

Viene de B3

“La planificación urbana debe ser más rápida que el precipitado crecimiento de la población urbana”: María Mónica Salazar

Luego intervino María Mónica Salazar (Ibagué 1987), profesional en Gobierno y Relaciones Internacionales de la Universidad Externado de Colombia e investigadora del Programa de Crecimiento Urbano del Instituto Marron de Gerencia Urbana de la Universidad de Nueva York. En calidad de encargada de los proyectos de investigación y acción en América Latina, presentó interesantes datos de su instituto sobre estudios globales y que atañen directamente a la planificación urbana y de movilidad de Ibagué. Sobre el particular, la experta afirmó que en el Instituto Marron son conscientes de que las ciudades son el centro de la vida actual y de que la urbanización representa un desafío que gobiernos, comunidades y tomadores de decisiones deben afrontar con métricas e información acertada acerca de sus territorios. Específicamente, el desafío de la urbanización, según la planificadora, gira en torno a dónde y cómo vive la gente. En muchos casos, los gobiernos no son capaces de actuar frente al crecimiento de sus ciudades, lo que genera deficiencias en la prestación de servicios públicos, pérdida de productividad, informalidad y diferentes riesgos ambientales. Por tanto, la pregunta es cómo se genera espacio para la población nueva en la ciudad existente, ¿a través de procesos de densificación o a través del crecimiento ordenado en nuevos suelos para el desarrollo? Comentó que entre 1990 y 2015 la población de las ciudades a escala global aumentó de forma desmesurada. Esto tuvo consecuencias en términos de densidad, pues las ciudades en todo el mundo han presentado una pérdida de densidad pasando de tener 175 personas por hectárea en 1990 a tener cerca de 88 personas por hectárea en el 2015. Este aumento del consumo de suelo per cápita supone retos en los esquemas de planeación urbana, porque implica que la norma y las

intervenciones estructurantes tienen que establecerse a un ritmo más acelerado que el ya precipitado crecimiento de la población urbana. Garantizar la calidad de vida, al tiempo que asegura la productividad y la sostenibilidad, es una responsabilidad compartida de los gobiernos nacionales, metropolitanos y locales que debe ser resuelta con políticas tangibles basadas en acciones en el territorio. Estamos seguros de que entendiendo la manera como ha sucedido la urbanización y los posibles escenarios futuros, los tomadores de decisiones pueden abordar sus problemas y prepararse para los desafíos del futuro. Según la urbanista, la ciudad pasó de tener una huella urbana de aproximadamente 3125 hectáreas en el año 2000 a tener una huella urbana de 4050 hectáreas. Esto quiere decir que la ciudad creció a un ritmo de 2,5% anual. Desde el año 2000, la densidad pasó de 140 personas por hectárea a 120 personas por hectárea, decreciendo alrededor de 2% anual. Esta realidad in-



“Ibagué no ha sido ajena a crecer según las tendencias mundiales”: María Mónica Salazar.

La respuesta es negativa en la medida de lo esperado. La ciudad se desarrolló solo a lo largo de pocos ejes viales principales en dirección occidente-oriente, los cuales no se destacan por una buena conectividad vial en sentido norte-sur. En otras palabras, la ciudad no cuenta con una infraestructura vial óptima que fomente el acceso a bienes y servicios, a trabajos y que contribuya a la competitividad y al aumento de la calidad de vida. Entonces, el Setp representa una oportunidad para repensar las políticas de planeación urbana y ordenamiento territorial que no solo cambiarán la cara de Ibagué a corto plazo, sino que también deben contar con las guías para el desarrollo del futuro. Desde el Institu-

to Marron, “hacemos un llamado para que la ciudad genere las suficientes opciones de transporte para minimizar el tiempo requerido para llegar al mayor número posible de personas, empleos y servicios. De modo que no se concentre solamente en minimizar la distancia al trabajo actual”, exhortó Salazar. Adicionalmente, señaló la importancia de pensar en la cantidad de suelo que se necesita habilitar para el crecimiento físico de la ciudad y en las políticas de densificación que se deben adelantar para consolidar una ciudad sostenible, incluyente y competitiva. Si Ibagué sigue creciendo a las mismas tasas registradas durante los últimos veinte años, su huella urbana aumentará para el año 2035 en casi 1200 hectáreas. El Instituto Marron, afirma la experta, “reconoce el reto y apoya la implementación de medidas para acomodar el crecimiento en la ciudad existente, en nuevos desarrollos, o en una combinación de ambos, asegurando que estas acciones para hacer espacio sean la base de un mejor futuro. En lugar de planes complicados o demasiado elaborados, creemos firmemente que con principios básicos pero trascendentales es más fácil que las ciudades y gobiernos de diferentes niveles puedan tener resultados tangibles. Para lograrlo, creemos que hay cinco principios para entender el pasado y presente de las ciudades, así como para poder asegurar un mejor futuro”.

