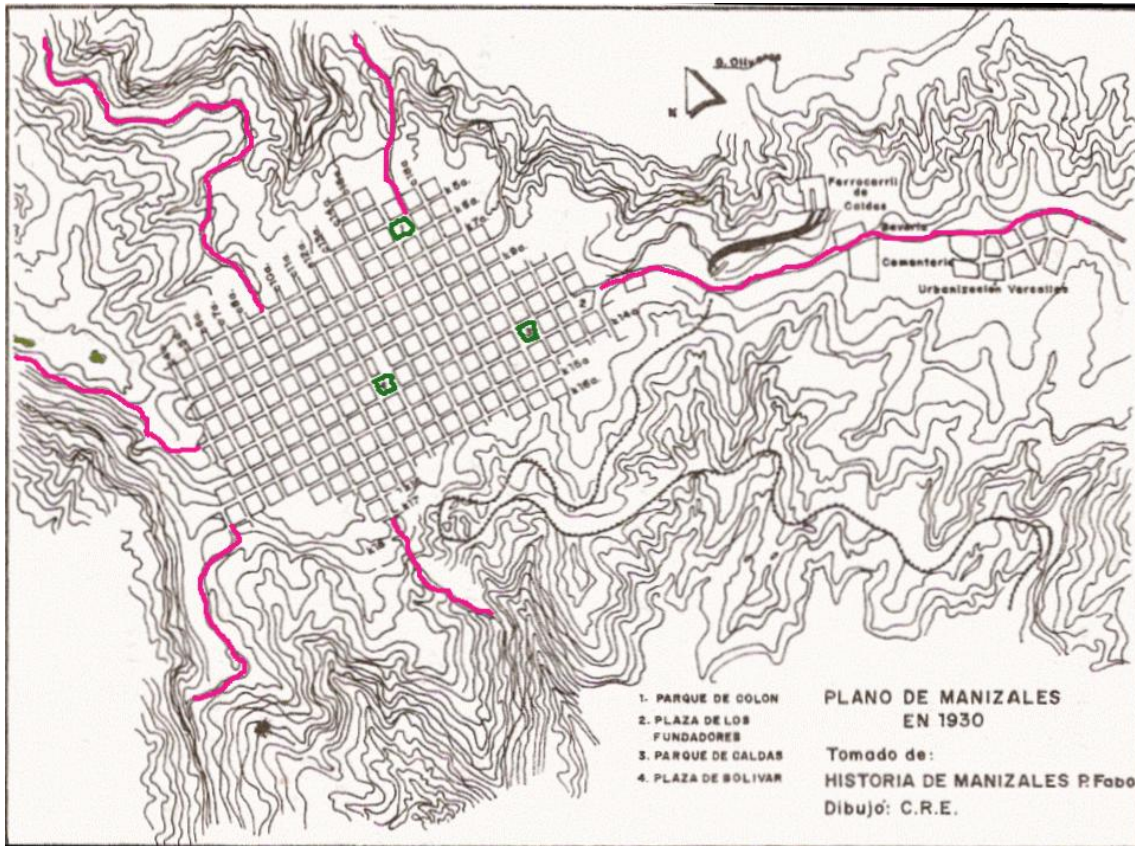


## MOVILIDAD Y DESARROLLO EN EL EJE URBANO Y PERIURBANO DE MANIZALES



**Por Gonzalo Duque-Escobar \***

*Las ciudades son sistemas de información organizada y también centros globales de producción, comercio y desarrollo. Interesa en ellas no sólo su posición en relación con los medios de transporte, sino también su conectividad. El Eje Cafetero, conformado por tres ciudades de tamaño intermedio, con la conurbación sacará mayor provecho de la integración regional, y de paso reducirán el riesgo de sufrir los procesos de vaciado.*

