

EL MODELO DE OCUPACIÓN URBANO – TERRITORIAL DE MANIZALES



Gonzalo Duque-Escobar *

Resumen: *Urge un nuevo modelo de desarrollo urbano y de ocupación del territorio para Manizales; primero, para corregir un uso conflictivo del suelo y expansionista del territorio, que al favorecer la especulación con la plusvalía urbana y concentrar la inversión en infraestructura social y productiva, además del deterioro ambiental causa la fragmentación espacial y social de la ciudad; y segundo, porque a la luz de la planificación moderna, pensado en ciudades innovadoras y competitivas, no se contempla a fondo la integración urbana para generar sinergias territoriales y complementar la economía en el marco de la Ciudad Región, como estrategia para prevenir el ocaso de estas ciudades intermedias del Eje Cafetero, fruto de la creciente competencia metropolitana sobre el Eje Cali – Medellín.*

—

En el marco de los objetivos socio-ambientales y económicos de un desarrollo urbano sostenible, Manizales debe tomar en consideración los elementos naturales y paisajísticos del territorio, y la estructura vial y de servicios públicos determinando el perímetro urbano y las áreas de expansión de la ciudad, sin exceder el alcance de aquellos. Pero el reto del Ordenamiento del Territorio es lograr la coherencia de la plataforma físico –espacial, al integrar las políticas sectoriales en los distintos niveles territoriales entre sí, con un desarrollo equilibrado que consulte el interés general.

El POT elaborado por la autoridad municipal de Manizales, como una ciudad intermedia con 394 mil habitantes de los cuales 28 mil son rurales, además de sus tres componentes básicos: el general, el urbano y el rural, de las áreas de reserva y protección ambiental, de conservación de

los recursos naturales, y de defensa del paisaje y del patrimonio histórico, cultural y arquitectónico de la ciudad, debió incluir los objetivos y estrategias territoriales de largo y mediano plazo y el contenido estructural, no sólo del sistemas de comunicación entre el área urbana y rural, sino también para la conectividad regional.

Para garantizar su sustentabilidad, el modelo de ocupación de Manizales, debe apuntale a dos objetivos: en lo interno, a fortalecer las políticas de re-densificación y renovación urbana, previniendo los procesos de expulsión de los habitantes más pobres hacia la periferia, haciendo menos viable el transporte público colectivo; y en lo externo, a la conurbación del territorio empezando por su área metropolitana para luego conformar la ciudad región con Pereira, buscando generar sinergias territoriales y económicas en lugar de competir entre sí para no palidecer frente a las crecientes dinámicas metropolitanas de Cali y Medellín.

Respecto a la expansión de la ciudad, el crecimiento de la zona urbana avanzando sobre Villamaría, La Aurora, La Linda y Monte León, con tasas que superan el crecimiento demográfico, permiten advertir no sólo que Manizales se ha expandido más allá de sus necesidades, sino también que se está incorporando suelo de transición para facilitar unas dinámicas territoriales en favor de un mercado que especula con la plusvalía urbana, al promover asentamientos que demandan grandes inversiones públicas en nueva infraestructura para la conectividad motorizada y de servicios básicos para los nuevos asentamientos, destruyendo así la posibilidad de construir un medio ambiente urbano más humano, más amable y más verde.

Lo anterior, dado que el modelo de ocupación del territorio ha favorecido la proliferación de guetos urbanos en la periferia de la ciudad, a costa del desarrollo ambiental económico y social de Manizales, unos constituidos por unidades residenciales cerradas para la clase pudiente, en los que se aísla y protege, y otros en zonas periurbanas potencialmente inestables, donde la pobreza e inequidad en materia de infraestructura y acceso a servicios sociales y culturales, deterioran y degradan las condiciones de vida y alimentan los factores que perturban la seguridad en el sistema urbano.

No podemos persistir en el actual modelo de ciudad insolidaria, excluyente y sin opciones de vida para los pobres, que debilita el papel del Estado al limitar la movilidad urbana y el acceso a los servicios de la ciudad, modelo en el que a la fragmentación espacial y social que privilegia el asistencialismo y clientelismo, concentra la inversión en infraestructura social y productiva, incrementa las tensiones, rompe el tejido social, pauperiza el medio urbano y ubica a los menos favorecidos entre las fronteras de la ilegalidad y la delincuencia.

Y en cuanto a la conurbación con Pereira, si la primera acción consiste en articular las áreas metropolitanas de ambas capitales cafeteras, el paso previo necesario para la trascendental decisión en materia de planificación, consiste en estructurar la subregión Centro-Sur, abordando temas estratégicos para sus comarcas y las formas de organización posibles. Los temas sustantivos para resolver dicha integración, son el agua, las cuencas, la movilidad, los servicios públicos, la inversión en infraestructura social y productiva, y la vocación de los entes territoriales, la gestión integral del riesgo y el manejo responsable del medio ambiente.

