



Boletín Ambiental



Imagen: Área Metropolitana
del Centro Sur de Caldas
<https://es.wikipedia.org/>

Instituto de Estudios Ambientales -IDEA- Sede Manizales

168 | junio de
2020

Área Metropolitana de Manizales

Área Metropolitana de Manizales

Gonzalo Duque Escobar
Profesor Universidad Nacional de Colombia Sede Manizales
Miembro de la Sociedad de Mejoras Públicas -SMP- de Manizales
<http://godues.webs.com>

Para descargar el boletín:

▶ [Http://idea.manizales.unal.edu.co/boletin-ambiental.html](http://idea.manizales.unal.edu.co/boletin-ambiental.html)

Introducción

Para el departamento de Caldas, estos son los elementos fundamentales de una visión de los municipios, clave para construir sinergias mediante su integración en la subregión Centro-Sur, con la fuerza de ley de un Área Metropolitana:

Chinchiná ofrece ventajas logísticas como polo de desarrollo industrial por ser la bisagra de la ciudad región del Eje Cafetero; Neira, un municipio verde e incluyente, la puerta del Paisaje Cultural Cafetero -PCC- para el norte de Caldas y una potencial conexión con el corredor férreo del río Cauca, sobresale como despensa agrícola; Palestina, además de su equipamiento recreacional en Santágueda, tiene ventajas para una plataforma logística en el modo aéreo con Aerocafé; Villamaría, con el Parque Nacional Natural Los Nevados, además de polo turístico gracias al termalismo y al paisaje andino como complemento, aporta servicios ambientales estratégicos como regulación hídrica y climática; y Manizales como capital, además de su fuerza económica en servicios bancarios, culturales, de salud, educación superior e industria

y con posibilidades regionalmente compartidas para una plataforma logística en el km 41 aporta al emprendimiento y la innovación del conglomerado.

Con lo anterior, el departamento de Caldas, además de resolver la fragmentación social y espacial del territorio en el entorno de su capital mediante una figura de integración estable en el tiempo y jurídicamente capaz, puede avanzar hacia la creación de una Ciudad Región en una zona conurbada de hecho, para encontrar sinergias territoriales en función de proyectos de conectividad, movilidad, sostenibilidad, producción y otros, que permitan no solo, capitalizar el potencial natural y cultural de los municipios y de la Ecorregión Cafetera, sino también, implementar un desarrollo equilibrado en el que se redistribuyan los beneficios y las oportunidades con los municipios de la periferia, con criterios de equidad.

Un territorio conurbado

Sobre la gran cuenca del río Chinchiná, donde se concentra cerca del 68 % del Producto Interno Bruto -PIB- y el 60 % de la población de Caldas, cinco municipios: Manizales, Neira, Chinchiná, Villamaría y Palestina, que hacen parte de una conurbación de hecho y que comparten la cuenca del río Chinchiná, evalúan la conveniencia de constituir el Área Metropolitana del Centro-Sur de Caldas. Este territorio, entendido como una construcción social e histórica, podría hacer uso de dicha herramienta creada por la ley colombiana como instrumento de descentralización y de desarrollo armónico concertado.

En otras regiones conurbadas del país se ha demostrado que las áreas metropolitanas son articulaciones más eficientes en su desempeño que otras figuras como las asociaciones de municipios, por tener mayor estabilidad y mejores herramientas para emprender acciones estructurales que incrementen el PIB y eleven la calidad de vida de sus pobladores con criterios de equidad e inclusión territorial.

Como referente, China le está apostando a una revolución urbana que apunta a construir un sistema de ciudades con 120 millones de habitantes que ubicadas en el nordeste del país asiático, en lugar de competir entre ellas, al sumar fortalezas y complementar sus economías se constituirán en la quinta economía urbana del mundo.

Lo anterior, sumado a los beneficios de la tercera revolución industrial, explica el crecimiento de China a tasas de hasta el 6 y 8 % anual en el PIB de la última y primera década del siglo XX; cuantías superiores a las de Europa y Estados Unidos, donde la apuesta como estrategia de posguerra desde mediados del siglo pasado, ha sido por la revolución de la vivienda para estimular la demanda agregada, en lugar de la moderna revolución urbana.

La construcción del paisaje

Los habitantes de la “tierra del café” poseemos una cultura donde inciden determinantes de la caucanidad y la antioqueñidad relacionados con los modos de producción de la minería en la Colonia y con los de la actividad agraria que florece en el siglo XIX en ambos escenarios. Primero, en la minería aurífera durante la Colonia, los modos de producción fueron diferentes: en la provincia del Cauca se soportaba en la esclavitud, mientras que en la de Antioquia dependía del trabajo del minero independiente. Segundo, ya en el siglo XIX, mientras el modelo agrario caucano era el latifundio soportado en un régimen de servidumbre, al sur de Antioquia, el modelo de producción cafetera que surge a partir de la colonización es el del trabajo asalariado y del minifundio propiedad del colono, de corte capitalista.

