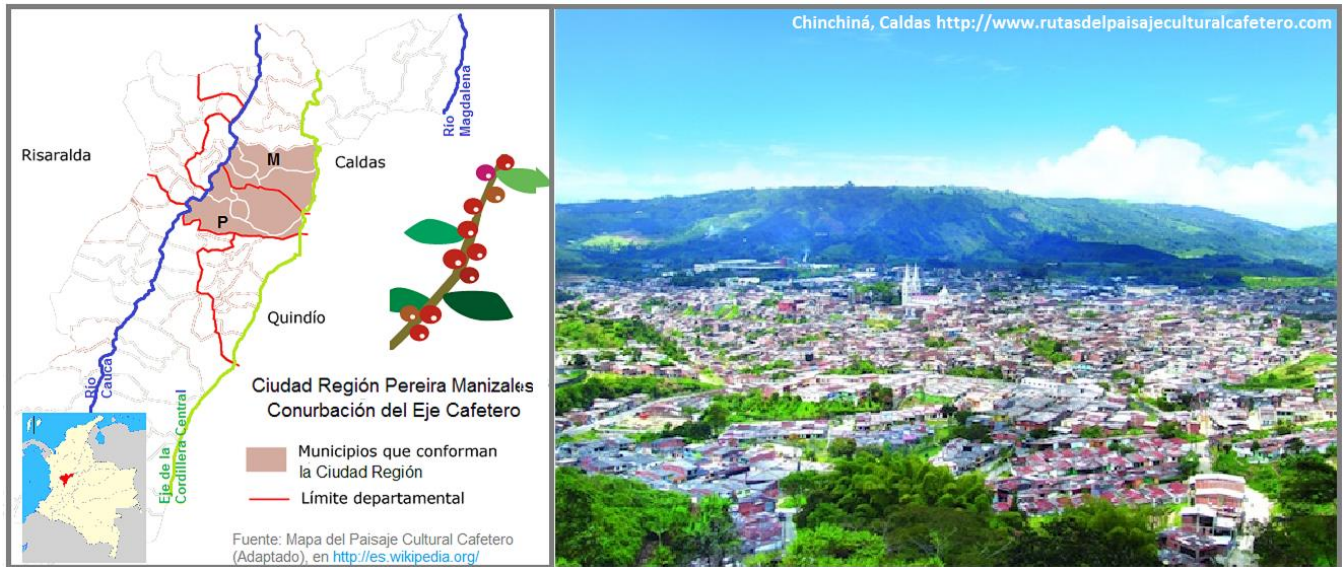


## Chinchiná, de frontera a puente integrador



Por Gonzalo Duque-Escobar

Ha propuesto la administración de Chinchiná desencadenar una consulta popular para que se decida sobre la eventual articulación de este municipio al Área Metropolitana del Centro Occidente, constituida por Pereira, Dosquebradas y La Virginia, una progresista e histórica iniciativa que ha generado preocupación en sectores de Manizales, que erróneamente ven en el asunto una supuesta segregación, ya que las áreas metropolitanas como instrumentos de asociación territorial son una figura contemplada en la ley desde 1994, mediante la cual varios municipios que comparten un territorio urbano, crean un ente administrativo para facilitar su desarrollo armónico tomando decisiones coordinadas sobre temas de prestación de servicios públicos, movilidad urbana, problemáticas ambientales y otros asuntos que no condicionan la autonomía de los sujetos asociados.

No se trata entonces de que este municipio vaya a perder su identidad, ni a dejar de ser caldense, y tampoco que vaya a ser parte del departamento de Risaralda; se trata simplemente de la conformación de dicho ente administrativo entre entes territoriales vecinos, con los cuales existen relaciones metropolitanas tan intensas como las que ya tiene Chinchiná con los municipios de la subregión Centro Sur de Caldas, e incluso con Santa Rosa de Cabal y Marsella. Lo anterior significa que Chinchiná dejaría de ser un municipio fronterizo entre Caldas y Risaralda, para convertirse en el puente caldense más estratégico para consolidar la ciudad región del Eje Cafetero, gracias a una decisión no motivada por frustraciones o rencores, sino por la necesidad de materializar opciones reales de desarrollo, mediante las cuales este importante municipio transformará su posición geoestratégica en oportunidades para sus pobladores, y también para los habitantes de los municipios vecinos cuando Manizales y Pereira logren la articulación de la región Centro Sur y el Área Metropolitana del Centro Occidente, abrazando a Santa Rosa de Cabal y Marsella para llegar hasta Cartago y Armenia para conformar un mercado interno de 1,5 millones de habitantes.

