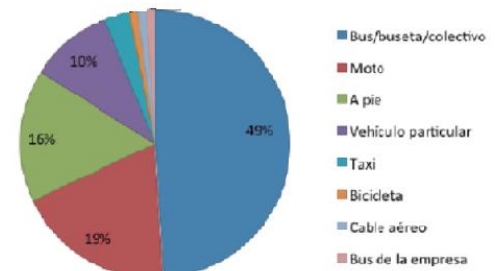


Un TIM verde para el POT



Medio de transporte 2012



Fuente: EPC-MVC 2012

Por: Gonzalo Duque-Escobar*

En Colombia, donde la problemática de la movilidad ha puesto en jaque la viabilidad de las grandes ciudades, las de tamaño intermedio como la nuestra tampoco escapan a los problemas causados por la proliferación de carros y motos, como lo son la accidentabilidad vial, una de las principales epidemias de nuestra sociedad, y la congestión vehicular con sus graves consecuencias económicas y sociales, entre otros. A esta realidad contribuyen en Manizales un modelo urbano que en lugar de redensificar el hábitat, propende por su expansión promovida por las dinámicas urbanizadoras, y las fuerzas de un sistema de transporte urbano premoderno que por la falta de Estado privilegia el automóvil, en lugar de apostarle a la movilidad no motorizada y al transporte público colectivo de calidad.

En relación con el transporte urbano, el Plan de Ordenamiento Territorial aún vigente, establece que “El Sistema Integrado de Transporte privilegiará un sistema masivo, digno y eficiente, público más que privado, con base en una red integral, multimodal y complementaria en sus niveles, que utilice apropiados y modernos equipos para la movilización de pasajeros”, visión que se retoma para el Transporte Integrado de Manizales, TIM, en la que se muestra la intención de reducir el hábito modal del carro particular fortaleciendo el transporte público colectivo.

Y en relación con la movilidad autónoma, entre las conclusiones del estudio adelantado por la U.N. al elaborar el Plan de Movilidad Vial para Manizales, sobresalen dos aspectos: primero, el hecho de que por tiempo de viaje y accesibilidad al territorio urbano, en efectividad la primacía la tiene el taxi, luego la moto, en tercer lugar el carro particular y por último los vehículos de transporte público colectivo, poniendo en evidencia que lo anterior se quedó en el enunciado; y segundo, que la ciudad tiene la posibilidad de implementar corredores peatonales en 180 km de vías y construir ciclorrutas en 107 km ya identificados, con lo cual se impactaría el 85% de sus rutas principales. Ese novedoso planteamiento sumado a la visión del POT, convertiría el sistema estratégico de transporte integrado de la ciudad en una apuesta verde, si se propone como meta incrementar la movilidad autónoma del 20% al 40%, reduciendo al 50% los viajes de la motorizada que alcanzan el 70%.

Como consecuencia de integrar ambos propósitos en el nuevo POT: más transporte público colectivo y masivo, y mas ciclovías y rutas peatonales para viajes no motorizados, además de optimizarse la eficiencia de la infraestructura existente y reducir la sobreoferta de transporte público y el uso desmedido del carro particular y del taxi, también se mitigarían la congestión vial, la accidentabilidad y la contaminación. Pero esta doble fórmula invita a modificar en lo fundamental el modelo urbano expansionista que hace cada vez más inviable el

transporte masivo con perjuicio para los pobres, cambiándolo por un crecimiento hacia adentro basado en la redensificación urbana, también viable, dado que la densidad de población en el área urbana de Manizales es 2,5 veces inferior a la de Medellín.

En conclusión, si Manizales con cerca de 400 mil habitantes, en 250 kilómetros cuadrados dotados de 110 km de vías principales y secundarias, 90 km de vías colectoras, y casi otro tanto de vías semipeatonales o peatonales, desea resolver la problemática del transporte público colectivo e implementar un sistema de transporte coherente, limpio y eficiente, que se traduzca en una movilidad sostenible, debería forjar la capacidad del sistema para satisfacer las demandas de la población de manera eficiente e incluyente, empleándose a fondo en acciones como lograr la gobernanza en el sector, como un instrumento que le permitiría al Estado implementar el necesario control en este servicio y viabilizar la gestión pública orientada a fortalecer el desarrollo empresarial.

Finalmente, dos referentes: Hamburgo con el Green Network pretende en 20 años, construir una 'red verde' de aceras y ciclorrutas sobre el 40% de su área urbana, vinculando el centro con los suburbios para proyectarse como una ciudad sin carros. De forma similar Copenhague, proyecta 26 autopistas de bicicletas para establecer rutas urbanas en lugares donde la movilidad obliga a recorridos superiores a 10 km, entre otras acciones que buscan mitigar el calentamiento global.

* Profesor Universidad Nacional de Colombia <http://galeon.com/economiaaytransportes> [Ref.: La Patria, Manizales, 2014.05.12]. Imagen: Manizales cómo vamos, en <http://manizalescomovamos.org>

Referencias:

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/>

¿Para quién la plusvalía urbana?, en: <http://godues.wordpress.com/2013/12/23/>

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

Las dinámicas del suelo urbano, en: <http://godues.wordpress.com/2014/03/03/>

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/>

Movilidad y desarrollo en el eje urbano y periurbano de Manizales, en:
<http://godues.wordpress.com/2013/04/20/>