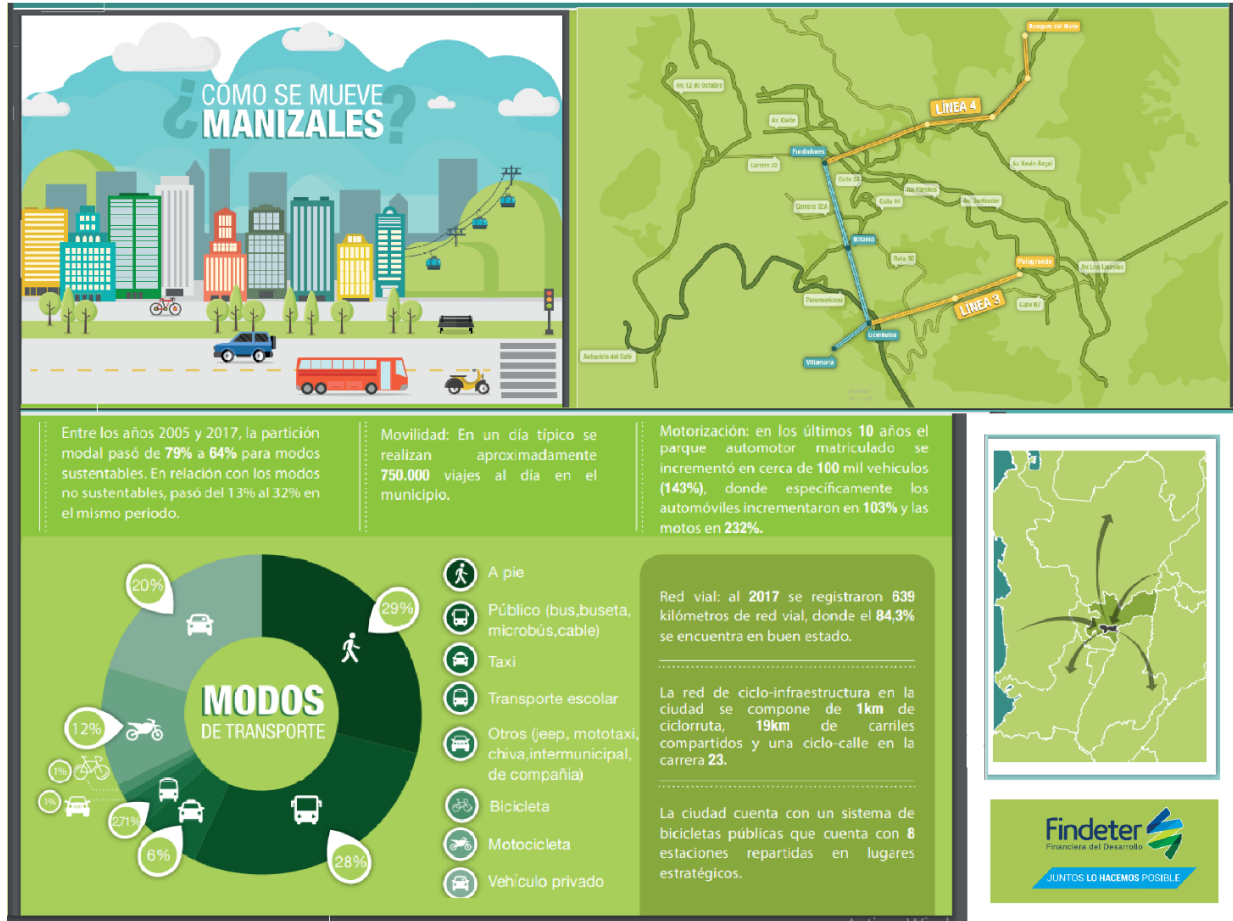


Planificación estratégica para la movilidad



Por Gonzalo Duque-Escobar

RESUMEN: El Plan Maestro de Movilidad para Manizales de Manizales incluye aspectos novedades para el medio urbano, como vías vehiculares de velocidad limitada, expansión del Cable Aéreo bulevares longitudinales, el fortalecimiento de ciclorrutas, y sobre todo la prioridad para el peatón y el transporte público integrado. No obstante, por ser el PMMM una herramienta fundamental para la toma de decisiones, ameritaría ajustes en su visión prospectiva.