No obstante, el cafetero también se enriquece del aporte librepensador del caucano de clase media que no posee minas ni tierras, fruto de una apertura cultural que lo orienta al comercio: el payanés que al explotar el oro de Barbacoas recibía información de la Capitanía de Panamá, también se informaba del Virreinato del Perú por depender de Quito, y de lo que pasaba en la Nueva Granada con la que finalmente comerciaba.

Pero tras décadas de verdaderas proezas cafeteras, abandonamos un modo de producción que engrandeció a Colombia entre 1900 y 1970, ya que, por apostarle a la Revolución Verde con el monocultivo del café, desde entonces, se renuncia a la caficultura orgánica, y también, los campesinos con solo dos años de escolaridad, al no poder asimilar el modelo financiero y tecnológico de la caficultura moderna, vendieron su tierra para emigrar a la ciudad generando una inversión demográfica, en la que el país rural se urbaniza.

En suma: históricamente, este territorio biodiverso, pluriétnico, mediterráneo y multicultural ubicado en el trópico andino, entre vertientes cordilleranas del centro de Colombia, desde la fundación de Manizales

hasta cerrar el siglo XX ha experimentado cambios estructurales en una perspectiva económica, así: un período de supervivencia que parte de 1948 con la fundación de Manizales, otro de crecimiento económico en el que se crea el departamento al concluir la guerra de los 1000 días (1903), uno más de verdadero desarrollo con sabor a café cuando se funda la Federación Nacional de Cafeteros (1927), otro entre 1970 y el final del siglo, de profunda crisis; y por último el actual período después de abandonar la sociedad industrial de ayer.

Previendo conflictos

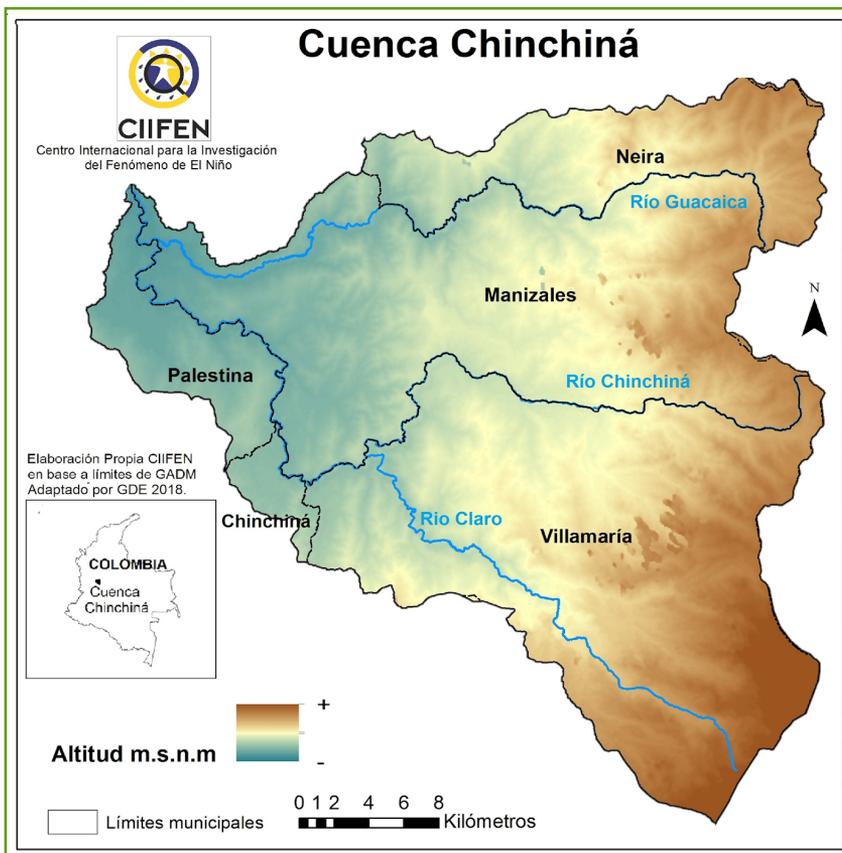


Imagen 1. Mapa altitudinal de la cuenca del río Chinchiná. Fuente: CIIFEN

Ahora, de conformidad con la moderna teoría urbana, en el Eje Cafetero los núcleos urbanos vecinos de segundo orden que son sus capitales, por tratarse de ciudades intermedias, en lugar de competir entre sí, deberán conformar un sistema conurbado para prevenir conflictos y potenciar desarrollos, complementando sus economías; o de lo contrario, palidecerían en medio de las interacciones metropolitanas que se avecinan desde Cali y Medellín, como consecuencia del moderno sistema de conectividad vial que estaría aproximando las áreas conurbadas poniéndolas a menos de tres horas.

Entre los beneficios que pueden obtenerse al integrar las áreas metropolitanas en el Eje Cafetero, están, el fortalecimiento de la gestión de recursos y de una planeación con más capacidad de resolver problemas ambientales y regionales en la Ecorregión Cafetera; el crecimiento económico asociado a economías de escala y a un mercado ampliado, la reducción de los costos de producción y la prestación eficiente de servicios a mayor escala; las mayores oportunidades laborales y de educación extendidas a las poblaciones conurbadas; el desarrollo del turismo al fortalecer la relación ciudad territorio como estrategia para desarrollar nodos compartidos, y la consolidación de un sistema integrado de transporte público metropolitano.