*La conurbación que puede ser considerada como el centro estratégico de la Colombia urbana, con su demora ha retardando los procesos de integración y reducido su movilidad. Esto le ha restado posibilidades de mayor desarrollo a Manizales y Armenia, aunque Pereira con su área metropolitana ubicada en el centro de este nudo estratégico, ha adquirido una influencia considerable, a expensas de los centros urbanos más periféricos que no se han articulado.*

—

Por estos días que se habla de la movilidad urbana, de cable y de aeropuerto, y de inversión pública para el desarrollo en Manizales, resulta necesario sumergirse en los elementos y

preguntas sobre el contexto de la ciudad que tienen relación con esa misma materia, vistos con perspectiva de futuro y alcance de región. Para empezar, señalemos que Manizales, con sus 380 mil habitantes es una ciudad intermedia pero de pequeño tamaño; además densa o compacta y de topografía quebrada. Difiere ella de Medellín que es ciudad intermedia grande y 1,8 veces más compacta, y de Bogotá, una verdadera megalópolis de tipo extenso que con 6,7 millones de habitantes triplica la población de Medellín y duplica la de su área metropolitana, sin mencionar que la población capitalina alcanza a 7,8 millones cuando se incluye en ella la suya. La densidad de Pereira es similar a la de Manizales, pero al haber declarado su área metropolitana sumó a la suya la población de Dosquebradas y La Virginia, para prevenir conflictos y potenciar desarrollos, con esta acción de planificación concertada.

En los últimos 40 años, la proporción de la población colombiana que habitó el campo se ha desplazado a los medios urbanos, sobre todo después y como consecuencia de la revolución verde, la misma que transformó en desposeídos urbanos a los prósperos campesinos propietarios, ya que por su bajo nivel de escolaridad, no pudieron absorber la tecnología de la agricultura moderna basada en monocultivos como el Caturra para la zona cafetera, ni los complejos paquetes financieros que el modelo demanda. Ellos vendieron sus tierras y se trasladaron a la ciudad intentando sumarse a la masa de proletarios, pero pronto fueron quedando sin oficio a medida que las industrias se transformaban, haciéndose más intensivas en bienes de capital que en mano de obra. Con este fenómeno demográfico- el de la inversión de la población- y el apogeo de la industria y de los servicios, surge un crecimiento sin precedentes de las necesidades de transporte motorizado, y en especial el de una expansión de las distancias que recorren personas y mercancías, dado que la globalización económica y el crecimiento de la movilidad motorizada, van siempre de la mano.

### ***Dos dimensiones***

Permítanme traer un primer elemento: el de la dimensión social. Hoy nuestras ciudades son escenarios donde la mayor proporción de la gente es pobre, y muchos de ellos indigentes que sobreviven en las múltiples texturas cosechando recursos residuales del variado ambiente urbano. Pero la ciudad encuentra en medio de dos capas de pobladores, la de los formales y la de los indigentes, otra capa conformada por legiones de personas en el rebusque y la informalidad: tramitadores de documentos oficiales; vendedores de música, videos y minutos de celular; negocios de tinto, arepas, chance y lotería; puestitos de sombrillas, estuches para control remoto y herramientas blandas; puntos ofreciendo confecciones, zapatos y baratijas de contrabando, revuelterías y puestos de empanadas. Toda esta masa de seres humanos, pobres además, y que le aporta al PIB una cuantía significativa, vive del espacio público y también debe ser considerada en su justa medida.

De otro lado está la dimensión regional. Hoy con las conurbaciones, si algo puede ser considerado como el centro estratégico de la Colombia urbana, antes que Manizales es el Eje Cafetero, cuya mayor limitante está en su condición mediterránea – lejos de los puertos- y su fortaleza en la calidad humana matizada por las buenas costumbres, por una cultura laboriosa y por un carácter libre- no afectado por las huellas de la esclavitud. Satisfacer la explosión generalizada de la nueva demanda de transporte supone nueva infraestructura como vías, puertos, aeropuertos y ferrocarriles para el funcionamiento fluido del sistema productivo a

escala mundial, e incentivar a su vez los procesos de globalización, urbanización y extensión de la movilidad motorizada, atendiendo de paso las características de cada medio urbano en particular, dentro del contexto de su ubicación y tamaño, y de su oferta y demanda cultural y ambiental, como factores de competitividad.

