

## Un pico y placa inconveniente para Manizales



### Por Gonzalo Duque-Escobar

Manizales ha considerado una medida de pico y placa que, en lugar de reducir la congestión y propiciar la movilidad, beneficiaría la sobreoferta de “la mancha amarilla” de la ciudad, sin que sean claros los beneficios medioambientales a largo plazo y para el interés ciudadano, que la justifiquen: primero, porque ella en el Centro histórico no propende por su necesaria peatonalización, y segundo, porque al extenderla a lo largo de la Santander, antes que favorecer el transporte colectivo entre la zona comercial y la zona de servicio de Manizales, probablemente desestimulará la movilidad, y con ello la economía de la ciudad.

Todo esto, amparada la medida en un estudio de movilidad, olvidando que en materia de transporte tales herramientas solo son instrumentos, que *per se* no pueden desentrañar los complejos problemas ambientales, económicos y sociales, ocasionados por un modelo de transporte urbano basado en el coche particular, dado que a diferencia de las ciencias físicas donde lo que importa son las causas, en las ciencias de la planificación y el transporte, por tratarse de sistemas abiertos, únicamente son de interés las consecuencias.

Si deseamos una Manizales más humana y amable, uno de los elementos sustantivos debe ser la movilidad sustentable, lo que significa orientar la gestión de la demanda de viajes favoreciendo, en su orden, las redes peatonales y ciclorrutas, y el transporte colectivo público y limpio, lo que conllevaría a optar por medidas que propendan por desestimular el uso del vehículo individual, como el carro particular y el taxi, medios que respecto al bus ocupan más espacio público y consumen más combustible por usuario transportado, aspectos estos que se relacionan con la congestión y la contaminación, y que podrían manejarse con rutas de colectivos ejecutivos no contaminantes, como algunos vehículos “con chimenea” que deterioran el ambiente de la ciudad.

Para resolver la insuficiente capacidad de la malla urbana frente a la creciente demanda de la movilidad motorizada, y por lo tanto para disipar la congestión vehicular, la autoridad puede desestimular el uso del carro particular y del taxi, empleando como estrategia fundamental una política

pública de transporte que favorezca: primero, la movilidad autónoma (zonas peatonales, bulevares y ciclorrutas), y la construcción de nueva infraestructura buscando la descentralización de las funciones urbanas (extendiendo los servicios y actividades productivas a los barrios populares); segundo, la eficiencia del transporte público colectivo de calidad, contemplando instrumentos creativos y de gestión para optimizar el sistema de transporte; y tercero, la aplicación de medidas coyunturales y de corto plazo, como los peajes urbanos y el pico y placa en situaciones particulares, que no son las del caso.

El pico y placa, que surge cuando el transporte público colectivo por deficiencias en su calidad, pierde protagonismo frente al automóvil (carro particular o taxi), por su carácter extremo es una medida impopular que se vuelve inocua si se extiende en el tiempo, y sobre todo facilista cuando la congestión por su carácter moderado, no la obliga, toda vez que ella no favorece una mayor demanda del transporte masivo, como sería deseable, pues los usuarios afectados en lugar de hacer uso de un transporte colectivo degradado, solucionan la restricción a su movilidad cancelando actividades importantes con perjuicio para la economía, o desvirtuando el fin que se persigue al incrementarse inicialmente el uso del taxi y la posterior adquisición de otro vehículo particular.

Finalmente, si bien este tipo de medidas restrictivas del tráfico, puede resolver la congestión en una situación temporal, los problemas de seguridad vial y las falencias de movilidad en una ciudad donde el sistema de transporte público de alta capacidad colapsa, como ocurre en Bogotá, en ciudades intermedias pequeñas, caso Manizales-Villamaría, donde los flujos críticos no se prolongan temporalmente, se debería promover el transporte colectivo y autónomo, aplicar la alternancia de flujos unidireccionales, regular el tráfico y velar por el uso cívico de las vías, implementar rutas más eficientes y amigables para articular polos de origen y destino, y establecer horarios especiales para el acceso restringido de cierto tipo de vehículos y servicios a sectores críticos en horas determinadas, antes que restringir la movilidad con soluciones de coyuntura como el pico y placa.

Profesor Universidad Nacional de Colombia <http://galeon.com/economiaaytransportes> [Ref.: La Patria, Manizales 2014.10.13] Imagen: Manizales: obras públicas para una ciudad intermedia y moderna.

### **Relacionados:**

Centro histórico como atractor urbano <http://www.bdigital.unal.edu.co/9346/>

Conectividad para la ciudad región del Eje Cafetero <http://www.bdigital.unal.edu.co/42901/>

Dinámicas y contra rumbos del desarrollo urbano <http://www.bdigital.unal.edu.co/43092/>

El Estado y la función del suelo urbano en Manizales <http://www.bdigital.unal.edu.co/40947/>

Las dinámicas del suelo urbano <http://www.bdigital.unal.edu.co/12219/>

Manizales: funciones urbanas y metropolitanas <http://www.bdigital.unal.edu.co/5699/>

¿Para quién la plusvalía urbana? <http://www.bdigital.unal.edu.co/12559/>

Un diálogo con la dinámica urbana <http://www.bdigital.unal.edu.co/3712/>

Un nuevo modelo urbano <http://www.bdigital.unal.edu.co/9042/>

Un TIM verde para el POT <http://www.bdigital.unal.edu.co/12526/>

Vías lentas en el corazón del Paisaje Cultural Cafetero <http://www.bdigital.unal.edu.co/5465/>