Todo esto, conduce a la construcción de un paisaje resiliente, incluyente y sostenible en la Ecorregión Cafetera, entendiendo el territorio como una construcción social e histórica.

La fuerza legal del Área Metropolitana

Los alcances de las Áreas Metropolitanas que se inspiraron en la Ley 388 de 1997, no solo se fortalecen en materia de planeación con la Ley Orgánica de Ordenamiento Territorial -LOOT- de 2011 al incorporarse el concepto de tiempo y la gestión del riesgo, sino que pasan a un plano de mayor nivel de desarrollo con la Ley 1625 de 2013 de las Áreas Metropolitanas (AM), concebida para impulsar la descentralización y

propiciar una revolución territorial anticipada en Colombia, al brindar mayor capacidad política y administrativa a las regiones en los territorios conurbados, manteniendo los fundamentos de la autonomía municipal entre los asociados.

La Ley, al definir los “hechos metropolitanos” y cambiar el concepto de municipio núcleo o metrópoli, y al ajustar la definición de AM a criterios más amplios que el de una conurbación o asociación de municipios, respeta la autonomía y genera equilibrio en la forma de construir y distribuir el poder y las oportunidades en el territorio, gracias a que en las decisiones pesan igual los votos de cada municipio asociado, grande o pequeño, así se trate o no, de la capital.

Las AM podrán integrarse tanto por municipios de un mismo departamento como por municipios pertenecientes a varios departamentos, con el propósito de crear mejores condiciones y propiciar alianzas estratégicas en materia de urbanismo y desarrollo socioeconómico y cultural. A diferencia de una asociación de municipios, el AM se constituye en una herramienta más poderosa para abordar temas estructurales y de largo plazo, favoreciendo un desarrollo armónico de forma concertada, descentralizada y equitativa. Entre las tareas que se podrían acometer, además de reclamar la declaratoria del PCC como sujeto de derechos bioculturales para restablecer la economía campesina de base artesanal y del ecosistema cafetero hoy deforestado y fragmentado, estará la adaptación al cambio climático.

La gobernanza como imperativo

En las zonas conurbadas, conforme las fronteras de los entes municipales se van volviendo porosas, en la medida en que los núcleos urbanos interactúan se debe avanzar en un ordenamiento del territorio ajustado a los nuevos enfoques de la planificación moderna que propenden por la construcción de sinergias económicas y ambientales soportadas en las dinámicas y fortalezas culturales y socioambientales del territorio.

Para comprender los conflictos socioambientales y orientar la gestión del hábitat en Caldas y en toda la Ecorregión Cafetera, resulta fundamental partir del derecho biocultural que ampara tanto a las comunidades como a los ecosistemas del territorio, a la luz de las trascendentales decisiones que ha tomado la Corte Constitucional de Colombia sobre la materia; esto permitirá avanzar en proyectos de Ciencia y Tecnología -C y T- imbricados con la Cultura para cerrar la brecha de productividad e ingresos entre Manizales, o si se quiere, entre las capitales cafeteras y los escenarios rurales del territorio en cada caso.

Para una gestión eficiente desde el Estado y una administración pública eficaz que se traduzca en procesos de desarrollo para una ciudad con las particularidades asociadas a la dimensión regional de las capitales cafeteras, caso Manizales, Pereira y Armenia, se demandan estrategias que consideren entre otros factores, la conurbación de un territorio cuyas fronteras se van desvaneciendo, al igual que los límites del poder del gobernante relacionados con la porosidad del territorio, las apuestas de la naciente cultura urbana y la presencia de una sociedad civil cada vez más desarrollada y apropiada de su territorio.

Ordenando el territorio



Imagen 2. Los Mundos de Samoga. Universidad Nacional de Colombia

Para la crisis que enfrenta la Ecorregión Cafetera con problemáticas de empleo, pérdida de participación en el PIB, pobreza rural, degradación ambiental por deforestación y contaminación hídrica, expansión conflictiva del suelo, y fragmentación social y espacial, se propone integrar el territorio para generar riqueza y más oportunidades, expandiendo los beneficios a las áreas rurales donde subyace el potencial natural y cultural del territorio.

No obstante, habrá que resolver sus conflictos socioambientales y construir un paisaje resiliente. En la Ecorregión Cafetera, al 2002, mientras la superficie apta para potreros era del 4 % del territorio, las coberturas en dicho uso alcanzaron el 49 %; y mientras el potencial forestal era del 54 %, las áreas en bosque bajaron al 19 % según Alma Mater.

En Caldas, según el IDEAM, para el fin de siglo la temperatura podrá aumentar en 2,4° C en promedio, y los principales aumentos dentro del territorio se podrán presentar en la región magdalenense, en donde la temperatura podría aumentar hasta en 2,5° C sobre la temperatura actual de referencia. Y aunque no presentará disminuciones de precipitación para los periodos iniciales, el departamento tendrá aumentos de precipitación entre un 20 % en 2040 y un 28 % hacia finales de siglo. Además, según el IDEAM, para 2100 en las subregiones Centro Sur, Bajo Occidente y Alto Occidente, la precipitación podrá aumentar un 30 % e incluso hasta un 40 % en el margen cordillerano entre Villamaría y Salamina.

