

**LINEAMIENTOS Y ESTRATEGIAS DE INTEGRACIÓN REGIONAL PARA LA
VEREDA COLOMBIA (KILÓMETRO 41), MUNICIPIO DE MANIZALES, CALDAS.
APORTES PARA UNA PROPUESTA DE DESARROLLO REGIONAL SOSTENIBLE.**

**MARIA DEL SOCORRO ZULUAGA RESTREPO
GERMAN ALONSO DAMIAN RESTREPO**

**Trabajo de grado presentado como requisito para optar al título de
Magíster en Desarrollo Regional y Planificación del Territorio**

**Director
Geólogo ROGELIO PINEDA MURILLO
Magíster en Desarrollo Sostenible y Medio Ambiente**

**UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE MANIZALES
FACULTAD DE ESTUDIOS SOCIALES Y EMPRESARIALES
MAESTRÍA DESARROLLO REGIONAL Y PLANIFICACIÓN DEL TERRITORIO
MANIZALES
2011**

Nota de aceptación

Firma del presidente del jurado

Firma del jurado

Firma del jurado

Manizales, ____ de _____ de 2012

CONTENIDO

1.	INTRODUCCION	10
2.	OBJETIVOS	12
2.1.	GENERAL	12
2.2.	OBJETIVOS ESPECÍFICOS	12
3.	PREGUNTA DE INVESTIGACIÓN	13
3.1.	SUPUESTO DE INVESTIGACION “HIPOTESIS”	13
4.	PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA	14
5.	JUSTIFICACION	16
6.	MARCO CONTEXTUAL	17
6.1.	DIMENSION DEL DESARROLLO AMBIENTAL	22
6.1.1.	SUELO	24
6.1.2.	AGUA	26
6.1.3.	BIODIVERSIDAD (BOSQUES NATURALES)	27
6.1.4.	AMENAZAS Y RIESGOS	27
6.2.	DIMENSION DEL DESARROLLO SOCIAL	30
6.2.1.	DEMOGRAFÍA	30
6.2.2.	EDUCACIÓN	32
6.2.3.	VIVIENDA	34
6.3.	DIMENSION DEL DESARROLLO ECONOMICO	38
6.3.1.	SISTEMAS DE PRODUCCIÓN	38
6.4.	DIMENSION DEL DESARROLLO INSTITUCIONAL	39
6.4.1.	ACUEDUCTO	39
6.4.2.	ALCANTARILLADO	40
6.4.3.	ASEO	40
6.4.4.	OTRAS REDES	40
6.4.5.	VÍAS	40
6.4.6.	EDUCACIÓN	42
6.4.7.	SALUD	43
6.4.8.	PRESENCIA INSTITUCIONAL	43
7.	MARCO CONCEPTUAL	44
7.1.	UNA RESEÑA SOBRE EL CONCEPTO DE DESARROLLO	44
7.1.1.	ACERCA DEL DESARROLLO SOSTENIBLE	45

7.1.2.	ACERCA DEL DESARROLLO HUMANO	47
7.1.3.	ACERCA DEL DESARROLLO A ESCALA HUMANA	49
7.2.	ACERCA DEL DESARROLLO TERRITORIAL	51
7.2.1.	LA GLOBALIZACIÓN EN EL ENTORNO TERRITORIAL LOCAL.	53
7.2.2.	ACERCA DE LA PLANEACIÓN DEL TERRITORIO	55
7.2.2.1.	DESCONCENTRACIÓN ADMINISTRATIVA	56
7.2.2.2.	DELEGACIÓN ADMINISTRATIVA EN COLOMBIA	56
7.2.2.3.	DESCENTRALIZACIÓN ADMINISTRATIVA EN COLOMBIA	57
7.2.2.4.	AUTONOMÍA ADMINISTRATIVA	59
7.3.	EL TERRITORIO	60
7.4.	PLANIFICACIÓN Y ORDENAMIENTO TERRITORIAL	63
7.5.	CONCEPTO DE DESARROLLO URBANO	67
7.6.	RELACIÓN ENTRE EL DESARROLLO NACIONAL Y EL URBANO	68
7.7.	RELACIONES ENTRE EL DESARROLLO REGIONAL Y EL URBANO	69
7.8.	EL DESARROLLO URBANO Y EL AMBIENTE	69
7.9.	INSTRUMENTOS DE PLANIFICACIÓN	69
8.	MARCO METODOLOGICO	74
8.1.	UNIDA DE ANALISIS Y DE INVESTIGACION.	74
8.2.	TIPO DE INVESTIGACIÓN	74
8.3.	VARIABLES FUNDAMENTALES DE ESTUDIO.	75
8.4.	TECNICAS E INSTRUMENTOS DE LA INVESTIGACION.	75
8.5.	TECNICAS E INSTRUMENTOS DISEÑADOS Y APLICADOS EN LA INVESTIGACIÓN.	76
8.5.1.	VISITA DE CAMPO.	76
8.5.2.	CONVERSATORIO	77
8.5.3.	ENTREVISTA GUIADA	77
8.5.4.	ENCUESTA	80
8.6.	SISTEMATIZACION DE LOS INSTRUMENTOS	83
8.6.1.	IDEAS FUERZA DE LAS PERSONAS PARTICIPANTES EN EL CONVERSATORIO	83
8.6.2.	SISTEMATIZACIÓN DE LA ENTREVISTA GUIADA.	89
8.6.3.	SISTEMATIZACIÓN DE LA ENCUESTA.	93
9.	RESULTADOS Y DISCUSION	101

