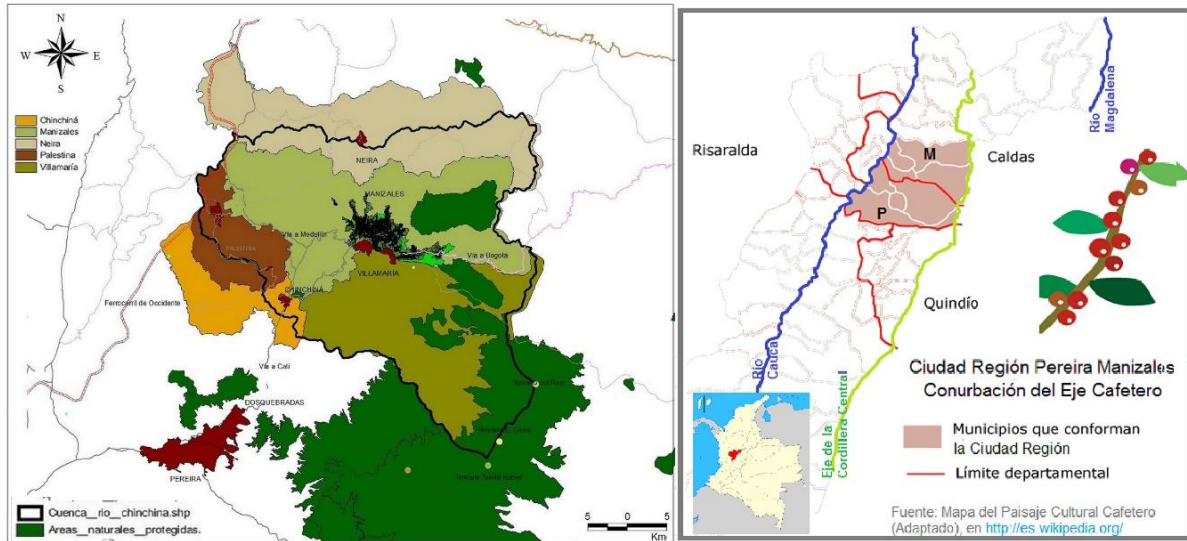


Sí a la metropolización del Centro-Sur de Caldas



El próximo 27 de octubre decidiremos la conformación de nuestra Área Metropolitana, un instrumento de ordenamiento y planificación creado por la ley necesario para prevenir conflictos y potenciar el desarrollo territorial, en un territorio conurbado donde las fronteras ya difusas se desbordan con sus problemáticas y las opciones que tendría un clúster urbano, caso la Ciudad Región del Eje Cafetero, obligan a la integración de voluntades y esfuerzos orientados a una complementariedad metropolitana con mayor proyección territorial, soportada en la moderna revolución urbana. Esta revolución soportada en esquemas asociativos que fortalecen los municipios y permiten trazar planes de largo plazo hará que los beneficios de los mayores centros urbanos se redistribuyan para generar más riqueza en los demás municipios conurbados.

...

Por: Gonzalo Duque-Escobar*

...

La construcción de un territorio de paz y resiliente, obliga a acuerdos entre los actores sociales regionales y a acciones integrales de los entes territoriales que lo conforman, en función de objetivos estratégicos de interés común con el fin de generar sinergias culturales y ambientales, no sólo para resolver sus conflictos y lograr la solución a sus problemáticas socioambientales a partir de procesos participativos, sino también para el empoderamiento del territorio, el diseño de políticas públicas en materia de ordenamiento y la transformación de las ventajas comparativas culturales y naturales, en factores de competitividad regional.

El Eje Cafetero compuesto principalmente por subregiones predominantemente urbanas, cuya productividad y competitividad requiere hacer que los flujos de mercancías y servicios entre dichos nodos hoy conurbados, sean más eficientes y eficaces mediante un sistema logístico articulado, para lograr la internacionalización de este territorio mediterráneo ubicado en el corazón del Triángulo Económico de Colombia: en la subregión, el semáforo de conectividad vial regional está en verde hacia Cali, en amarillo hacia Medellín y en Rojo hacia Bogotá.