Dado que se trata de un instrumento que busca facilitarle también la vida a la gente y armonizar su crecimiento económico y urbano, dicha iniciativa de origen gubernamental, con componentes de ordenamiento físico territorial, económico, social, urbanístico y ambiental, el proyecto de creación de la correspondiente AM según La Ley Orgánica 1993 de 2019, debe someterse a consulta popular y contar para su aprobación con el 5 % de la población registrada en el respectivo censo electoral de cada municipio interviniente.

En el Plan Integral de Desarrollo Metropolitano, definido y creado para el ordenamiento físico territorial con perspectiva de largo plazo, las Áreas Metropolitanas podrán crear y/o participar de la conformación de bancos inmobiliarios para la gestión del suelo en los municipios de su jurisdicción, definir atribuciones más eficientes y armónicas para la gestión municipal en temas de seguridad, servicios públicos, transporte integrado, integración del uso del suelo y gestión del riesgo, y acometer la actualización del catastro y el cobro justo de la plusvalía urbana para financiar un desarrollo más equitativo e incluyente, en el que se descentralice la inversión en infraestructura social y productiva.

Entre las problemáticas ambientales fundamentales y de extremada urgencia para resolver, y que demandan acciones para la cuenca y en la región, está la adaptación al cambio climático por las consideraciones anteriores (vulnerabilidad del territorio ya deforestado y urgido de cambios en la aptitud del suelo cafetero, dado el nivel de la amenaza).

¿Y Chinchiná qué?

Como si fuera una propuesta segregacionista se ha recibido en Caldas con indignación la noticia de que Chinchiná, uno de sus municipios más importantes, está evaluando la posibilidad de unirse al Área Metropolitana del Centro Occidente (AMCO) que agrupa a Pereira, Dosquebradas y La Virginia en el vecino departamento de Risaralda.

Aunque no se trata de que el municipio cambie de jurisdicción territorial, contrariamente, esa alianza sí tendría importantes consecuencias prácticas favorables para el municipio y para la conurbación entre las capitales cafeteras al crear una dinámica regional de integración que favorece la conformación de la ciudad región Pereira – Manizales, y no una separación con consecuencias sociales e históricas que acentúen la ruptura del territorio como constructo cultural.

No obstante, para Chinchiná municipio donde confluyen los cultivos, el procesamiento del café, los centros de formación, y la investigación científica del “grano de oro”, y que también proyecta su futuro con una visión moderna al haberle apostado de la mano de la Financiera de Desarrollo Territorial -FINDETER- al café y a la agroindustria, para acometer tareas en pro del desarrollo municipal al 2037, la mejor apuesta consiste en pasar de municipio frontera a puente integrador como estrategia que le permite sacar ventajas fundamentales compartidas con Palestina, en medio de la conurbación que se desarrolla en el occidente colombiano sobre el Eje Cali-Medellín, sobre todo, cuando el Corredor Férreo, el Aeropuerto del Café y la Ciudad Región extiendan sus beneficios.

SINERGIAS

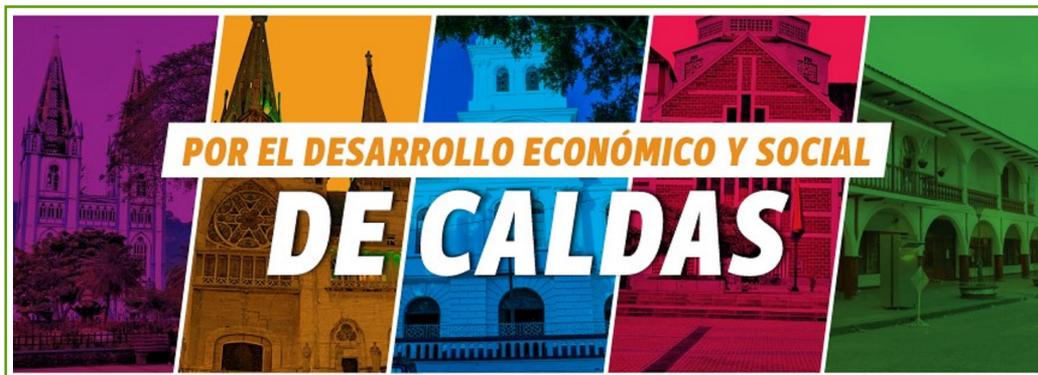


Imagen 3. Portal de la página Área Metropolitana Centro Sur de Caldas

Neira y Villamaría

La brecha de productividad entre la ciudad y el campo que explica ingresos urbanos medios varias veces más altos en las capitales que en los medios rurales de Colombia, y que se asocia a la falta de políticas de -CyT- imbricadas con la Cultura como catalizadora del desarrollo también se expresa entre las capitales cafeteras y los demás municipios de la Ecorregión Cafetera.

