

MOVILIDAD URBANA COMO MÉTODO PARA CREACIÓN Y CONSOLIDACIÓN DE CENTRALIDADES

Urban mobility as a method for creation and consolidation of centralities

Jaiver Mamian Vargas ¹

SÍNTESIS:

En este documento, se expone cómo el sistema de movilidad en una ciudad, en el caso de Pereira, consolida, crea y articula las antiguas y nuevas centralidades que aparecen en la ciudad. Estos nuevos puntos están dotados de servicios para los ciudadanos, y lo que hace un sistema de transporte como el Megabús es complementar las centralidades existentes y provoca la aparición de nuevas, además de que las integra en un solo sistema efectivo para el casco urbano.

Esto permite estructurar el espacio permitiendo lograr una mejor disposición de orden, desde donde se estructura el espacio y ordena la sociedad, se constituye en una categoría de análisis fundamental,

DESCRIPTORES: Centralidades, movilidad, Pereira, Megabús.

ABSTRACT:

This document, exposes how the system of mobility in a city, in this case Pereira, consolidates, creates and articulates, the old and new centralities displayed in the city. These new points are equipped of services for the citizens, and what a transit system like Megabús does to complement existing centralities causing the appearance of new ones and integrating them into a one effective system for the city.

This allows structuring the space for a better disposition of order, from where the space is well thought-out and society is organized, constituted in a category of fundamental analysis.

DESCRIPTORS: Centralities, mobility, Pereira, Megabus.

En un análisis de casos latinoamericanos por la cooperación internacional, se define la centralidad urbana como “aquel lugar de concentración de usos y funciones, desde donde se estructura el espacio y ordena la sociedad, se constituye en una categoría de análisis fundamental, en la medida en que permite articular la ciudad sobre un determinado territorio y alrededor de una temporalidad específica”

Disponible en:
(<http://www.olacchi.org/downloads/Seminario%20Internacional%20la%20Centralidad%20Urbana.pdf> .Recuperado: 17-mayo-2011)

Por otro lado, se entiende como movilidad urbana “todo lo relacionado con la ciudad, en cuanto a la movilización cotidiana de sus habitantes, movilización de transporte público y privado, así como todo aquello que la afecta, como el crecimiento urbanístico (construcciones), calidad ambiental, congestión vehicular, etc.”

Disponible en:
(<http://es.answers.yahoo.com/question/index?qid=20080506092629AA3105Z>. Recuperado: 18-mayo-2011)

¹ Estudiante VI semestre programa de Arquitectura, Asignatura Territorio IV, Primer semestre 2011.

En suma, la centralidad urbana se refiere a aquellos puntos de tensión que se forman en la ciudad, donde se ofrece una serie de servicios y usos para los ciudadanos; y la movilización urbana se refiere al desplazamiento de las personas dentro y fuera de la ciudad, ya sea de forma mecánica o peatonal; además de las condiciones que provoca la construcción de la infraestructura.

En Pereira, siempre se han desarrollado las centralidades alrededor de puntos particulares donde ocurren eventos significativos para la ciudad, en su mayoría deportivos, culturales y grandes obras de infraestructura. Estos sitios han ofrecido unos servicios indispensables para suplir las demandas de las personas que habitan la ciudad, como entretenimiento, hospedaje, comercio, etc.

Las primeras centralidades de Pereira fueron sus parques históricos ya que a partir de estos se empieza a consolidar la ciudad como tal. En estos sitios, las personas disfrutaban de unos servicios básicos que ofrecía la ciudad, como el comercio, vivienda y los primeros servicios públicos, siempre articulados por algún sistema de transporte dependiendo de la época. Desde este momento se empiezan a identificar puntos importantes que formaban la ciudad, teniendo en cuenta la dinámica económica, social y cultural que se desarrollaba en estos lugares.

