gentes, políticos, agricultores y rurales, no ha sido hasta hoy sino un éxito para los dueños de los grandes “International” de transporte. Esta carretera no era simplemente un problema de ingeniería. Se dio solución a esta parte, pero quedaron planteados una serie de problemas económico-sociales que hasta hoy no tienen solución alguna.

*El campesino tendrá que salirse a las ciudades mientras no haya un replanteo económico que lo retenga en el campo*

Las condiciones de vida indicadas para el campesino son también válidas, pero en forma más dramática para las familias siempre numerosas residentes en los pequeños municipios. Estos núcleos están formados por familias pobres, de clase media y “acomodadas”. Para las pobres, el problema familiar es resuelto

simplemente por una cuenta sencilla de aritmética: tres hijas a un peso en una fábrica y dos hijos a uno con cincuenta, es un halago irresistible para un jefe de familia estrangulado en el campo. Si es de clase media, la venta de la pequeña propiedad rural y la instalación de un negocito, de café, almacén, tienda, etc., en la ciudad y el empleo en una fábrica o almacén, de las tres hijas y los dos hijos, duplican los rendimientos que se obtienen en el municipio pobre y lejano.

En cuanto a los “enganches” están dirigidos y quedan bajo la voluntad de los empresarios industriales. La gran demanda de mano de obra para las fábricas se debe al bajo costo del kilowatio-hora y a las aduanas de la República.

Analizada la población de nuestras ciudades desde estos puntos de vista, comprendemos que están y estarán sometidas por muchos años a un crecimiento desarticulado, sin ritmo ninguno, donde los problemas de urbanismo, habitación, abastecimiento, sanitarios, etc. no previstos por nuestras legislaciones, están fuera del alcance de nuestras capacidades constructivas. Millones de pesos habrá que invertir en nuestras ciudades, y serán invertidos en defensa del campesino emigrado, para sanificar esos barrios pobres, donde viene a residir con sus hijos. Los fondos municipales serán bien gastados si las ciudades colombianas definen sus planos reguladores del conjunto en toda la ciudad, zonas industriales, habitaciones obreras higiénicas, abastecimiento, transportes, etc. y no las llamadas avenidas, entre nosotros el único urbanismo.

Las ciudades son organismos vivientes, en crecimiento o decrecimiento, guiadas por planos muy complejos y preparados con mucha anticipación. No están aisladas, no constituyen islotes en el territorio nacional, son gigantes vivos cuyos brazos se extienden largamente sobre las zonas que deben darle los combustibles, los alimentos, los materiales de construcción y reclaman para su desarrollo secular un crecimiento y desarrollo agrícola paralelo, planeado y estudiado tan cuidadosamente como la misma ciudad. Allí quedarán definidos al mismo tiempo en grupos, los núcleos agrícolas, la cooperativa de producción, las escuelas vocacionales, las cooperativas de transporte, las escuelas rurales de iniciación agrícola familiar, y la casa campesina en conjuntos, que aseguren al hombre del campo mayor producción para lograr pagarla fácilmente, y no la lejana y aislada casita prisionera

con todo y la tierra en los hierros de una hipoteca a diez, veinte o treinta años, sin ideal de liberación y bajo sistemas bancarios herméticos.

Estos planeamientos cuando se refieren propiamente a las ciudades toman en todos los países cinco aspectos para el aprovisionamiento del mercado alimenticio:

- 1) La producción.
- 2) El transporte.
- 3) La conservación.
- 4) La venta.
- 5) La clasificación de los mercados.

Analizando sobre el terreno, la producción que abastece las ciudades, se encuentran cuatro zonas muy definidas:

a) La zona *local* o periférica más o menos extensa, servida por transportes colectivos o particulares y que rodea las ciudades. Zona productora de hortalizas, frutas, plátano, etc., cuadro de productos muy definidos publicados por las estadísticas municipales. Esta zona constituye en Europa y en Estados Unidos la real defensa de las clases pobres y medias, y ello se debe principalmente al sistema de venta libre, en las vías públicas al descubierto, tales como los vendedores en camiones de los Estados Unidos, "Le carreau forain" de París, y "Barrocciai" de Italia, en donde el valor de los artículos varía durante el mercado y son muy económicos (los restos) a la hora del cierre del mercado, fijada para el medio día por la municipalidad. Entre nosotros es urgente la creación por ley, de estos mercados, única real defensa de las clases pobres y medias.

b) Una zona *nacional* formada por el conjunto de las provincias y donde los grandes transportes ferroviarios, por carreteras, tienen la mayor influencia y donde los abastecedores establecen sus empresas en grande escala. Esta zona ha hecho posible el crecimiento ilimitado de las ciudades modernas y no permitió el desarrollo de las antiguas.

c) La zona *extranjera*, en donde las importaciones dependen de los convenios internacionales, del nivel en el desarrollo en las industrias alimenticias y de la economía en general.

Puede decirse que solamente una abundancia en la producción absorbida por los centros consumidores, permitirá bajar el "costo de la vida" en las ciudades nuestras. De allí la necesidad de planear las zonas agrícolas en un conjunto lógico, general

para todo el país, y de acuerdo con las poblaciones que deben ser abastecidas, principalmente aquellas de los centros urbanos mayores.