De ahí la importancia de expresarse con un voto afirmativo el próximo 27 de octubre, para lograr los 25 mil votos (5% del censo electoral) que se requieren, para aprobar la conformación de un Área Metropolitana en la región Centro-Sur de Caldas, conformada por Manizales, Chinchiná, Villamaría, Palestina y Neira, como instrumento de ordenamiento y planificación territorial que ofrecen la LOOT de 2011 y la Ley 388 de 1987. Esto fortalecería la integración, cooperación y complementariedad territorial para elevar la calidad de vida de los habitantes y viabilizar el impulso de proyectos estratégicos a nivel regional, sin desdibujar la soberanía ni la competencia municipal, entre ellos el desarrollo rural y del

turismo, y la gestión del patrimonio natural e hídrico, además de establecimiento de un sistema integrado de transporte público y el desarrollo de la conectividad regional y suprarregional.

...

Algo de historia

Una región debe soportarse en un territorio, entendido como un sujeto con identidad cultural, resultado de la “integración, cooperación y articulación” de procesos sociales e históricos, tal cual se puede advertir en el caso de la capital caldense, que tras la fundación de la aldea en (1849), el poblado de bahareque y caminos de arriería, vive un primer período de economía de subsistencia y guerras civiles que llega hasta la guerra de los Mil días (1900-03).

Posteriormente, en los albores del siglo XX la aldea entra a un segundo período de acumulación, gracias al café como producto agroindustrial, y a los cables y ferrocarriles para llevar dicho producto más allá de los mares. Sigue el tercer período de verdadero desarrollo económico, cuando se abren los caminos rurales para electrificar el campo y dotarlo de acueductos, escuelas y puestos de salud, con el concurso de la Federación Nacional de Cafeteros (1927).

Finalmente, a partir de 1970 entramos a un cuarto período de crisis, en el que palidecen los poblados cafeteros y el campo, no sólo por el deterioro de los términos de intercambio, sino también por las consecuencias demográficas y ambientales de la Revolución Verde. Y tras el ocaso de la sociedad industrial de ayer y el fin del Estado solidario, nuestra sociedad, ahora espacial y socialmente fragmentada, ya en el alba de la sociedad del conocimiento entra a un quinto período, el de la globalización de la economía y la cultura.

En el Eje Cafetero los tres núcleos urbanos sumidos en un escenario caracterizado por el marchitamiento del PIB y el desempleo, tras la crisis cafetera, podrían sacar ventajas de su posición geoestratégica mediante una revolución urbana y el desarrollo de un mercado interno importante con economías de escala, si conforman entre las áreas metropolitanas cafeteras una Ciudad Región complementando sus economías mediante acuerdos institucionales y sectoriales, y un sistema integrado de transporte interurbano eficiente y más interconectado, que aproveche a relación profunda entre movilidad y crecimiento económico.

...

Un nuevo desafío.

Para resolver los desafíos de la envergadura que se acaban de señalar, una asociación de municipios resultaría insuficiente: se requiere de una herramienta de ordenamiento territorial más poderosa: el Área Metropolitana. Aún más, si a nivel regional, también las capitales cafeteras ya se han rururbanizado, para conformar un clúster urbano también deberán se desarrollar competencias estratégicas consolidando la Ciudad Región, bajo el presupuesto de la complementariedad de las funciones urbanas en las áreas metropolitanas. Si Pereira, Armenia y Manizales en lugar de integrarse compiten entre sí, Pereira sacará una ventaja solo temporal, porque más tarde también palidecerá en medio del eje de desarrollo con Cali y Medellín, ya que las relaciones metropolitanas se intensificarán aún más con la consolidación de la conectividad vial asociada a las autopistas en curso.