El transporte público urbano como uno de los sectores más importantes para la creación de un medio ambiente urbano sostenible, requiere de políticas estatales, planificación espacial, inversión pública y gestión oficial para su desarrollo. Sin estos elementos, el sistema de transporte y la propia movilidad llevan a la ciudad a un proceso de “esclerosis”, donde la parálisis, la debilidad, la disfuncionalidad, y la deseconomía, crecen con la pérdida de coordinación y de tiempo de los movimientos.

Dice Constanza Tobío (2000): el cuánto, cómo y a dónde se desplazan los individuos en el espacio urbano constituye una peculiar fotografía de la estructura social; básicamente la movilidad es un reflejo de ella: dónde se localizan las viviendas, equipamientos, empleos, espacios de circulación, etc., y cuál es la lógica subyacente del modelo urbanístico y por lo tanto de la estructura de localizaciones espaciales de las funciones urbanas, en gran parte son factores que determinan las formas de movilidad. Frente a la mezcla de usos de la ciudad tradicional, con todos los problemas de salubridad, higiene, densificación etc., el concepto de zonificación es el enfoque central del urbanismo moderno y todavía sigue siendo la idea clave de la planificación urbana actual. La ciudad moderna se caracteriza por una estricta separación entre función habitar y función trabajar.

Las ciudades son sistemas de información organizada y también centros globales de producción, comercio y desarrollo. Interesa en ellas no sólo su posición en relación con los medios de transporte, sino también su conectividad interna y externa. Por eso las relaciones entre calidad ambiental, densidad urbana y ubicación estratégica de los escenarios urbanos deben optimizarse a partir del incremento racional y adecuado de los usos del suelo, lo que se logra modificando la estructura física de la ciudad, buscando su funcionalidad metropolitana para aprovechar las ventajas comparativas de la base cultural y la oferta ambiental del territorio.

### ***Zonas y Funciones Urbanas***

Al examinar las ciudades del Eje Cafetero, se ha observado la formación de complejos residenciales periurbanos para sectores de altos ingresos y el repoblamiento de zonas centrales depreciadas por sectores de bajos ingresos. Incluso, la aparición de los primeros ocasiona el desplazamiento de los pobladores originales hacia los segundos cuando se va encareciendo el precio de la tierra. Esta dinámica muestra la necesidad de mantener una visión planificadora soportada en las características y el funcionamiento de la ciudad.

El examen del medio ambiente urbano de Manizales, como elemento del sistema conurbano del Eje Cafetero, enseña que su zona industrial está mal ubicada si se valora por su posición con respecto a los medios de transporte. Es desfavorable por hallarse lejos del ferrocarril de occidente, de la troncal de occidente, del futuro aeropuerto y del escenario natural para los puertos secos. Indudablemente el mejor prospecto regional está hacia el occidente en el km41

como también lo está para Pereira en La Virginia. En tanto que la actividad industrial contaminante debe relegarse al espacio rururbano occidental debe señalarse la importancia de mantener y mejorar la calidad del trabajo propio de nuestra gente, como ventaja distintiva y calificada asociada a nuestra cultura.