9.1. SISTEMAS ESTRUCTURANTES.	101
9.1.1. MOVILIDAD FERROVIARIA	102
9.1.1.1. RED FÉRREA DEL ATLÁNTICO	104
9.1.1.2. RED FÉRREA DEL PACÍFICO	105
9.1.1.3. PROPUESTAS QUE CONTRIBUYEN A LA MOVILIDAD FÉRREA	110
9.1.2. MOVILIDAD VIAL.	112
9.1.2.1. INFRAESTRUCTURA VIAL DEL OCCIDENTE.	113
9.1.2.2. CONCESIONES VIALES	122
9.1.2.2.1. CONCESIÓN AUTOPISTA DEL CAFÉ	123
9.1.2.2.2. CONCESIÓN BUGA – TULÚA – LA PAILA	126
9.1.2.2.3. CONCESIÓN DEL VALLE DEL CAUCA Y CAUCA	129
9.1.2.2.4. DOBLE CALZADA BUGA - BUENAVENTURA	134
9.1.2.3. PROPUESTAS QUE CONTRIBUYEN A LA MOVILIDAD VIAL.	136
9.1.2.3.1. AUTOPISTAS DE LA MONTAÑA	136
9.1.2.3.2. TRANSVERSAL DE CALDAS	139
9.1.2.3.3. CIRCUITO CENTRO -SUR	141
9.1.3. MOVILIDAD FLUVIAL.	143
9.1.3.1. LA VERTIENTE DEL PACÍFICO	143
9.1.3.2. LA VERTIENTE DEL ORINOCO	144
9.1.3.3. LA VERTIENTE DEL AMAZONAS	144
9.1.3.4. LA VERTIENTE DEL CARIBE	144
9.1.3.4.1. HOYA MAGDALENA-CAUCA	144
9.1.3.4.2. EL RÍO CAUCA	145
9.1.4. AEROCAFÉ.	152
9.2. IDENTIFICACION DE LOS INSTRUMENTOS DE PLANIFICACION PARA LA VEREDA COLOMBIA, KILÓMETRO 41.	156
9.2.1. EL ESTATUTO URBANÍSTICO.	157
9.2.2. LA LEY ORGÁNICA DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL.	159
9.2.3. PLAN DE DESARROLLO 2010-2014 LEY 1450 DE 2011	160
9.2.4. PLAN DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL DE MANIZALES.	162
9.2.4.1. PLAN PARCIAL PARA SUELO DE EXPANSIÓN	163
9.2.5. PLAN BÁSICO DE ORDENAMIENTO DE NEIRA.	168
9.2.6. PLAN BÁSICO DE ORDENAMIENTO DE ANSERMA.	170

9.2.7.	RESULTADOS DE LA REVISIÓN A LOS INSTRUMENTOS DE PLANIFICACIÓN.	172
9.3.	LOS ACTORES SOCIALES E INSTITUCIONALES EN LA ESTRATEGIA DE PROMOCIÓN DEL KILÓMETRO 41.	175
9.4.	LINEAMIENTOS DE INTEGRACIÓN REGIONAL - VEREDA COLOMBIA, KILÓMETRO 41.	183
9.4.1.	DIMENSIÓN AMBIENTAL	183
9.4.2.	DIMENSIÓN FISICO-ESPACIAL.	185
9.4.3.	DIMENSIÓN SOCIAL.	187
9.4.4.	DIMENSIÓN ECONÓMICA.	190
9.4.5.	POLÍTICO–INSTITUCIONAL.	190
9.5.	APROXIMACIÓN A LA PROPUESTA DE DESARROLLO REGIONAL SOSTENIBLE PARA EL KILÓMETRO 41. ¿EN QUÉ SE ESTÁ PENSANDO?	191
10.	CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES	201
10.1.	CONCLUSIONES	201
10.2.	RECOMENDACIONES	203
11.	BIBLIOGRAFIA	205