Se requieren tres condiciones para conformar una Ciudad Región: articularse a un centro urbano de igual nivel de relevancia, económicamente complementario y ubicado a menos de 2 o 3 horas de distancia. Entre tanto, los pequeños poblados vecinos, para participar de los beneficios del clúster urbano y no marchitarse, se deben articular al centro urbano vecino de mayor nivel de relevancia desarrollando una competencia de cara a las necesidades de la nueva conurbación, tal cual lo hace Girardot para Bogotá.

Este importante desafío lo han asumido siete “ciudades núcleo” de Colombia. Habrá que añadir que así como Envigado que se había excluido del Área Metropolitana del Valle de Aburrá, al ver la necesidad de participar de los beneficios del Metro se suma, también ocurre lo contrario con Santa Rosa de Cabal que no hace parte del AMCO, y con varios municipios conurbados que no se han asociado a las áreas metropolitanas de Bogotá, Cali y Bucaramanga.

La jerarquía como característica inevitable en los procesos de conurbación, condición que no sólo se expresa en relaciones metropolitanas a través de factores demográficos y económicos que se acentúan con la desintegración y la

lucha por el poder, puede tener cambios favorables en el peso relativo de los centros urbanos menores y propiciar su crecimiento armónico y equilibrado, con la incidencia de factores territoriales generadores de riqueza cultural, social y productiva, al sumar fortalezas para convertir las ventajas comparativas en competitivas, por la vía de la complementariedad.

...

Qué tenemos

La subregión Centro-Sur de Caldas, con una superficie de 1612 km² y 545 mil habitantes en sus cinco municipios, con un enorme potencial biofísico relacionado con el sistema de áreas protegidas de interés ambiental de la cuenca del río Chinchiná, y de proyectos estratégicos para un desarrollo integral que haga uso de la posición geoestratégica del Eje Cafetero, requiere de un instrumento jurídico suficiente para prevenir conflictos y potenciar un desarrollo articulado e integral: es que no sólo basta con la creación de empresas sino que también se necesita la construcción social.

A la presencia de empresas de aseo y energía como EMAS y CHEC e incluso el Fondo de Agua para la cuenca del río Chinchiná Vivocuenca, presentes en todos los municipios de la subregión, y de universidades, del SENA y de Empocaldas en varios de ellos, se suman los flujos laborales y de usuarios de servicios esenciales, comerciales y culturales. Aún más, existen relaciones industriales no sólo entre los municipios del territorio con Manizales y entre ellos, sino también entre los de la subregión Centro Sur con los del Área Metropolitana Centro Occidente AMCO, e incluso con los del Quindío.

Y en relación con la conurbación del Eje Cafetero, las tres capitales suman una población de 1,1 millones, contra 1,7 millones de las potenciales áreas metropolitanas en los tres departamentos. La población urbana conurbada entorno a estas tres ciudades, es de 545 mil en cinco municipios de Caldas, de 709 mil en tres municipios de Risaralda y de 500 mil en seis municipios del Quindío. Si Santa Rosa de Cabal se integrara a la AMCO que en el Eje Cafetero es la única área metropolitana legalmente constituida, esta llegaría a 769 mil habitantes.

...

La dimensión económica

Manizales y Caldas en 2018, según informe de la Cámara de Comercio de Manizales, muestran indicadores sociales y económicos que subrayan a la ciudad como nodo con gran potencial para la inversión, el emprendimiento y la generación de empleo, con potenciales opciones si logra mayor infraestructura de logística y transporte, cierre de brechas en educación, desarrollo de políticas para la sofisticación y diversificación del aparato productivo, y crecimiento económico fiscalmente sostenible.