Pero el Eje Cafetero no es tan homogéneo, ni siquiera el Quindío el más homogéneo de sus departamentos. Por ejemplo: mientras el alto occidente, con Marmato y Riosucio es una tierra de resguardos y negritudes y una subregión panelera y minera, el Magdalena centro es una tierra de ranchos de hamacas, chinchorros y subiendas; y mientras la región cafetera que empieza en Neira y llega hasta el norte del Valle, es la de las chivas, el bahareque de guadua, los yarumos y la música de carrilera, la región de la alta cordillera con San Félix y Murillo tiene sus propios íconos en el cóndor, el pasillo, la ruana de Marulanda, el bahareque de tabla parada y la palma de cera.

Además, al comparar los aparatos productivos de Neira y Villamaría con los de Manizales, habrá que anotar que lo industrial y lo artesanal no son lo mismo. Si en lo artesanal y en lo rural los productos deben ser bienes culturales con identidad cultural específica, que podrían sacar réditos certificando su denominación de origen, en lo industrial y agroindustrial, donde se habla de producción en serie, la complejidad de los bienes es la clave que los hace competitivos.

Ahora, si se sabe que los aportes para desarrollar el territorio integrado provendrán principalmente de Manizales, habrá que añadir que, si bien los recursos económicos iniciales para el Área Metropolitana serán precarios, más adelante los dos mecanismos señalados: catastro rural y plusvalía urbana, permitirán acometer proyectos conjuntos de gran envergadura e impacto socioambiental.

Nodo turístico Chinchiná – Palestina

Mientras el cultivo del café participa con el 0,8 % del PIB en Colombia, el turismo que en el orden mundial contribuye con el 10 % del PIB genera el 8,5 % del empleo. De ahí, la importancia del Nodo Turístico Cafetero Chinchiná–Palestina, como elemento de un clúster del PCC en Caldas, conformado así:

- 1- Buencafé Liofilizado de Colombia, el Centro de Investigaciones del Café (CENICAFÉ), y la Cooperativa de Caficultores.
- 2- El Hotel Campestre Curazao, el Ecohotel Centro de Convenciones, la Hostería del Café y la Granja Pinares.
- 3- La ruta del tren recuperando la ferrovía, las estaciones y los túneles del Ferrocarril Cafetero para un sistema de transporte integrado.
- 4- El Aeropuerto del Café equipado para aviones con alcance transoceánico con su plataforma logística.
- 5- Las grandes haciendas con sistemas agroforestales y las pequeñas fincas cafeteras con prácticas artesanales.
- 6- La Declaratoria del Paisaje Cultural Cafetero hecha por la UNESCO (2011), como motor de un turismo de naturaleza y contenido cultural.

Una estrategia para hacer del Paisaje Cultural Cafetero un factor de desarrollo, es la implementación del “bioturismo”; concepto que incorpora cultura y medio ecosistémico, apalancado con un programa de vías lentas que cruce poblados lentos, lo que supone, además de emprender el ordenamiento de las cuencas y microcuencas cafetaleras, recuperar la agricultura autóctona de tipo artesanal, el bahareque cafetero, el sombrío y los símbolos y valores que soportan la declaratoria de la UNESCO. Es evidente que un aeropuerto con alcance transoceánico resulta fundamental para hacer del PCC el motor del turismo en el Eje Cafetero.

Una visión anticipada

Entrado el siglo XXI, con la expedición del acuerdo 508 de 2001 que adopta el Plan de Ordenamiento Territorial -POT- que ahora se reformula, espacialmente, Manizales cuenta con un modelo de ocupación del suelo que reconoce la conurbación del territorio proximal, al considerar la subregión Centro-Sur cuando dice que la ciudad “crecerá ligada al desarrollo territorial con los municipios vecinos, buscando consolidar la subregión y el municipio-región concertando, promoviendo y ejecutando

en común proyectos estratégicos de amplio impacto, con miras a que se fortalezcan las relaciones físicas, económicas y sociales entre lo territorial y la región”...

Durante la última década, al estar relativamente desconectada la economía de la región cafetera de los medios troncales del transporte que la vincula a los grandes mercados, y persistir en un modelo económico premoderno ha venido decayendo: basta ver entre 2004 y 2014 las tasas de desempleo regional y el PIB en Caldas que solo crece 2,6 % en promedio, mientras que, la media nacional anual para dicha década llega al 4,8 %.

Hoy, la participación en el PIB nacional es del 1,6 % en Caldas y en Risaralda y del 0,8 % en Quindío; tres cuantías que apenas suman el 4 % en el Eje Cafetero, contra una participación del 13 % para Antioquia y del 9 % para el Valle de Cauca. Pero nuestra participación podría incrementarse con opciones como el turismo, gracias a las posibilidades del PNNN, el termalismo, el avistamiento de aves y el Paisaje Cultural Cafetero, además de las opciones relacionadas con la economía naranja en el marco de la cuarta revolución industrial, y la logística del transporte por las invaluable posibilidades y ubicación geoestratégica del territorio.

Respecto a lo último, con la intermodalidad en La Dorada gracias a la hidrovía, si se aprovecha el potencial minero energético del territorio, duplicaría el PIB de Caldas: 1.2 % con el Puerto y 0.4 % con plantas de commodities como las propuestas en el Plan Minero de Caldas 2010-2016.