Para referirme al Plan Maestro de Movilidad para Manizales PMMM, estudio apalancado por Findeter y otras instituciones que acaba de entregar Infi-Manizales, partiré de la tesis de que existen relaciones dialécticas entre movilidad y modelo urbano, y también entre movilidad y economía, dejando al tiempo constancia de la importancia de este instrumento que le entrega la administración a la ciudad, fruto de la loable gestión de Findeter impulsando el cambio de las ciudades y los territorios, con proyectos como éste.

Para empezar, digamos que si en ciudades como Barcelona, los habitantes optan por caminar, utilizar la bicicleta o usar transporte público colectivo, es porque se trata de una ciudad compacta, a diferencia de lo que ocurre en Atlanta donde la mayoría de los viajes se generan en automóvil privado por tratarse de una urbe extensa: mientras la densidad de las ciudades norteamericanas ronda en los 15 mil habitantes por milla cuadrada, en Europa la densidad urbana alcanza a 55 mil habitantes, una cuantía que invita a pensar en la ventaja de Manizales, donde la densidad es del orden de los 40 mil habitantes por milla cuadrada.

Adicionalmente, los costos del transporte son mucho más altos en las ciudades extensas que en las compactas: mientras en las extensas, el costo de los viajes urbanos puede alcanzar el 15% del PIB, contrariamente en ciudades con una densidad poblacional alta, donde la mitad de los viajes urbanos se efectúan en transporte público, en bicicleta o a pie, dicho costo sólo representa un 6% del PIB. Y como si fuera poco, la estructura conurbada también importa: mientras en EE. UU. el transporte

interurbano se soporta en el costoso modo aéreo dado que los centros urbanos se separan 2 a 3 horas, en Europa el protagonismo lo tienen los trenes puesto que la separación media es 1 hora. Volviendo al PMMM, plausible la importancia que se le da a la movilidad autónoma, también a un transporte público integrado (que debería ser limpio), a la apuesta por el cable aéreo para esta ciudad de montaña, y el concepto negativo para el pico y placa por ser una herramienta inocua para la movilidad, cuando el taxi sustituye los recorridos. Importante también, las prioridades en materia de movilidad, que empiezan por el peatón y la cicla, pasan por los colectivos y la carga, y terminan en el vehículo particular que en Manizales crece casi veinte veces más que la tasa demográfica del 0,4%.

No obstante, por ser el PMMM una herramienta fundamental para la toma de decisiones, ameritaría ajustes en su visión prospectiva, así: primero, considerando como objetivo explícito la movilidad en el marco de la Ciudad Región Pereira-Manizales, toda vez que este es un eje estratégico para la competitividad regional. Y segundo, contemplando a Aerocafé concebido como un proyecto regional y no de ciudad, y al Km 41 por el impacto de Tesalia como variante de la ciudad Región.

Lo anterior, requiere propiciar acuerdos con Risaralda y Pereira, en el marco de la RAP del Eje Cafetero y del programa de ciudades sostenibles e innovadoras impulsado por Findeter con el Gobierno Nacional, para replicar experiencias como el Diamante Caribe, ya que al tratarse de un plan maestro con un horizonte de tres lustros, estos lineamientos prospectivos mirando a 5, a 10 y a 15 años, deberán quedar en la agenda de varios alcaldes.

Sabemos de la importancia del estudio que apalanca la estructuración económica del Aeropuerto del Café, pero también de la necesidad de concertar su carácter estratégico para el desarrollo regional soportando el Paisaje Cultural Cafetero, por sus ventajas relacionadas con su ubicación en el centro del triángulo económico, operando como aeropuerto “full carga” y “low cost”, y complementando a Medellín y a Bogotá.