A nivel de la subregión, según otro informe de la C. de C. de Manizales (2015), la participación del PIB fue: Manizales 77,5%, Chinchiná 11,4%, Villamaría 6,2%, Palestina 2,5% y Neira 2,4%, para un total de 67,1%. Y según el P. de D. de Manizales 2016-2019, la tasa de crecimiento promedio anual del PIB para Manizales en el periodo 2007-2012, fue del 0,7%, valor que comparativamente con los municipios de Caldas fue ampliamente superado por Marmato (9.4%), Marulanda (7.7%) y Chinchiná (5.2%): como referencia, anualmente Colombia crece al 4% y Caldas al 0.9%.

Ahora, dice el Plan de Desarrollo de Manizales 2016-2019, que la estructura económica del PIB del municipal por sectores, es: industria 21%, alquiler de vivienda 14%, intermediación financiera 14%, construcción 12% y transporte y comunicaciones 8%, para un total de 69%. Allí vemos que el sector terciario, si se le añaden hotelería y restaurantes (3,5%), es el protagonista en la generación del PIB, seguido del sector secundario, dado que el sector agropecuario y minero no llega al 2%, y que agua más energía no alcanza al 5%.

Mientras a finales de 2018 y principios de 2019, la tasa de desempleo nacional varió entre 9,8 y 18,8%, las tasas de desempleo fueron: de Manizales-Villamaría 10,1 al 17,7%, del AMCO 10,0 al 21,4% y de Armenia 15,1 al 19,6%. En el periodo 2017-2018 la ocupación en el Centro-Sur mantuvo niveles de 189 mil ocupados, de los cuales para el 2018, 116 mil fueron formales y 73 mil informales: de ahí la importancia de enfocar esfuerzos regionales y locales en materia de empleo, por tratarse de un tema no resuelto.

...

Los hechos metropolitanos

La fortaleza de Chinchiná como centro industrial y científico, es servir de municipio integrador para la Ciudad Región; a la de Palestina como nodo de transporte aéreo y férreo, se suma el potencial recreacional de Santágueda; a la de Villamaría con su patrimonio ambiental asociado al parque de los Nevados y a las fuentes termales, se agrega su nivel de integración territorial a la capital; y a la de Neira con su arquitectura del bahareque patrimonial, se adiciona la de despensa agrícola y su cercanía al estratégico Km 41. Estos aspectos permiten que Manizales, por ser centro económico de oportunidades laborales, y de servicios especializados de educación y salud, pueda contribuir mediante la redistribución de funciones, a que el Área Metropolitana se convierta en un generador de mayores oportunidades, apalancando las competencias vecinas.

No obstante, la creación de las condiciones sociales y políticas que sustenten el Área Metropolitana del Centro-Sur de Caldas, y el desarrollo del modelo organizativo de gobierno metropolitano, pasan por dos elementos claves: la construcción de opinión pública y de una voluntad política favorable, y la caracterización de las relaciones del orden físico, económico, social, cultural e históricas existentes entre los municipios conurbados. De ahí la necesidad de estrategias como la creación previa del Comité de Integración Territorial para propiciar la integración, construyendo el mapa de aspiraciones o logros esperados.

A partir de planes municipales y departamentales, con apuestas comunes claras y metas concretas verificables de desarrollo orientadas a la consolidación del Área Metropolitana y la Ciudad Región, donde se contemplen entre otros, proyectos como: a) Aerocafé y las plataformas logísticas – la de Palestina-Chinchiná para el modo aéreo y la de Planes-Km 41 para el modo ferroviario-, y b) las oportunidades para el turismo de la Declaratoria del Paisaje Cultural Cafetero - apalancado en el termalismo, el avistamiento de aves y la Ruta del Café contemplada en el CIRCA-, veríamos crecer el PIB no solo de Caldas sino también de la Ecorregión. Como referente, mientras el cultivo del café sólo le aporta 0,8% al PIB nacional, el turismo en Costa Rica participa con el 10% del PIB y de la generación de empleo.

...