En consecuencia, habrá impactos económicos, ambientales y sociales, fruto de unas nuevas dinámicas que en lugar de competir obligarán a la complementariedad de la economía risaraldense y caldense, para aprovechar las diferentes competencias territoriales en la toma de decisiones conjuntas buscando construir sinergias que permitan impulsar un mayor desarrollo regional, así los grandes beneficios se acompañen de algunas

externalidades negativas mitigables, como la pérdida de pequeños negocios y la afectación de algunas empresas locales de transporte, por ejemplo, todo fruto de acciones supramunicipales que deben resolverse en Chinchiná, Palestina y Santa Rosa de Cabal al llegar el Megabus o llevar el SITP de Manizales, pasando por estas centralidades vecinas cuyos pobladores podrán hacer uso del transporte urbano para estudiar en las Universidades de las capitales cafeteras. Tras el establecimiento de un sistema de equipamientos integrado a la estructura urbana común, los hechos metropolitanos beneficiosos para el interés general, que no podrán ser desconocidos por los alcaldes, obligarán a su reconocimiento por los entes municipales y a implementar modelos de gobernanza, conforme sus fronteras se vayan haciendo difusas o porosas, sobre todo desde ahora porque este hecho anticipado que empieza a abrir los caminos de integración desde Chinchiná, surge desde la base y la localidad, y no desde instancias superiores externas.

Definitivamente, de prosperar dicha integración conforme se expanda el transporte urbano hasta las vecindades, cuando demos el paso que no hemos podido dar desde Manizales con la movilidad regional, los impactos a largo plazo permitirán un balance positivo insospechado, que no se debe hacer en términos de ventajas y perjuicios de coyuntura, pues habrá además de economías de escala para inversiones que aprovecharán el nuevo escenario de oportunidades, nuevos actores sociales que entrarán a disputar las estructuras de poder, surgiendo así la necesidad imperiosa de reencontrar la identidad local y regional para reconocernos en los cambios, o de lo contrario no se podrá actuar como colectivo para enfrentar el desafío como ciudad intermedia obligada a conurbarnos para no palidecer bajo las acciones metropolitanas ejercidas desde Medellín y Cali, y para aprovechar las ventajas de la integración. Al fin y al cabo el aire de estas montañas y el agua que fluye por nuestras cuencas, al igual que las relaciones sociales y económicas fundamentadas de nuestra historia común, también al estar compartidas nos integran.

Profesor Universidad Nacional de Colombia <http://galeon.cts-economia> [Ref.: La Patria. Manizales, 2017/03/27]  
Imagen: Ciudad Región y Chinchiná, en <http://www.rutasdelpaisajeculturalcafetero.com> y Wikipedia.org (Adapt)

#### **Relacionados:**

- Café y Ciudad Región <http://www.bdigital.unal.edu.co/51219/1/cafeyciudadregion.pdf>
- Centro Interpretativo de la Ruta del Café CIRCA <http://www.bdigital.unal.edu.co/51858/>
- Chinchiná Siglo XXI <http://www.bdigital.unal.edu.co/4437/1/gonzaloduqueescobar.201155.pdf>
- Dimensión urbano-regional de la movilidad <http://www.bdigital.unal.edu.co/56200/>
- Eje Cafetero: Visión retrospectiva y prospectiva del desarrollo regional <http://www.bdigital.unal.edu.co/2400/1/gonzaloduqueescobar.201026.pdf>
- El desarrollo urbano y económico de Manizales. <http://www.bdigital.unal.edu.co/50714/>
- Elementos para la construcción de una visión estructurada del desarrollo de Caldas <http://www.bdigital.unal.edu.co/44850/1/elementosparaunavisiondecaldas.pdf>
- Infraestructura de conectividad regional: impactos y desafíos para Santa Rosa de Cabal <http://www.bdigital.unal.edu.co/48008/2/infraestructuradeconectividadregional.pdf>
- La Ciudad Región Pereira-Manizales <http://www.bdigital.unal.edu.co/48164/>
- Manizales: funciones urbanas y metropolitanas <http://www.bdigital.unal.edu.co/5699/>