La zona comercial que suele coincidir con el Centro Histórico -elemento que le imprime el carácter distintivo a la ciudad y que liga sus asentamientos humanos fragmentados- hoy gradualmente se lumpeniza y tuguriza en nuestra ciudad, porque hemos abandonado a los moradores de esos viejos inmuebles y dejado a los comerciantes en manos de la informalidad. Se hace necesario un modelo urbano acentuado en la densificación de áreas con servicios públicos para restar presión a las laderas y acortar distancias recorridas a los peatones. El objetivo debe ser los sectores de San José, Campohermoso, Hoyofrío y los Agustinos, todos vecinos al Centro Histórico de la ciudad, cuya degradación debe prevenirse a toda costa. Lo primero incluye, para el efecto, la recuperación del sector de Las Galerías. Entretanto, la zona comercial de Manizales, que coincide con su Centro tradicional, debe quedar reducida a una función simbólica y de servicios institucionales y culturales, con características ambientales que potencien el turismo y otras actividades como las de la vida cultural. La peatonalización y los bulevares son la fórmula, pues ya el Centro no es el escenario de los antiguos almacenes mayoritarios de ayer.

La zona de servicios, cuyo valor se mide por su nivel de equipamiento, en nuestro caso requiere potenciarse, pues hace falta adecuar viviendas y rutas peatonales en el sector universitario. Esta zona en Manizales va entre las avenidas paralelas y sobre la Santander, y desde el Hospital Universitario hasta San Rafael. En la ciudad, el sistema de salud no se mide por el número de camas sino por el nivel de sus servicios; el hotel antes que ser para el viajero es para los habitantes locales; la Universidad vale por sus programas de doctorado y laboratorios más que por el número de estudiantes. De otro lado, ésta zona de servicios cuyo centro de gravedad es Palogrande y donde pueden ir quedando los grandes centros comerciales de esta época, como también está bien dotada de infraestructura de servicios, tiene posibilidades de redensificación.

La zona residencial que se debe medir por su valor estético y paisajístico, desafortunadamente avanza sobre el medio industrial contaminado, donde ruidos, vibraciones y vapores se integran al paisaje de chimeneas que va llenando el panorama de la vivienda más costosa de Manizales. Ya se han dado casos en la Alta Suiza y antes con Única en el sector de Cervantes, con unidades residenciales que no pueden estar cerca de los escenarios industriales para no someter a sus pobladores a los efectos de la contaminación. Aquí, en lo residencial, surge una idea central: para el empoderamiento de la ciudad y para fortalecer la movilidad a pie, debemos hacer de las comunas ciudadelas provistas de todo. Además del anterior esfuerzo en el Centro de la Ciudad, el que debe incluir el complejo manejo de la informalidad, debemos avanzar en la relocalización planificada de la población llevando el comercio y los servicios hacia la periferia próxima, donde aparecen los dormitorios populares. Cuando se expanden las áreas urbanas los tiempos se alargan: no se pueden repetir imprevisiones como la de La Linda, ubicando ciudadanos a gran distancia de los centros de gravedad de la ciudad, y otras construcciones en la periferia presionando el ecosistema, dañando el paisaje verde, desmontando y construyendo sobre las frágiles laderas.

Indudablemente a nivel microrregional, Manizales debe resolver la integración del Centro con los dormitorios periurbanos y también consolidar la integración física de la potencial área metropolitana. Esto para dar solución al problema del transporte público, pues siendo Manizales una ciudad compacta y accidentada, por sus limitaciones espaciales requiere que el transporte masivo deba priorizarse, y para el efecto deben establecerse ejes viales que integren dormitorios con zonas comerciales y de servicios, y redefinan los centros industriales en lugares más competitivos. Estos segundos ejes sirven para dinamizar nuevos procesos urbanos y de uso del suelo. Aquí es evidente que la Avenida Colón después de la integración territorial, tiene un efecto contundente de cara al problema de la renovación urbana, de la accesibilidad al Centro de la ciudad y de su conexión este-oeste, mientras que el desarrollo de la infraestructura y las vías hacia el occidente, más importante aún, facilita las instalaciones de servicios y los centros industriales de cara al macro-sistema de transporte de carga para hacer viable la vocación de la ciudad hacia el sector industrial.