Lo anterior, soportado en el estudio alternativas aeroportuarias de Matecaña desarrollado por la Corporación Aeropuerto de París en los 80, advirtiendo que desde Pereira no podrían operar aviones de largo alcance, y en el concepto de la Asociación de Aviadores Civiles sobre la capacidad de Aerocafé con pista larga, señalando que mientras un Jumbo puede levantar 112 mil libras desde Palestina, sólo levantaría 75 mil libras desde el José María Córdoba y 83 mil desde El Dorado.

* Profesor Universidad Nacional de Colombia <http://godues.webs.com> [Ref.: La Patria. Manizales, 2018/06/18] Imagen: Como se mueve Manizales; PMMM – Findeter 2018.

Documentos U.N.	
<p><i>Anotaciones a las vías de Caldas.</i> <i>Aspectos Urbanos del Eje Cafetero.</i> <i>Café y Ciudad Región.</i> <i>Caldas se inserta en los Corredores Logísticos.</i> <i>Chinchiná, de frontera a puente integrador.</i> <i>Construyendo el territorio UMBRA.</i> <i>COP 23, la cumbre del clima en Bonn.</i> <i>Construcción social e histórica del territorio.</i> <i>Cuál es el mejor sistema de transporte para Colombia?</i> <i>Corredor Vial Chinchiná - Mariquita.</i> <i>Dimensión urbano-regional de la movilidad.</i> <i>El desarrollo urbano y económico de Manizales.</i> <i>El eje Tribugá-Urabá y la salida a los océanos en Colombia.</i> <i>El futuro de la ciudad.</i> <i>El modelo de ocupación urbano - territorial de Manizales.</i> <i>El Paisaje Cultural Cafetero.</i> <i>El transporte rural y el desarrollo de Caldas.</i> <i>Fundamentos de economía y transportes.</i> <i>Gestión municipal en un territorio conurbado.</i> <i>Guía astronómica.</i> <i>Introducción a la economía del transporte.</i> <i>La logística del transporte: un elemento estratégico en el desarrollo agroindustrial.</i> <i>Los guetos urbanos o la ciudad amable.</i> <i>Los peajes en Colombia están sobreutilizados</i> <i>Manizales: funciones urbanas y metropolitanas.</i> <i>Geociencias U.N.</i></p>	<p><i>Manizales: integración regional y desarrollo territorial.</i> <i>Manizales, por la senda verde.</i> <i>Manizales, y “El derecho a la ciudad” .</i> <i>Manual de geología para ingenieros.</i> <i>Magdalena Centro como nodo andino intermodal.</i> <i>Movilidad y desarrollo en el eje urbano y periurbano de Manizales.</i> <i>Movilidad y Modelo Urbano.</i> <i>Observaciones al componente general del POT de Manizales.</i> <i>¿Para dónde va el Magdalena?</i> <i>Peajes sí, pero no así y menos ahí.</i> <i>Por un territorio verde y funcionalmente integrado.</i> <i>¿Por qué el Aeropuerto del Café?</i> <i>Plataformas Logísticas y Transporte Intermodal en Colombia.</i> <i>Plusvalía urbana para viabilizar el POT de Manizales.</i> <i>Reflexiones sobre el POT de Manizales.</i> <i>Riesgo sísmico: los terremotos.</i> <i>Significado y desafíos del regreso del tren.</i> <i>Territorio y Región: Caldas en la Ecorregión Cafetera.</i> <i>Transporte Integrado para la Ciudad Región.</i> <i>UMBRA: la Ecorregión Cafetera en los Mundos de Samoga.</i> <i>Un pico y placa inconveniente para Manizales.</i> <i>Un plan maestro de transporte “multi” pero no intermodal.</i> <i>Un nuevo modelo urbano.</i> <i>Un TIM verde para el POT.</i> <i>Una visión sistémica del Aeropuerto del Café - Aerocafé.</i> <i>Vías lentas en el corazón del Paisaje Cultural Cafetero.</i> <i>Textos “verdes”.</i></p>