La ciudad región y la -RAP- del Eje Cafetero



Imagen 4. RAP del Eje Cafetero y Ciudad Región del Eje Cafetero. Colombia
In: <http://bdigital.unal.edu.co/74365/>

La construcción de un paisaje resiliente, incluyente y sostenible en la Ecorregión Cafetera pasa por una revolución urbana prospectiva en el marco de la teoría urbana moderna, consolidando para el efecto no solo las Áreas Metropolitanas sino también la Ciudad Región del Eje Cafetero,

para lo cual habrá que desarrollar la conectividad y movilidad como una estrategia de integración para el desarrollo económico y territorial, y para la estructuración de un sistema de ciudades sobre el eje Cali-Medellín conurbado, sin precedentes en el Pacífico Latinoamericano.

De conformidad con los nuevos enfoques urbano-territoriales, mientras la urgencia de Bogotá debe ser resolver problemas de escala como la movilidad y volverse internacionalmente competitiva, o la de los pequeños poblados desarrollar una competencia fundamental de cara a la gran urbe de su vecindad, las ciudades intermedias -grandes como Medellín o Cali, o pequeñas como las capitales cafeteras-, deben complementar sus economías conformando un sistema urbano entre urbes de similar tamaño para no palidecer al sufrir fenómenos de vaciado, en lugar de competir.

Si en los últimos 25 años la población de las capitales ha crecido así: 41 % en Manizales, 96 % en Pereira y 60 % en Armenia, lo que muestra la asimetría en los niveles de conectividad y ubicación de los núcleos urbanos, hoy, las tres ciudades que enfrentan problemáticas como la del desempleo, por su natural vocación no han puesto, por fortuna, a competir sus economías ya que, Manizales se orienta hacia el sector industrial y la educación, Pereira hacia el comercio y Armenia al turismo.

¿Y la RAP del Eje Cafetero?

Entre los desafíos que deberán enfrentar nuestros planificadores está el de estructurar un nuevo ordenamiento territorial que obliga a pensar el territorio al mediano y largo plazo, pasando del enfoque municipalista al de regiones y asociaciones de municipios y sistemas de ciudades.

El Eje Cafetero podría convertir las ventajas comparativas territoriales en factores de competitividad conformando dicha Ciudad Región propuesta en los ítems anteriores, soportada en un mercado de 1,8 millones de habitantes. Esto, si se integra el Área Metropolitana del Centro Occidente

ya legalmente constituida, si se vincula a Santa Rosa de Cabal para tener 760 000 habitantes en Risaralda, si también Armenia consolida jurídicamente una conurbación de 490 000 habitantes para el mismo efecto, y si la subregión Centro-Sur caldense con 550 000 habitantes hace lo propio. Dicha integración tejida mediante un sistema integrado de transporte, además de conformar un gran mercado, sería una herramienta fundamental para jalonar desde la Región Administrativa de Planificación -RAP-, recién creada, proyectos estratégicos relacionados con servicios públicos, seguridad, medio ambiente y conectividad regional; como por ejemplo el Aeropuerto del Café con alcance transoceánico como motor del turismo, y las plataformas logísticas del Magdalena Centro y del Corredor Férreo del Cauca para salir a los mares, además de Aerocafé para impulsar no solo el turismo internacional, sino también, la producción de bienes y servicios relacionados con las Tecnologías de la Información y las Comunicaciones -TIC-, con la biotecnología y con la economía naranja.

Aeropuerto del Café

Según la Asociación Colombiana de Aviadores Civiles, un Jumbo que levanta 75 000 libras del aeropuerto de Rionegro y 83 000 libras de El Dorado, podría levantar 112 000 libras desde Palestina- Caldas, donde Aerocafé por su ubicación de privilegio al estar ubicado en el centro del Triángulo de Oro de Colombia y partir en dos las distancias entre New York y Santiago, y entre Río de Janeiro y Los Ángeles, puede convertirse en el nodo de convergencias aéreas para movimiento de carga de la región andina, operando en red con los aeropuertos de la región (Caracas, Panamá, Quito y Colombia), y como aeropuerto transoceánico para carga pesada y aeropuerto low cost complementando a El Dorado, para integrar las Américas y a Europa con Asia y Oceanía. Algo similar hace Ankara (Turquía) que moviliza el doble de pasajeros de El Dorado sirviendo de bisagra entre Europa y Asia.

El Top 3 de pasajeros en 2015 para los aeropuertos de América Latina, es: el de Ciudad de México: 41 710 254; el de São Paulo-Guarulhos: 39 213 865, y El Dorado: 31 956 551. El Top en la región, es: 1. El Dorado, Bogotá; 2. El J. Chávez, Lima; 3. El M. Sucre, Quito; 4. El Olmedo, Guayaquil; y 5. El Tocumen, Panamá. ¿Podría Palestina servir de bisagra, tal cual lo hacen los aeropuertos de la región de Turquía que al integrar a Europa y Asia movilizan 200 millones de pasajeros?