El PCC como sujeto de derechos

La construcción de un paisaje resiliente en este territorio biodiverso, multicultural y mestizo deforestado, cuya problemática no solo pasa por la adaptación al cambio climático, sino también por la crisis de la economía rural campesina de base artesanal. La clave estaría en el Paisaje Cultural Cafetero de Colombia PCC declarado patrimonio de la humanidad por la UNESCO en 2005, por representar una oportunidad para hacer de dicho instrumento un factor de desarrollo rural integral en 47 municipios en su área principal y 4 más de su área de influencia, ya que allí se comprenden 340 mil hectáreas de la zona rural en 858 veredas cafeteras donde habitan cerca de 500 mil personas, que se suman a las 3.500 hectáreas de cabeceras municipales de la ecorregión, con poblados emblemáticos como Aguadas, Salamina, Neira, Marsella, Salento y Pijao.

Pero dada la disrupción del modelo cafetero en la ecorregión, para lograr su desarrollo rural y adaptarlo al cambio climático, si es que nos decidimos por el rescate de la estructura natural y simbólica con sus elementos tangibles e intangibles conexos a la cultura y al ecosistema cafetero: ¿por qué no declarar sujeto de derechos bioculturales el territorio del Paisaje Cultural Cafetero para ordenar su recuperación bajo los preceptos de la declaratoria de la UNESCO?

Lo anterior permitiría recuperar la vida de las comunidades rurales y la reconversión de su modelo agrario cafetero convertido en una agroindustria que ha destruido la biodiversidad, para abrir un claro de luz en este sector cuya crisis se explica por no haberle incorporado valor agregado al grano de oro, ya que con el PCC la suerte de los pequeños poblados cafetaleros dependerá de la salud del suelo y del agua, del sombrío para la biodiversidad, como también del transporte rural, del bahareque como arquitectura vernácula, y del bioturismo sumado a la venta de servicios y artesanías que expresen nuestro patrimonio cultural y natural.

...

El caso de Aerocafé

De conformidad con lo señalado por la Asociación Colombiana de Aviadores Civiles, un Jumbo puede operar desde Aerocafé con ventajas adicionales sobre otros aeropuertos del país, al estar ubicado en el centro de gravedad de la Región Andina y poder salir fletado hasta con 112 mil libras, contra 83 mil libras que podría levantar desde el Altiplano y 74 mil libras desde Rionegro. La anterior ventaja comparativa del Aeropuerto del Café se traduciría en una mayor competitividad para vuelos transoceánicos, lo que le permitiría llegar al Cono Sur, Norte América, Oceanía, Asia, África y Europa, operando desde el centro de Colombia como “Aeropuerto Low Cost y de carga pesada”, con economías de un 49% respecto al José María Córdoba y de un 36% con relación a El Dorado.

Para valorar mejor las posibilidades de este proyecto, habrá que considerar los siguientes elementos: a) si el área de influencia de un aeropuerto es de hora y media a dos horas por tierra, ¿por qué otro aeropuerto en el Eje Cafetero si ya existen cuatro en un radio de 80 KM?: La razón es que en el Eje Cafetero sólo contamos con aeródromos, ya que se opera con naves de mediano alcance que no pueden llegar a Europa. b) ¿qué se movilizaría y cuál sería su impacto?: Aerocafé además de contar con una cuenca propia que no riñe con el área de influencia de Palmira, como si lo hace Cartago, funcionaría como aeropuerto geoestratégicamente ubicado conformando un nodo aéreo, al servir de bisagra para vuelos de largo alcance entre las Américas y entre Europa y Asia.

Sabemos que no tenemos la extensa sabana del Altiplano ni el valle de San Nicolás de Rionegro, pero si un enorme potencial para producir heliconias, alimentos perecederos y frutas tropicales de varios pisos térmicos. Y al encontrar que Turquía moviliza 200 millones (M) de pasajeros año, también concluimos que si El Dorado con solo 31 millones, no logra mover más pasajeros que los aeropuertos de México (42 M) o de Sao Pablo (39M), por su limitaciones en altura, con Aerocafé esto se resolverían al hacer del Triángulo de Oro de Colombia el mayor nodo aéreo de Latinoamérica. Para el efecto, Caracas con 9 M de pasajeros anuales, Quito, con 10 M y Panamá con 14 M funcionando en red, complementarían el nodo andino.