*Los transportes.*—La red de carreteras y las líneas férreas troncales tienen, desde luego, un puesto de principal importancia en el problema que venimos tratando, pero cuando van a servir en un desarrollo organizado y no para el sistema de explotación, controlado por unos pocos favorecidos. Las flotas cooperativas de transporte, donde están igualmente representados los productores, las *estaciones-mercados* férreas, las estaciones-mercados de las vías carretables, construídas en la periferia de las ciudades, resuelven los problemas más complicados respecto al tráfico y tránsito, externo e interno de éstas y permite la mejor distribución de todos los artículos por vías adecuadas en el área de las ciudades. El diseño de estas obras de arquitectura civil ha evolucionado muchísimo y de ellas hablaremos más adelante.

*La conservación.*—A primera vista parece ser este el aspecto menos estudiado entre nosotros. Si se llevara a cabo un análisis de los artículos, hortalizas, frutas, etc., que se pierden por putrefacción en las plazas de mercado de nuestro país tropical, es casi seguro que hallaríamos un porcentaje muy alto que podría ser economizado, a la vez que resuelto el serio problema sanitario de la putrefacción para el público que compra en los mercados.

La conservación se lleva a cabo en dos formas: 1ª En los lugares de producción, por medio de equipos frigoríficos adecuados y en grande escala (no existe entre nosotros); 2ª En los mercados al por mayor, también en frigoríficos, en los lugares de venta al público, pequeños mercados de los barrios, almacenes cooperativos, tiendas, etc. (empleado entre nosotros).

Estos dos sistemas se ejecutan también de dos maneras: a) Colocando los artículos en los frigoríficos, neveras, etc., antes de la venta y luégo retirando lo que sea necesario en el negocio; b) Guardando en los frigoríficos los restos después de la venta.

Ambos sistemas se practican entre nosotros, pero en escala mínima. Debe pensarse en la extensión de la industria del frío al aprovisionamiento de nuestras ciudades; ello traerá sin duda una verdadera reforma en los planos de las plazas de mercado y almacenes de alimentos.

*La venta.*—En todos los países existen condiciones especiales relativas a la venta y distribución de los productos agrícolas, carnes y todo género de alimentos, pero generalmente se aceptan los siguientes casos comunes a la mayoría de los países:

1. Venta directa de los productores a los consumidores. Se trata generalmente de los productores de las zonas locales, y pueden ser cooperativas de producción o el productor individual.

2. Venta del productor a los abastecedores (intermediarios, revendedores), sean en el lugar de producción, sea en los centros de consumo. Este sistema da lugar entre nosotros a una serie de ventas intermedias, que encarecen los artículos y termina por fijar precios completamente arbitrarios.

3. Venta directa del abastecedor al consumidor.

4. Venta del abastecedor a los comerciantes urbanos, sistema menos frecuente entre nosotros.

Esta última etapa de los productos, en la forma diversa de presentarse determina los edificios o grupos de edificaciones que deben ser previstas en todo plano regulador científico, proyectado para una ciudad. La distribución interna, el transporte del exterior de la ciudad al interior del gran volumen de artículos, afecta profundamente las vías públicas en su orientación y dimensión, de tal manera que es necesario definir un plan de mercados como elemento principalísimo para el desarrollo del urbanismo arquitectónico.

*Clasificación.*— La tendencia general actual va dirigida en tres sentidos:

1. Centralizar ciertos mercados cubiertos, de grandes dimensiones, los llamados “halls centrales” mayoristas y minoristas, servidos por ramales de las líneas férreas, con estaciones-mercados, con estaciones de tráfico intermunicipal de automotores. Estos “halls” sirven de centro de aprovisionamiento para los pequeños mercados cubiertos localizados en la periferia de la ciudad.

2. Tendencia a clasificar los mercados, en mercado del pescado, mercado de las verduras, mercado para los granos, mercado para el queso y la mantequilla, etc., hasta en mercado de las flores. Creación de pequeños mercados cubiertos minoristas, mixtos, para el servicio local en los barrios.

3. Mercados al aire libre, donde *no pueden vender* sino los productores directamente al consumidor.

4. Debe agregarse a esta clasificación el mercado de las aves, los mercados para el ganado (ferias) que deben construirse en un conjunto unitario con el matadero y servidos por líneas férreas especiales.

Todas estas obras son construídas con una arquitectura muy especial, llevan innumerables servicios y están totalmente controladas por la técnica higiénica moderna más escrupulosa. En el interior los artículos deben ser clasificados según su calidad y los precios diferenciales *indicados*, para evitar la venta de alimentos averiados a precios corrientes. En el exterior la venta se hace por pesos fijos, en canastas u otros sistemas o por volumen fijado anticipadamente.

Comprendemos por todo lo anterior cuál debe ser el derrotero que debe seguirse en el problema del abastecimiento de las ciudades. Debe planearse en todo caso en forma sintética y en conjunto, para lograr el mejor servicio y la defensa del público. Planeamiento de los núcleos agrícolas organizados: El país cuenta con los ingenieros agrónomos y geólogos capacitados para determinar las zonas, con los arquitectos e ingenieros civiles para la concepción de planos, cooperativas, escuelas vocacionales, asilos, cooperativas de transportes, proyectadas en conjuntos y en forma económica y social, de tal manera que se retenga al campesino en la tierra. Se debe atacar en forma nacional los problemas del urbanismo, para determinar las plazas de mercado en las capitales y finalmente ya cuenta con una técnica cooperativista eficaz para abastecer en forma económica nuestras desordenadas ciudades.

Falta únicamente legislar en forma general por sobre muchos intereses individuales y en beneficio de toda la República. Ayudar al pueblo en el aspecto hoy más delicado de su vida, es una obligación apremiante.