LISTA DE TABLAS

Tabla No. 1.	Ocupación del suelo corregimiento Colombia.	24
Tabla No. 2.	Afluentes hídricos del corregimiento Colombia.	28
Tabla No. 3.	Vulnerabilidad por amenazas y riesgos Kilómetro 41. 29	
Tabla No. 4.	Composición de la Población por grupos de edades en el Corregimiento Colombia.	31
Tabla No. 5.	Composición de la Población por género y grupo de edad en el Corregimiento Colombia.	32
Tabla No. 6.	Matricula Institución Educativa Giovanni Montini.	32
Tabla No. 7.	Número de Estudiantes por Ciclo Educativo.	33
Tabla No. 8.	Nivel educativo de la población Corregimiento Colombia.	34
Tabla No. 9.	Material Predominante de las Paredes Exteriores.	35
Tabla No. 10	Servicios Públicos en Unidades de Vivienda.	36
Tabla No. 11.	Número de cuartos por Unidad de Vivienda.	38
Tabla No. 12.	Instrumentos de Manejo u Ordenamiento del Territorio.	72
Tabla No. 13.	Toneladas Transportadas.	108
Tabla No. 14.	Trazados y tramos de vía que consolidan el Sistema Estructurante	113

Tabla No. 15.	Inventario visual de la Red Primaria – Invias 2009.	117
Tabla No. 16.	Troncal de Occidente –Tramos y tipo de superficie.	118
Tabla No. 17.	Troncal del Eje Cafetero –Tramos y tipo de superficie.	119
Tabla No. 18.	Transversal Cafetera –Tramos y tipo de superficie.	120
Tabla No. 19.	Tramos concesión vial Buga – Tulúa – La Paila.	125
Tabla No. 20.	Distribución del Tráfico por Categoría.	128
Tabla No. 21.	Avance de obras Concesión Valle del Cauca y Cauca.	129
Tabla No. 22.	Volumen del tráfico concesión Valle del Cauca y Cauca 2003 – 2008.	130
Tabla No. 23.	Composición del tráfico anual 2003-2008.	131
Tabla No. 24.	Tramos de obra en doble calzada Buga-Buenaventura.	133
Tabla No. 25.	Tramos de proyecto Autopista de la Montaña.	137
Tabla No. 26.	Resumen de costos estimados de obras en Anillo vial Centro-Sur	142
Tabla No. 27.	Composición de predios adquiridos para la construcción del Aeropuerto del Café.	155
Tabla No. 28.	Normatividad uso de vivienda.	165
Tabla No. 29.	Normatividad Uso de Comercio, Industrial e Institucional. Kilómetro 41.	165
Tabla No. 30.	Usos del suelo permitidos en el Kilómetro 41.	166

LISTA DE GRAFICAS

Gráfico No. 1.	Distribución % de la Población por rangos de edad en el Corregimiento Colombia.	31
Gráfico No. 2.	Población por Género y Grupos de Edad.	32
Gráfico No. 3.	Distribución % del Nivel Educativo de la Población.	34
Grafica No. 4.	Material Predominante de los Pisos por número de Unidades de Vivienda.	35
Gráfico No. 5.	Servicios Públicos en Unidades de Vivienda.	36
Gráfico No. 6.	Estratificación y Personas por Hogar.	37
Gráfico No. 7.	Condición de Ocupación por número de Unidades de Vivienda.	38
Gráfico No. 8.	Plano arquitectónico de la Institución educativo Giovanni Montini.	43
Gráfico No. 9.	Esquema del concepto de Desarrollo	53
Gráfico No. 10.	Esquema de Descentralización Territorial.	59
Gráfico No. 11.	Importancia e Interés de Actores Institucionales y Políticos	94
Gráfico No. 12.	Importancia e Interés de los Actores Sociales en los Procesos De Promoción del Kilómetro 41.	95
Gráfico No. 13.	Incidencia de los actores en las propuestas formulas para	

promover el crecimiento y desarrollo del Km 41.