De ser así, una plataforma logística en Chinchiná Palestina para el modo aéreo tendría la mayor proyección en Colombia, complementando a El Dorado, Rionegro e incluso al Matecaña cuyo alcance por estar limitado a México, Miami y Perú no posibilita el PCC como opción turística. Como referente, si la plataforma logística de la Dorada con el Puerto Multimodal aportaría 100 000 empleos y el 1,2 % al PIB de Colombia, ¿qué ocurriría con la de Aerocafé sirviendo de bisagra aérea entre las dos Américas y Europa?

Epílogo

Integrar a Neira, Villamaría, Chinchiná, Palestina y Manizales mediante una entidad administrativa que promueva la descentralización y genere economías de escala es forjar un instrumento idóneo para un desarrollo integral en la región Centro-Sur de Caldas, no solo de mayores proyecciones ambientales, económicas y sociales, sino también, territorialmente más coherente, incluyente y equilibrado.



Imagen 5. Logo del Área Metropolitana Centro-Sur de Caldas. La Patria

Con la integración, mediante estrategias de gobernabilidad y gobernanza para la participación ciudadana, la gestión del agua y la biodiversidad, el manejo de cuencas, la reconversión productiva, la adaptación al cambio climático, la provisión de servicios públicos compartidos, el mejoramiento de la seguridad y la movilidad, se traducirán en mayor equidad y en múltiples oportunidades de inclusión social, lo que incidirá en la mejor calidad de vida como objetivo fundamental de un desarrollo sostenible.

Consolidar las Áreas Metropolitanas de Pereira, Armenia y Manizales es el paso previo para la conformación de la Ciudad Región del Eje Cafetero como sistema urbano. Esto no solo favorecerá la integración del occidente colombiano al propiciar la consolidación de un megasistema conurbado en el occidente colombiano, entre Cali y Medellín con el Eje Cafetero como estructura integradora, sino también, permitirá resolver la brecha del PIB regional en dicho territorio favoreciendo los escenarios periféricos.

En el ámbito mundial, las áreas metropolitanas como espacios de aglomeración que concentran el 41 % de la población urbana, son motores económicos que contribuyen con cerca del 60 % del PIB global. Es el caso de las megaconurbaciones como Shanghái-Nanjing-Hangzhou, la aglomeración Delhi-Lahore, la de Corea con Seoul-Busan, El Gran Tokio, Boston-Washington, Gottman en los Grandes Lagos, el Eje Chicago-Pittsburg, el conglomerado Londres-Leeds- Manchester, el Eje Roma-Turín-Milán, el Eje Ámsterdam- Rotterdam, y el Gran México.

Si se consolidan no solo las áreas metropolitanas, sino también, la Ciudad Región del Eje Cafetero, el resultado será una revolución urbana prospectiva en el marco de la teoría urbana moderna que también Colombia podrá fortalecer en su beneficio y en el de América Latina.

Una vez consolidada la Región Administrativa de Planificación (RAP) del Eje Cafetero, el gran desafío es implementar las áreas metropolitanas para avanzar a una revolución urbana, tejiendo territorios para aprovechar las fortalezas de un territorio ya conurbado. Esto, desarrollando

la conectividad y movilidad como una estrategia de integración para el desarrollo económico y territorial, y para la estructuración sobre el eje Cali-Medellín de un sistema de ciudades conurbado sin precedentes en el Pacífico Latinoamericano, lo que obligará a complementar economías en lugar de competir.

Entre los desafíos que deberá enfrentar la planificación, además de resolver la fragmentación socioespacial que propicia los guetos urbanos, para hacer del sistema de ciudades el nuevo motor del desarrollo económico, tenemos: 1- el de estructurar un nuevo ordenamiento territorial considerando las interacciones metropolitanas del territorio en el mediano y largo plazo; 2- el de fortalecer la movilidad y la conectividad para desarrollar un mercado integrado de mayor capacidad.

Finalmente, entre las ventajas del Área Metropolitana, tenemos: mayor capacidad para la gestión de recursos nacionales y de inversiones extranjeras; mayores posibilidades de resolver problemas ambientales y de gestión de recursos financieros por la vía del catastro y la plusvalía urbana; gestión concertada de programas y proyectos de movilidad y conectividad regional; fortalecimiento del turismo por la vía de la asociatividad intermunicipal; coordinación de esfuerzos para el desarrollo de programas sociales y crecimiento económico; mayor eficiencia en costos de producción y mercadeo de bienes y servicios y más oportunidades laborales y de formación, y de acceso a servicios especializados, por la consolidación de un sistema de transporte público metropolitano.

BIBLIOGRAFÍA

Agua como bien público. Duque Escobar, Gonzalo (2017) In: Semana ambiental. Corpocaldas, Aguas de Manizales y Alcaldía de Manizales. Teatro Fundadores. Manizales.

Aerocafé, la Ciudad Región y el Paisaje Cultural Cafetero. Gonzalo Duque-Escobar (2015). Revista Eje 21. Manizales.

Articulación de Manizales a la Ecorregión Cafetera. Duque Escobar, Gonzalo (2013). In: Escuela Regional Suroccidente CJI Colombia. Foro Hotel Carretero Manizales.