Realmente, el escarpe tectónico del sistema Romeral demanda acciones de planificación para hacer posibles los corredores de integración y rutas de salida. El cable-vía, erróneamente tomado como sistema de transporte masivo cuando apenas es complementario, es un costoso sistema alimentador con otras ventajas como la de resolver barreras para la movilidad urbana y atraer turismo simultáneamente, la de ser ecológicamente limpio, paisajísticamente rico, y detonante de algunas actividades complementarias; pero que quede claro que éste medio sólo procede para salvar obstáculos frente a los accidentes topográficos, y nunca transitando al lado de las avenidas para quienes piensen que los llevará del Centro a la Enea. Cuando lo prioritario en materia de transporte y movilidad esté satisfecho, los proyectos complementarios que demanden recursos significativos deben ser objeto de la inversión privada, antes que ocupar los escasos recursos del Estado cuya vocación empieza por atender primero los frentes socialmente más deficitarios. Aunque esto suene así, tampoco pueden descartarse ciertas opciones de desarrollo como las que se anuncian, siempre y cuando resulten ser del consenso por estos y otros beneficios.

### ***Hacia la Ciudad Región***

Manizales se ha conurbado y su futuro como ciudad demanda una reestructuración profunda de usos del suelo, para asegurar la articulación física y funcionalidad metropolitana. Frente a la apertura económica y cultural del mundo moderno, no es posible crear un medio ambiente competitivo sin mejorar las estructuras espaciales y de servicios urbanos a partir de la reestructuración física, buscando la regionalización de la ciudad y por lo tanto de la red y del sistema de transporte, como elemento necesario para la mejor calidad de vida y la sostenibilidad del hábitat.

Para concertar los elementos que le dan piso al área metropolitana, Palestina puede aportar el territorio para el “Aeropuerto del Café” y las ventajas recreacionales de Santágueda; Neira y Chinchiná sus áreas estratégicas para la industria vecinas al Cauca y a la Troncal de Occidente; y Villamaría que hace su aporte como dormitorio y como despensa agrícola, el Parque de los Nevados. Los pequeños poblados pueden garantizar su futuro articulándose a los sistemas urbanos de mayor relevancia; de lo contrario estos irán palideciendo en el futuro por no haber especializado ninguna competencia.

Las dinámicas de especialización espacial, económica y productiva se acentuarán con la integración regional, produciéndose una dualización progresiva del territorio: regiones que evolucionan hacia una alta densidad, y otras hacia bajas densidades debido a la marginación ocasionada por factores físicos, culturales, ambientales y políticos. No todos los pueblos y las ciudades encontrarán su nueva situación tan ventajosa como la anterior y es probable que las áreas metropolitanas ubicadas en nudos estratégicos, bien equipados y conectados, adquieran una influencia considerable a expensas de los centros urbanos más periféricos que no se preparen; y esto interesa a Manizales de cara a su conurbación con Pereira y Armenia, puesto que en un plano superior de desarrollo, las ciudades de tamaño medio localizadas en el centro del territorio, sólo con el hecho de articularse hacia adentro y hacia afuera, sacarán mayor provecho de la integración regional que las ciudades de la periferia, y de paso reducirán el riesgo de sufrir los procesos de vaciado a los que las puede someter otro centro de mayor relevancia.

No es extraño pues, que el transporte urbano e interurbano sea en el futuro próximo de la región, el más importante de los modos de transporte de pasajeros en términos de demanda. Al consecuente crecimiento de la economía por el incremento de la movilidad, con el proceso expansivo el medio urbano queda en una situación difícil de sostenibilidad por la polución, la congestión del tráfico y los accidentes, lo que a su vez se constituye en externalidades negativas de fuerte impacto en la salud y la economía de los ciudadanos.