97

Gráfico No. 14.	Importancia de sacar adelante procesos, iniciativas e Instrumentos para consolidar Desarrollo en el Kilómetro 41.	
	98	
Gráfico No. 15.	Esquema de la Red férrea del Pacífico.	111
Gráfico No. 16.	Tráfico anual por peajes (millones de vehículos)	124
Gráfico No. 17.	Composición anual del tráfico por categoría.	124
Gráfico No. 18.	Tráfico Promedio Diario-TPD- Histórico PISA.	127
Gráfico No. 19.	Esquema de los tramos concesión del Valle del Cauca y Cauca.	128
Gráfico No. 20.	Crecimiento y variación del tráfico concesión Valle del Cauca y Cauca 2003-2008	130
Gráfico No. 21.	Comportamiento de la composición anual del tráfico por categoría 2003-2008.	131

LISTA DE MAPAS

Mapa No. 1.	Ubicación geográfica del Corregimiento1, Kilómetro 41.	19
Mapa No. 2.	Ubicación del Kilómetro 41 dentro del contexto Nacional.	21
Mapa No. 3.	Suelo de Protección Rural Kilómetro 41.	23
Mapa No. 4.	Red Férrea Nacional.	101
Mapa No. 5.	Trazado de Red Férrea del Pacífico.	106
Mapa No. 6.	Red Vial Nacional año 2006.	116
Mapa No. 7.	Concesión Autopista del Café.	122
Mapa No. 8.	Concesión Buga-Tulúa- La Paila.	125
Mapa No. 9.	Principales Corredores de Comercio Exterior.	132
Mapa No. 10.	Tramos Proyecto Vial Autopista de la Montaña.	136
Mapa No. 11.	Trazado de la Transversal de Caldas.	137
Mapa No. 12.	Trazados de Anillo vial Centro-Sur.	141
Mapa No. 13.	Clasificación del Suelo Kilómetro 41.	163
Mapa No. 14.	Suelos de Protección Rural Kilómetro 41.	164

LISTA DE FOTOS

Fotografía No. 1.	Panorámica de viviendas ubicadas a orillas de la vía férrea.	26
Fotografía No. 2.	Desembocadura de la quebrada Llano Grande en el río Cauca.	28
Fotografía No. 3.	Cuenca alta Río Cauca.	147

Fotografía No. 4	Trazado de Aeropuerto del Café.	154
Fotografía No. 5.	Límites entre los Municipios de Neira y Manizales.	167
Fotografía No. 6.	Límites entre los Municipios de Anserma y Manizales.	170

RESUMEN

El Corregimiento 1 denominado Colombia, está ubicado al Nor-Occidente del Municipio de Manizales y ocupa un área aproximada de 4.332 hectáreas. El principal asentamiento humano se encuentra en Puente Colombia y cuenta con una temperatura promedio de 25°C, su topografía es plana y ondulada. De acuerdo a diferentes estudios que se han realizado, como el de Corpocaldas en su Agenda Ambiental (2002), se considera el corregimiento como alternativa de polo agroindustrial y núcleo Industrial de Manizales.

Su ubicación geográfica y características ambientales dentro del llamado Triangulo de Oro: Cali–Medellín–Bogotá, así como el avance alcanzado en el desarrollo de infraestructura vial, la implementación de la vía férrea con el Tren de Occidente, la conexión con el proyecto del puerto de Tribugá y la construcción del aeropuerto Aerocafé, hacen que este territorio sea visto como estratégico para la articulación con los municipios y departamentos vecinos desde una perspectiva de desarrollo regional sostenible. Durante varias décadas se han formulado propuestas para impulsar la región que hasta hoy no han sido concretadas, a pesar de que diferentes actores, gremiales, políticos, comunitarios, sociedad civil y academia, reconocen la importancia y conveniencia que tiene la zona de estudio.

Lo que busca esta investigación de tesis de maestría, a partir de la implementación de una metodología descriptiva-explicativa, es analizar si la vereda Colombia, centro poblado “Kilómetro 41”, por su ubicación estratégica, su topografía, los proyectos viales, ferroviario y aéreo, que se están concretando a su alrededor, así como su vocación agropecuaria y la clasificación de los diferentes usos de suelo que se le han dado en los Planes de Ordenamiento Territorial, le permiten convertirse en un centro de desarrollo sub-regional, donde se puedan ubicar diferentes actividades además de las de vivienda, la industria, agroindustria, o como se ha planteado en los estudios realizados, permiten la ubicación de un puerto seco, una plataforma logística o una zona franca.

No obstante y pese a los numerosos intentos fallidos por consolidar la zona como polo de desarrollo regional, este estudio aporta en conclusiones de tiempo y oportunidad existentes para formular y poner en marcha un ambicioso proyecto de desarrollo socioeconómico, aprovechando las ventajas comparativas y competitivas existentes, las relacionadas con su ubicación geoestratégica, la movilidad y conectividad con el resto del país y la normatividad en desarrollo territorial existente.