Aspectos Urbanos del Eje Cafetero. Duque Escobar, Gonzalo (2007) Universidad Nacional de Colombia Sede Manizales.

Bosques, Cumbre del Clima y ENSO. Duque Escobar, Gonzalo (2018) In: Foro sobre el Sector Forestal, Centro Cultural del Banco de la República. Manizales.

Café y Ciudad Región. Duque Escobar, Gonzalo (2015) Revista Civismo de la SMP Manizales. Colombia.

Caldas en la biorregión cafetera. Duque Escobar, Gonzalo (2014) In: Foro “Por la Defensa del Patrimonio Público, las Fuentes de Empleo y el Bienestar de los Caldenses”, U de Caldas.

Cambio climático y sustentabilidad del territorio. Duque Escobar, Gonzalo (2019) Documentación. U.N. de Colombia Sede Manizales.

Ciencia, tecnología y ruralidad en el POT de Caldas. Duque Escobar, Gonzalo (2013) In: Instalación del CROT de Caldas, Gobernación de Caldas.

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

Chinchiná Siglo XXI. Duque Escobar, Gonzalo (2011) In: Tercer Encuentro de la Palabra, Chinchiná, Caldas.

Conectividad para la ciudad región del Eje Cafetero. Duque Escobar, Gonzalo (2014) U.N. de Colombia Sede. Manizales.

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.

CTS, Economía y Territorio. Duque Escobar, Gonzalo (2018) Universidad Nacional de Colombia, Manizales.

Cultura y Turismo en Caldas. Duque Escobar, Gonzalo (2018) In: FORO: Turismo y Cultura., Universidad Católica de Manizales.

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

Dos plataformas logísticas para la ecorregión. Duque Escobar, Gonzalo (2017) Documentación. La Patria, Manizales,

Eje Cafetero: construcción social e histórica del territorio. Duque Escobar, Gonzalo (2011) In: Summa luiris, 5 (1). Revista ULA.

El desarrollo urbano y económico de Manizales. Duque Escobar, Gonzalo (2015) In: El POT de Manizales, Auditorio de la SMP de Manizales.

El futuro de la Ciudad. Duque Escobar, Gonzalo (2015). In: Cátedra de Historia Regional de Manizales, Auditorio Tulio Gómez Estrada. Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales de la Universidad de Caldas.

El territorio caldense: ¿un constructo cultural? Duque-Escobar, Gonzalo (2019). In: “II ENCUENTRO DE SABERES DACHI KUITA”. ESAP, Manizales.23

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

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

Manizales: integración regional y desarrollo territorial. Duque Escobar, Gonzalo (2013) I. In: Foro: Ocupación del territorio e Integración regional. Agosto 14 de 2013., Sala Carlos Nader. Universidad de Caldas. 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 Bogotá 2018.

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

Planificación estratégica para la movilidad. Duque Escobar, Gonzalo (2018) Documento de discusión. U.N. de Colombia, Manizales.

Preservación Ambiental e Hídrica dentro de la Declaratoria del PCCC. Duque Escobar, Gonzalo (2019) In: Encuentro Regional de los EAT de la Ecorregión Cafetera de Colombia, Centro Cultural y de Convenciones Teatro los Fundadores de Manizales.

Revolución urbana, desafío para el Eje Cafetero. Duque Escobar, Gonzalo (2019) [Objeto de aprendizaje – Teaching Resource].

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

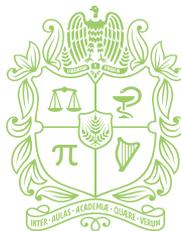
Sí a la Metropolización del Centro-Sur de Caldas. Duque Escobar, Gonzalo (2019) In: Foro sobre el Área Metropolitana del Centro-Sur de Caldas. Septiembre 10 de 2019, Centro Cultural de Neira, Caldas.

Subregiones del departamento de Caldas: Perfiles. Duque Escobar, Gonzalo (2016) In: Bases para el Plan de Desarrollo de Caldas 2016-2019. Secretaría de Planeación de Caldas.

Transporte Integrado para la Ciudad Región. Duque Escobar, Gonzalo (2016). La Patria, Manizales, Colombia.

UMBRA: la Ecorregión Cafetera en los Mundos de Samoga. Duque Escobar, Gonzalo (2015) Museo Interactivo Samoga de la U.N. Manizales, Colombia.

Una visión sistémica del Aeropuerto del Café – Aerocafé. Duque Escobar, Gonzalo (2017) In: Conversatorio sobre el Aeropuerto del Café. Octubre 27 de 2017, Recinto del Concejo Municipal – Palestina, Caldas.



UNIVERSIDAD
NACIONAL
DE COLOMBIA

Instituto de Estudios Ambientales - IDEA -
Teléfono: 8879300 Ext. 50190
Cra 27 #64-60 / Manizales - Caldas
<http://idea.manizales.unal.edu.co>
idea_man@unal.edu.co

Edición, Diseño y Diagramación: IDEA Sede Manizales

Impresión: Sección de Publicaciones

Universidad Nacional de Colombia Sede Manizales