Dado lo anterior, para conformar la ciudad región, conforme las dinámicas del territorio han conurbado el territorio, un tema vital para el POT a la luz de la planificación moderna, pensado en ciudades innovadoras y competitivas, debe ser el fortalecimiento de la relación entre movilidad y economía, implementando un sistema integrado de transporte entre las áreas metropolitanas de ambas ciudades y creando acuerdos económicos, para consolidar un mercado de un millón de habitantes, 51% pertenecientes al área metropolitana de Pereira y 39% al de Manizales.

Para la ciudad región juegan a favor la variante Tesalia que desviará el tráfico pesado por el lado de San José de Risaralda, la presencia de poblados intermedios como Chinchiná, Santa Rosa de Cabal, Marsella y Palestina, y dos aeropuertos que se complementan: Aero café con posibilidades de vuelos interoceánicos para acceder al Asia, Europa y Oceanía haciendo viable el Paisaje Cultural Cafetero, y Matecaña con una alta frecuencia de vuelos diurnos y nocturnos que no tiene Manizales.

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 integrando sus economías. Dicha integración obliga para dos ciudades intermedias del mismo tamaño como estas, a esa clase de decisiones en lugar de competir, para no palidecer al estar ubicadas a menos de una hora de distancia entre sí, y posteriormente a menos de tres de Cali y de Medellín.

Manizales, 12 de Agosto de 2015.

* Profesor Universidad Nacional de Colombia y Miembro de la SMP de Manizales. Imagen: Manizales 1916. L.J. Giraldo y J.A. Cardona. Escuela de arquitectura U. N. de Colombia, en: <https://godues.wordpress.com/2013/10/10/manizales-en-1916/>

Ponencia presentada a nombre de la SMP-UN al colectivo de Alianza Verde de Caldas, en el Recinto del Honorable Concejo de Manizales el día 12 de agosto de 2015.



UNIVERSIDAD
NACIONAL
DE COLOMBIA



SOCIEDAD DE
MEJORAS PÚBLICAS
DE MANIZALES

Relacionados:

EL ESTADO Y LA FUNCIÓN DEL SUELO URBANO EN MANIZALES

<http://www.bdigital.unal.edu.co/40947/1/gonzaloduqueescobar.201437.pdf>

EL DESARROLLO URBANO Y ECONÓMICO DE MANIZALES

<http://www.bdigital.unal.edu.co/50714/1/eldesarrollourbanoyeconomicodemanzales.pdf>

EL FUTURO DE LA CIUDAD

<http://www.bdigital.unal.edu.co/51085/1/elfuturodelaciudad.pdf>

LA CIUDAD REGIÓN PEREIRA – MANIZALES

<http://www.bdigital.unal.edu.co/48164/1/laciudadregionpereiramanizales.pdf>

LAS DINÁMICAS TERRITORIALES EN LA PLAZA DE MERCADO

<http://www.bdigital.unal.edu.co/4824/1/gonzaloduqueescobar.201168.pdf>

LOS GUETOS URBANOS O LA CIUDAD AMABLE

<http://www.bdigital.unal.edu.co/2064/1/gonzaloduqueescobar.201032.pdf>

LIBRETO CAFETERO Y AGENDA DE CIUDAD

<http://www.bdigital.unal.edu.co/48495/1/libretocafeteroyagendadeciudad.pdf>

MANIZALES, ¿CIUDAD DEL AGUA?

<http://www.bdigital.unal.edu.co/9082/1/gonzaloduqueescobar.20133.pdf>

MANIZALES: CONURBACIÓN CENTRO-SUR Y CIUDAD REGIÓN DEL EJE CAFETERO

<http://www.bdigital.unal.edu.co/9416/1/gonzaloduqueescobar.201317.pdf>

MANIZALES: FUNCIONES URBANAS Y METROPOLITANAS

<http://www.bdigital.unal.edu.co/5699/1/gonzaloduqueescobar.20122.pdf>

MANIZALES: INTERVENCIÓN Y USO DEL SUELO URBANO

<https://godues.wordpress.com/2014/05/16/manizales-intervencion-y-uso-del-suelo-urbano/>

NUESTRO FRÁGIL PATRIMONIO HÍDRICO

<http://www.bdigital.unal.edu.co/51500/1/nuestrofragilpatrimoniohidrico.pdf>

PERFIL AMBIENTAL DE MANIZALES Y SU TERRITORIO

<http://www.bdigital.unal.edu.co/39987/1/gonzaloduqueescobar.201433.pdf>

SOLICITUD PARA EL POT DE MANIZALES <https://godues.wordpress.com/2014/02/01/>

TEMAS VERDES PARA LA ECORREGIÓN CAFETERA...

<https://godues.wordpress.com/2015/06/21/temas-verdes-para-la-ecorregion-cafetera/>

UN NUEVO MODELO URBANO

<http://www.bdigital.unal.edu.co/9042/1/gonzaloduqueescobar.201245.pdf>

UN TIM VERDE PARA EL POT

<http://www.bdigital.unal.edu.co/12526/1/gonzaloduqueescobar.201418.pdf>

UNA POLÍTICA AMBIENTAL PÚBLICA PARA MANIZALES, CON GESTIÓN DEL RIESGO POR SISMOS, VOLCANES Y LADERAS

<http://www.bdigital.unal.edu.co/6497/1/gonzaloduqueescobar.201217.pdf>

—