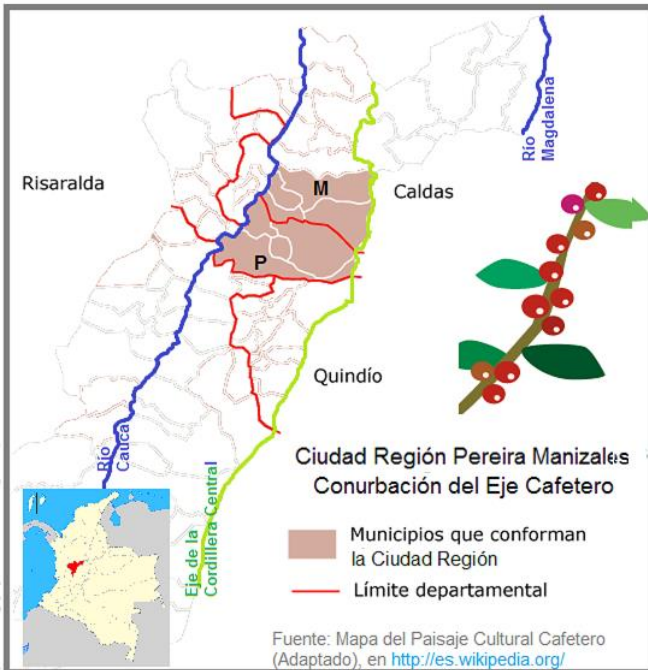


La Ciudad Región Pereira-Manizales

Por Gonzalo Duque-Escobar



Mientras la urgencia de las megalópolis es volverse internacionalmente competitivas y manejar problemas de escala, y la de los poblados menores articularse a un centro urbano de mayor nivel de importancia desarrollando una competencia específica, la de las ciudades intermedias como Pereira y Manizales debe ser conurbarse para conformar una ciudad región, para no palidecer. Veamos entonces los desafíos para conformar un clúster urbano, haciendo de ellas la Ciudad Región del Eje Cafetero, dinamizando nuestro escenario económico para enfrentar la globalización y la crisis del café, a partir de sinergias surgidas de una nueva estructura urbano-regional moderna. Si a nivel nacional,

en 1970 el Eje Cafetero participaba con el 7,1% del PIB, hoy su participación ha caído al 3,8%. Si en el PIB Caldas y Risaralda participan con el 1,4% cada uno, y Quindío con el 0,8%, en el PIB per cápita Risaralda con U\$7722 supera a Caldas que tiene U\$5531 y a Quindío con U\$ 5095, cuando el nacional es de U\$8030. Contrariamente el desempleo que ha sido el lastre para Pereira y Armenia, cuyas tasas cerrando el año fueron del 13,6% y 14,6%, en Manizales llegó al 9,6%.

Entre Pereira-Manizales, además de importantes poblados conurbando el espacio, conforme se han intensificado los factores movilidad, el territorio distal se ha rururbanizado, al tiempo que dichas capitales se han expandido más allá de sus necesidades. El “suelo de transición”, ubicado entre el espacio urbano y rural, es el principal escenario en el que se extreman las contradicciones del modelo de ocupación el territorio, que se expresan en las problemáticas en materia de transporte urbano e interurbano y a nivel subregional, como son: primero, las dinámicas de desindustrialización y desempleo; y segundo, la brecha creciente de transporte público entre ricos y pobres. Lo anterior, como consecuencia de la crisis señalada y de un modelo expansionista de ocupación del territorio que hace menos viable el transporte público colectivo, porque en lugar de fortalecer las políticas de redensificación y renovación urbana, incorpora “suelo de transición” para facilitar dinámicas territoriales en pro de un mercado de suelo que trafica con la plusvalía urbana, al promover asentamientos que demandan grandes inversiones en nueva infraestructura para la conectividad motorizada y de servicios públicos para los nuevos asentamientos.

Lo primero, porque no se aprovecha a fondo la relación directa y efectiva entre movilidad y economía, integrando los mercados de las áreas metropolitanas de Pereira y Manizales,

propiciando de paso un enorme beneficio para Chinchiná, Palestina y Santa Rosa de Cabal. Ambas capitales, Dosquebradas, Villamaría y estas tres poblaciones, suman 1 millón cien mil habitantes, 51% de Pereira y 39% de Manizales. Y lo segundo, porque aunque ha mejorado la oferta de medios para la movilidad motorizada, el beneficio del transporte público se ha aprovechado más en los sectores populares, que en los de estrato alto, donde los pobladores vienen resolviendo de forma creciente su demanda, adquiriendo vehículo particular. En la práctica, este hecho se traduce en la construcción de nueva infraestructura vial para el transporte individual motorizado, sobre todo a partir de la apertura económica cuando se amplía la oferta de marcas y caen los precios de los vehículos en Colombia.

Como propuestas, quedarían estas: 1- Antes que competir como ciudades para luego tener que palidecer por los efectos metropolitanos ejercidos desde Cali y Medellín, se deben complementar las economías de Manizales y Pereira, aplicando la metodología de un clúster urbano. 2- Se debe fortalecer la movilidad, implementando un sistema de transporte urbano integrado entre las áreas metropolitanas de estas capitales cafeteras, y mejorando la oferta de transporte público colectivo y de alta calidad. 3- No propiciar un modelo de ciudad insolidaria, pensada para satisfacer los apetitos del mercado inmobiliario, previniendo a través del POT la expansión urbana que lleva a la configuración de una estructura dual de guetos para sectores ricos y pobres, ocupando los extramuros de la periferia citadina. 4- En lugar de concentrar la inversión en infraestructura para la movilidad motorizada inspirados en un modelo urbano pensado para el carro y no para las personas, se debe desestimular la fragmentación social y espacial del territorio fortaleciendo la identidad y la autosuficiencia de las ciudadelas, mediante la descentralización de la infraestructura social y productiva.

* Profesor Universidad Nacional de Colombia <http://galeon.com/cts-economia> [Ref.: La Patria. Manizales, 2015-04-27]. Imagen: Infografía del PCC adaptada. Original de Jyon, en wikimedia.org.

Relacionados:

Aerocafé, la Ciudad Región y el Paisaje Cultural Cafetero <http://www.bdigital.unal.edu.co/47911/>

Chinchiná Siglo XXI <http://www.bdigital.unal.edu.co/4437/>

Eje Cafetero: elementos para una visión prospectiva <http://www.bdigital.unal.edu.co/10948/>

El antiguo Ferrocarril de Caldas <https://godues.wordpress.com/2015/04/26/15149/>

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

Infraestructura de conectividad regional: impactos y desafíos para Santa Rosa de Cabal <http://www.bdigital.unal.edu.co/48008/>

Manizales: conurbación Centro-Sur y Ciudad Región del Eje Cafetero <http://www.bdigital.unal.edu.co/9416/>

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

Los guetos urbanos o la ciudad amable <http://www.bdigital.unal.edu.co/2064/>

Territorio y Región: Caldas en la Ecorregión Cafetera <http://www.bdigital.unal.edu.co/39441/>

Un diálogo con el Paisaje Cultural Cafetero <http://www.bdigital.unal.edu.co/7038/>

Un tren andino para la hidrovía del Magdalena <http://www.bdigital.unal.edu.co/48024/>

Visión retrospectiva y prospectiva del desarrollo regional <http://www.bdigital.unal.edu.co/2400/>