La Autopista del Café como estructurador rural y urbano a nivel regional, debe consolidarse. El sistema de peaje aparece como una barrera a la movilidad, desarticulando ciudad y campo. Si los flujos de la actividad rural no se articulan al sistema, tampoco se potencia el escenario de las actividades urbanas, e incluso se afectan las potencialidades económicas de los ambientes metropolitanos, en especial las que dependen del sector agrario local. Las actividades que promueven el desarrollo económico de esta región mediterránea han sido: el café como cultivo de pequeña superficie, alto efecto redistributivo del ingreso y actividad en vías de diversificación; la industria, en especial la manufacturera hoy en proceso de contracción y expansión selectiva a causa de la apertura, y el sector de servicios que apunta al turismo y en menor grado a la educación. Con las nuevas autopistas el desarrollo del territorio para la construcción de la región está condicionado a potenciar el uso del suelo y a ganar movilidad sobre el eje Cali-Medellín, y a resolver la salida al mar y sobre el mar para extender mercados aprovechando la demanda de corredores en el nuevo orden internacional que puedan cruzarnos.

Ahora la gestión del transporte debe pensar más allá de lo sectorial para incorporar la dimensión ambiental, lo que involucra el hábitat humano. Además, ya los sistemas de transporte no están pensados para el modelo industrial de ayer, sino para las posibilidades del futuro. El estancamiento económico y la ruptura del modelo de sustitución de importaciones, obliga a considerar las rutas de acceso para el modelo de apertura económica y de cambios en el modelo de producción local. Debe prevenirse la construcción de asentamientos precarios en zonas estratégicas, de amenaza natural y sobre ecosistemas a conservar, como también evitarse la construcción de condominios cerrados con infraestructura independiente a modo de guetos, y la construcción de vías y líneas vitales vulnerables e insuficientes en el tiempo.

Como propuestas, quedan: la de fortalecer el transporte a pie redistribuyendo las funciones urbanas para crear ciudadelas en los dormitorios y redensificando la periferia del Centro Histórico, además de recuperar el sector de las Galerías; la de modernizar la infraestructura del transporte para adecuarla a las nuevas exigencias de la vida urbana y para desarrollar las fuerzas productivas en el nuevo ordenamiento económico, teniendo en cuenta las aptitudes y limitantes geográficas; la de generar nueva infraestructura para adecuar y potenciar los nuevos usos que ofrece y requiere el suelo partiendo de los proyectos más estratégicos, pensando al tiempo en articular la región hacia adentro y hacia afuera, partiendo de la concertación de planes de desarrollo entre los actores de los escenarios conurbados, asunto que deberá incluir la consolidación urgente del área metropolitana. En lo ambiental habrá que disminuir presiones sobre las frágiles laderas y en lo espacial deberá avanzarse hacia el sector de Occidente, reduciendo tiempos y distancias con Pereira y adquiriendo hacia este costado posiciones estratégicas adecuadas para la industria; y por último y sobre todo, generar capital social y condiciones de seguridad como estrategias fundamentales y necesarias para el desarrollo.

Manizales, Junio 27 de 2006 (\*) Fuentes en: [www.galeon.com/gonzaloduquee/](http://www.galeon.com/gonzaloduquee/)

Imagen: Plano de Manizales en 1930. Fuente, Padre Fabo.

## **Nuevos documentos**

Manizales: intervención y uso del suelo urbano <http://godues.wordpress.com/2014/05/16/>

Los guetos urbanos o la ciudad amable, en: <http://godues.wordpress.com/2010/09/26/>

Movilidad y planeación urbana, en: <http://godues.wordpress.com/2013/11/25/>

Manizales: funciones urbanas y metropolitanas, en: <http://godues.wordpress.com/2012/01/23/>

Manizales: integración regional y desarrollo territorial, en:  
<http://godues.wordpress.com/2013/08/17/>

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

Centro histórico como atractor urbano, en: <http://godues.wordpress.com/2013/04/01/>

Manizales: Conurbación Centro-Sur y Ciudad Región del Eje Cafetero, en:  
<http://godues.wordpress.com/2013/05/24/>

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

Un TIM verde para el POT <http://godues.wordpress.com/2014/05/12/>