...

* GDE: Profesor U.N. de Colombia y Miembro de la SMP de Manizales. <http://godues.webs.com> Foro sobre el A.M. Centro-Sur de Caldas. La Patria. Neira, 11/09/2019. Imagen en <http://caleidoscopiosurbanos.com> y en Wikipedia.org

...

Fuentes:

Chinchiná, de frontera a puente integrador. Duque Escobar, Gonzalo (2017) La Patria, Manizales, Colombia.

Conurbación Centro-Sur y Ciudad Región. Duque Escobar, Gonzalo (2013) In: Primer Foro Temático del POT de Manizales, Centro de Convenciones Teatro Fundadores – Manizales, Colombia.

Dimensión urbano-regional de la movilidad. Duque Escobar, Gonzalo (2017). La Patria, Manizales, Colombia.

Ecorregión eje cafetero: un territorio de oportunidades. Red Alma Mater. CARDER, CORPOCALDAS, CVC, CORTOLIMA, UAESPNN, CRQ. Manizales, 2012.

Eje Cafetero: construcción social e histórica del territorio. Duque Escobar, Gonzalo (2011) In: Summa Iuris, 5 (1). pp. 5-36. Editorial Revista ULA.

Elementos de agenda pública para el Plan de Desarrollo de Caldas 2016-2019. Gonzalo Duque-Escobar y Carlos Mario Ramírez G. (2016) U.N. de Colombia, Sede Manizales.

Funciones urbanas y metropolitanas. Duque-Escobar, Gonzalo. (2012) La Patria. Manizales.

Fundamentos de economía y transportes. Gonzalo Duque-Escobar. U.N de Colombia (2018).

Infraestructura de conectividad regional: impactos y desafíos para Santa Rosa de Cabal. Duque Escobar, Gonzalo (2015) In: Foro Regional de Ordenamiento Territorial, Santa Rosa de Cabal, Risaralda, Colombia.

La Ciudad Región Pereira Manizales. (2018) Gonzalo Duque-Escobar. La Patria, Manizales.

Logística del transporte para la RAP del Eje Cafetero. (2019) Gonzalo Duque-Escobar. La Patria, Manizales.

Manizales: Foro del Agua 2019. Duque Escobar, Gonzalo (2011) In: XIV Semana Ambiental de Manizales “Cambio Climático y Gestión del Riesgo, Agosto 11 a 17 de 2019., Universidad Autónoma de Manizales.

Metropolización en las ciudades del centro- sur de Caldas. Oscar Eduardo Zapata Torres. Maestría en Ordenamiento Urbano-Regional, F. de Artes. U. N. de Colombia Sede Bogotá 2018.

Misión para el fortalecimiento del sistema de ciudades, CONPES 3819. DNP 2014.

Motivación para la Constitución del Área Metropolitana de la Región Centro-Sur de Caldas. Luis Fernando Jiménez Cardona. Especialización de la ESAP. Bogotá D.C. 2006.

Movilidad y desarrollo en el eje urbano y periurbano de Manizales. Duque Escobar, Gonzalo (2006) Revista SCIA. pp. 1-6.

Neira: entre la ruralidad y la ciudad región. Duque Escobar, Gonzalo (2011) In: Neira: entre la ruralidad y la ciudad región, Auditorio del Comité de Cafeteros de Neira.

Región El Eje Cafetero y Antioquia en el PND 2018-2022.

Plan de Desarrollo 2016 – 2019 “Manizales, Más Oportunidades”. Alcaldía de Manizales (2016)

Sistema Urbano y Ciudad Región del Eje Cafetero. Duque-Escobar, Gonzalo. (2019) La Patria. Manizales.