Para formar ciudad, uno de los servicios básicos que se debe garantizar a los ciudadanos es un modo efectivo para movilizarse y realizar sus actividades diarias; por esta razón, aparecen las vías y sistemas de trasportes que ejercen un papel importante dentro del casco urbano.

Al llegar el primer bus de pasajeros en 1925 (img 1), por la necesidad de movilizar a las personas, en su mayoría obreras por el desarrollo en la economía, se empieza a hablar de un sistema de transporte público ordenado en Pereira cuando aparece el tranvía en 1926 (img 2), gracias al potencial que mostraba aquí en ese tiempo. Se veían grandes producciones en las fincas cafeteras, de caña, café, etc., dándole un impulso económico importante, para adquirir nuevos sistemas para la movilidad que empalmaba los principales parques, los cuales se convirtieron en los puntos de encuentro de los pereiranos; aunque el tranvía sólo pasaba por el Parque de la Libertad y el de Bolívar, excluyendo el Parque El Lago



Img 1: Bus de pasajeros y costado norte de la plaza de mercado. Enero 1925. Fotografía Carlos Drews



Img 2: Tranvía pasando por la Plaza de Bolívar. Fotografía Manuel García. Donación Bertha de Navarro.

Disponible en:

(<http://www.banrepcultural.org/blaavirtual/modosycostumbres/per/per12.htm>. Recuperado: 18-mayo-2011)

La LEY 1083 hace mención al servicio de la movilidad en el Artículo 1°:

“Con el fin de dar prelación a la movilización en modos alternativos de transporte, entendiendo por estos el desplazamiento peatonal, en bicicleta o en otros medios no contaminantes, así como los sistemas de transporte público que funcionen con combustibles limpios, los municipios y distritos que deben adoptar Planes de Ordenamiento Territorial en los términos del literal a) del artículo 9° de la Ley 388 de 1997, formularán y adoptarán Planes de Movilidad según los parámetros de que trata la presente ley” (Ley 1083 de 2006, pág. 1).

Con base en esta ley se garantiza la adopción de sistemas de transporte para la movilidad de las personas en Pereira. El sistema elegido para cobijar la ciudad se puede usar como una estrategia para la articulación de las centralidades existentes y la creación de nuevos puntos importantes dentro y fuera de la ciudad. La agrupación ordenada de los distintos puntos de tensión económico, social y cultural, adquieren un valor agregado al formar un circuito que permite una integración eficiente por los medios de transporte público.

“La mayoría de las ciudades europeas vienen apoyando sus políticas de nuevas centralidades sobre la organización de esos espacios, que, por la importante afluencia de personas a lo largo del día, constituyen espacios del mayor interés para la transformación urbana; si a ello se une que la reforma de los sistemas de transporte implica una enorme oportunidad de disponibilidad de espacios y de recursos financieros, se entiende mejor su relevancia en las estrategias urbana.”

Disponible en:

(<http://laip.sinaloa.gob.mx/NR/rdonlyres/775C4239-A295-448D-82FF-7AD6F423A500/0/JordiBorja.pdf>. Recuperado: 19-mayo-2011)

La administración de Pereira, adopta el sistema de transporte masivo Megabús, como la mejor alternativa de movilidad para los habitantes, tomando el modelo de la ciudad de Bogotá (“Transmilenio”). El nuevo sistema de transporte masivo se incorpora a la ciudad con la intención de mejorar la movilidad de los pereiranos, provocando un gran impacto, ya que al abarcar la ciudad de oriente a occidente, Dosquebradas y veredas aledañas, mejora la movilidad y parte de esto empieza a marcar sitios claves donde se solucionan las necesidades de las personas que usan diariamente este sistema de transporte.