“Una ciudad de 15 minutos y orientada al bienestar”: Eduardo Aldana Valdés

El cierre del panel estuvo a cargo del profesor emérito Eduardo Aldana (Purificación 1934). Para el multifacético erector de la Universidad de los Andes y doctor en Sistemas Urbanos del Instituto Tecnológico de Massachussets (MIT), resulta fundamental planificar una ciudad más inteligente que los sistemas inteligentes de transporte. Por tal razón, más que considerar una expansión desmesurada, se debería tener en cuenta la importancia de pensar las ciudades en distancias cortas, como en efecto se está proyectando en París el proyecto de “ciudad de 15 minutos” o de ciudades dentro de ciudades. En este esquema, las personas podrían tener a su alcance los elementos necesarios sin necesidad de traslados extensos. A pesar de la novedad de la propuesta europea, Aldana recordó que en los años setenta en Colombia



ya se había planteado este modelo de ciudad en el Estudio de Desarrollo Urbano de Bogotá -Fase II. Para el miembro de los Consejos Superiores de la Universidad Nacional y de Unian-des, y de los Consejos de Fundadores de la Uniba-gué, y director del Innovar del Suroriente del Tolima, resulta fundamental volver a lo pequeño y entender que una ciudad de alrededor de 500.000 habitantes es suficientemente grande y que su crecimiento debe ser controlado. Para ello, la idea de progreso debe ser seriamente reformulada y no ser sinónimo de crecer por crecer. Más que el crecimiento, el objetivo debe ser el bienestar. Para ello, propuso el ejercicio de pensar el futuro de la ciudad en clave del “bienvivir”, que en materia de planificación urbana se traduce no en contar con una centralidad, sino en tener muchas centralidades. Citó el ejemplo reciente de la crisis sanitaria que se presentó en la central de abastos de Bogotá a raíz de la pandemia. Más que un núcleo central de abastos de alimentos, se requiere una atomización de los centros de distribución de alimentos que reduzca los traslados y los riesgos sanitarios. Su intervención finalizó con la importancia de que Ibagué se proyecte como un verdadero modelo de desarrollo para los otros municipios del Tolima. Tal y como pasó en Antioquía con los proyectos liderados por las Empresas Públicas de Medellín, en los que se trabajó conjuntamente para mantener a las poblaciones en sus municipios de origen con el objetivo de prestar una mejor calidad de vida para todos.

Conclusiones

En efecto, el Setp es la columna vertebral del futuro de la movilidad y la planificación urbana en la ciudad de Ibagué. Se trata de un proyecto ambicioso que empezará su ejecución en el año 2021 y que, más allá de los colores políticos, deberá contar con el apoyo y el mantenimiento de todas las futuras administraciones. Las recomendaciones, las ventajas y los riesgos señalados por los expertos en el foro (que se encuentra disponible aquí) deberían ser tenidos en cuenta tanto por la ciudadanía como por las administraciones municipal y departamental. Un grupo de inversionistas privados plantea integrar al Setp un metro ligero que nacería en el barrio El Salado y culminaría en el centro de la ciudad. Esta propuesta se afirma que tendría una inversión cercana a \$1,5 billones. El tamaño y el impacto que una inversión de esta envergadura tendría en la ciudad, antes de ser decididos “desde arriba” en los escritorios de especialistas e inversionistas privados, deben ser discutidos por la ciudadanía “desde abajo” en espacios públicos y deliberativos. Hasta el momento, es muy poca la información pública con la que se cuenta y no se han adelantado mesas de socialización con la comunidad. Dado que se trataría de una asociación público-privada (APP) que implicaría empeñar las finanzas públicas durante décadas, los inversionistas tienen la obligación no solo de socializar el proyecto, sino también de tener en cuenta la voz de la ciudadanía para su diseño y ejecución.