...

ENLACES U.N.:

<p><i>Aerocafé, la Ciudad Región y el Paisaje Cultural Cafetero.</i></p> <p><i>Articulación de Manizales a la Ecorregión Cafetera.</i></p> <p><i>Aspectos Urbanos del Eje Cafetero.</i></p> <p><i>Asuntos estratégicos para el territorio.</i></p> <p><i>Café y Ciudad Región.</i></p> <p><i>Conectividad para la ciudad región del Eje Cafetero.</i></p> <p><i>Eje Cafetero: construcción social e histórica del territorio.</i></p> <p><i>Cultura y Turismo en Caldas.</i></p> <p><i>Desarrollo y ruralidad en la región cafetalera.</i></p> <p><i>Dimensión urbano-regional de la movilidad.</i></p> <p><i>Dos plataformas logísticas para la ecorregión.</i></p> <p><i>El futuro de la Ciudad.</i></p> <p><i>El Paisaje Cultural Cafetero.</i></p> <p><i>El territorio del Gran Caldas, “La Tierra del Café”.</i></p> <p><i>Estrategias del desarrollo urbano-regional de Manizales.</i></p> <p><i>Gestión municipal en un territorio conurbado.</i></p> <p><i>Gobernanza forestal para la ecorregión andina.</i></p>	<p><i>La Ciudad Región Pereira – Manizales.</i></p> <p><i>Logística del transporte para la RAP del Eje Cafetero.</i></p> <p><i>Manizales: conurbación Centro-Sur y Ciudad Región del Eje Cafetero.</i></p> <p><i>Manizales: funciones urbanas y metropolitanas.</i></p> <p><i>Manizales: integración regional y desarrollo territorial.</i></p> <p><i>Manizales: un diálogo con su territorio.</i></p> <p><i>Movilidad y desarrollo en el eje urbano y periurbano de Manizales.</i></p> <p><i>Movilidad y Modelo Urbano.</i></p> <p><i>Opciones de Caldas en medio ambiente, cultura y territorio.</i></p> <p><i>Ordenamiento territorial: enfoques y desafíos regionales.</i></p> <p><i>¿Para dónde va el Magdalena?</i></p> <p><i>Paisaje Cultural Cafetero PCC: qué nos hace diferentes.</i></p> <p><i>Paramos vitales para la Ecorregión Cafetera.</i></p> <p><i>Planificación estratégica para la movilidad.</i></p> <p><i>Por un territorio verde y funcionalmente integrado.</i></p>	<p><i>Preservación Ambiental e Hídrica y PCC de Colombia.</i></p> <p><i>Retos Ambientales en el Eje Cafetero.</i></p> <p><i>Riesgo para el agua en la ecorregión cafetera.</i></p> <p><i>Sistema Urbano y Ciudad Región del Eje Cafetero.</i></p> <p><i>Subregión Centro-sur & Ciudad-Región.</i></p> <p><i>Temas cívicos para agendas de desarrollo regional.</i></p> <p><i>Territorio y Región: Caldas en la Ecorregión Cafetera.</i></p> <p><i>Transporte Integrado para la Ciudad Región.</i></p> <p><i>Tribugá: ¿es posible el desarrollo sostenible?</i></p> <p><i>Un contexto para el turismo regional en el entorno de Pacífico Tres.</i></p> <p><i>Un nuevo modelo urbano.</i></p> <p><i>Un tren andino para la hidrovía del Magdalena.</i></p> <p><i>Una urgencia del ordenamiento urbano.</i></p> <p><i>Una visión sistémica del Aeropuerto del Café – Aerocafé.</i></p> <p><i>Vías lentas en el corazón del Paisaje Cultural Cafetero.</i></p>
---	---	--

Publicaciones de GDE en el Repositorio Institucional de la U.N.