Los alimentadores del Megabús recogen pasajeros desde la mayoría de los barrios de Pereira y de norte y sur, para llevarlos hacia las estaciones que se convierten en la entrada a las arterias principales de este sistema (los articulados), desplazando a las personas desde los sectores residenciales hacia las diferentes centralidades que se van formando alrededor de las paradas de los articulados. Las

estaciones al tener un papel clave, de ser el punto de partida y de llegada de pasajeros toma un nuevo significado porque es alrededor de esos lugares donde se forman nuevas centralidades o se consolidan; de ahí la importancia de ubicarlas en puntos estratégicos de la ciudad.

“...las modernas tecnologías de gestión del transporte y de logística han llevado hacia un nuevo concepto de estación donde lo que tiene importancia no son la cantidad de muelles de carga sino los espacios de afluencia de gente; espacios que buscan concentrar esas afluencias y aprovechar las externalidades de esa concentración para generar actividades económicas (y de otros muchos estilos) que recalifiquen esos espacios que irradian riqueza y urbanidad en su entorno”(img 3)

Disponible en:

(<http://laip.sinaloa.gob.mx/NR/rdonlyres/775C4239-A295-448D-82FF-7AD6F423A500/0/JordiBorja.pdf>. Recuperado: 19-mayo-2011)

Aprovechando las paradas o estaciones de recogida de personas, se busca garantizar usos y servicios complementarios a los usuarios; de esta forma se van consolidando centralidades importantes como los parques históricos de Pereira, el zoológico y aeropuerto Matecaña; y aparecen otras nuevas como el intercambiador de Cuba y el futuro intercambiador de Dosquebradas. Todos estos puntos se fortalecen con la adopción de un sistema de transporte que enlaza casi por completo esta zona del Risaralda.



img3: Sistema de transporte masivo articulando las centralidades dentro y fuera de Pereira. Disponible en: (<http://www.megabus.gov.co/rutas.html>. Recuperado: 19-mayo-2011).



IMAGEN 4-5. Centralidades articuladas con éxito por el sistema de transporte masivo Megabús, (Nuevo intercambiador de Cuba y Ciudad Victoria)
(<http://www.megabus.gov.co/?p=337>. 19-mayo-2011, 4:20 pm)

La controversia aparece al preguntarse si este sistema de transporte masivo empleado en Pereira, es realmente efectivo; ya que se evidencia que una de las centralidades más importantes de la ciudad, el Aeropuerto y zoológico Matecaña, están casi excluido del circuito formado por el sistema Megabús. La red vial apenas pasa cerca de estos sitios pero no los integra con toda las rutas que articulan las centralidades que destacan como Ciudad Victoria y el intercambiador del nuevo parque de Cuba.

Se puede concluir que las personas sólo pagando un pasaje tienen la posibilidad de acceder a los servicios que brindan los centros urbanos que sí están articulados efectivamente por el sistema; se hace evidente sugerir la integración del aeropuerto y otras centralidades que no hacen parte de la red formada por Megabús, para optimizar la relación de todos los puntos de tensión económicos y culturales de Pereira. Si se logra usar el sistema de transporte masivo estratégicamente abarcando realmente todas las centralidades importantes de la ciudad, se le prestará a los Pereiranos y turistas una herramienta para aprovechar todo lo que ofrece esta ciudad.

Referencias

LEY 1083

Disponible en:
<http://www.olacchi.org/downloads/Seminario%20Internacional%20la%20Centralidad%20Urbana.pdf>.
Recuperado: 17- mayo-2011)

Disponible en:
<http://es.answers.yahoo.com/question/index?qid=20080506092629AA31O5Z>.
Recuperado: 18-mayo-2011

Disponible en:
<http://www.banrepcultural.org/blaavirtual/modosycostumbres/per/per12.htm>.
Recuperado 18-mayo-2011

Disponible en:
<http://laip.sinaloa.gob.mx/NR/rdonlyres/775C4239-A295-448D-82FF-7AD6F423A500/0/JordiBorja.pdf>.
Recuperado: 19-mayo-2011

Disponible en:
<http://www.megabus.gov.co/rutas.html>.
Recuperado: 19-mayo-2011