Palabras Claves: Desarrollo Regional Sostenible, Actores de Desarrollo, Gestión del Suelo, Inclusión Social, Liderazgo, Movilidad, Planificación Territorial.

1. INTRODUCCION

En las relaciones que generan y demandan los espacios globales, hoy es estratégico el papel que pueda tener un territorio geográficamente ubicado en el entorno, para propiciar dinámicas de integración regional y/o la conformación de redes que favorezcan las relaciones comerciales, otorgando el soporte que demanda el desarrollo societal, y entendido este como la articulación de lo económico, social, ambiental y cultural, favoreciendo el bienestar de las personas y el crecimiento como personas; tal como quedará sustentado más adelante con los aportes teóricos de Max-Neef, Sen y Boisier. En consideración a ello, el presente trabajo deja a disposición del lector un estudio de caso, en un espacio local concreto, Vereda Colombia – centro poblado “ Kilómetro 41”, del Municipio de Manizales, ubicado en el entorno Geográfico de la sub región centro-sur del departamento de Caldas, que brinda oportunidad para neutralizar la crisis de carácter sistémico que vive el país en lo económico, el agotamiento del enfoque sectorial y coyuntural de la gestión, lo que ha resquebrajado las relaciones entre Municipios y Departamentos del eje cafetero, así como el debilitamiento de las relaciones gubernamentales y la ausencia de participación por parte de los actores civiles en los diferentes ordenes de la sociedad.

El área de estudio es un espacio geográfico sobre el cual confluye un sistema estructurante definido por: la vía que conecta Manizales con Medellín, la red férrea que cruza la zona, la cercanía con el proyecto en ejecución Aeropuerto de Palestina – Aerocafé–, la proximidad a la autopista del Café, el Puerto de Transferencia de Carga impulsado en La Felisa y la iniciativa en marcha de Autopista de la Montaña, entre otros.

Los antecedentes muestran que las iniciativas formuladas han proliferado en diversidad de áreas del conocimiento, como aquellas que han bosquejado diseños de núcleo agroindustrial (Giraldo, 2001), otras que se han enmarcado dentro de anteproyectos de ordenamiento territorial para la zona de influencia de la Troncal de Occidente y la vereda Colombia (CRECE, 1998), acogidas en parte en los diversos Planes de Ordenamiento Territorial y Planes de Desarrollo y otras que resaltando las ventajas geoestratégicas han formulado procesos de conurbación y de consolidación a través de asociaciones o conformación de un área metropolitana; todas ellas relegadas a anaqueles ante los pocos avances que se observan.

Desde estos aspectos el trabajo se constituye en un aporte para determinar las disfuncionalidades que se han generado e impiden avanzar en materia de integración

sub regional y por consiguiente el que seamos vulnerables a las amenazas sobre las nuevas dinámicas que impone la globalización, donde las complementariedades y la consolidación de conglomerados se constituyen en verdaderas estrategias para hacer frente a estos nuevos retos y avanzar en los procesos de desarrollo regional y nacional que requiere el país.

2. OBJETIVOS

2.1. GENERAL

Identificar lineamientos y estrategias para la integración regional de la vereda Colombia, Municipio de Manizales, que lo consoliden como un centro nodal que dinamiza el desarrollo regional sostenible en la Ecorregión del Eje Cafetero.

2.2. OBJETIVOS ESPECÍFICOS

- 2.2.1. Realizar un diagnóstico integral del territorio a partir de información secundaria, principalmente.
- 2.2.2. Identificar y caracterizar los principales sistemas estructurantes actuales del territorio en sus relaciones urbano-regionales; así como los ajustes o complementos que requiere para un nuevo paradigma de integración regional.
- 2.2.3. Identificar los actores sociales e institucionales, necesarios para promover el desarrollo y el crecimiento económico de la región, en un marco de sostenibilidad ambiental.
- 2.2.4. Identificar y analizar los instrumentos de planificación territorial que requiere la vereda Colombia para propiciar la articulación y el desarrollo regional planteado.
- 2.2.5. Proponer lineamientos y estrategias que coadyuven a la implementación de una propuesta público-privada de Desarrollo Regional Sostenible para la zona.

3. PREGUNTA DE INVESTIGACIÓN

¿Cuáles son los lineamientos y mecanismos que permiten consolidar la vereda Colombia, como eje central de un proceso de integración territorial regional, que posibiliten un desarrollo regional sostenible?

3.1. SUPUESTO DE INVESTIGACION “HIPOTESIS”

El aprovechamiento de los atributos físico-espaciales de la vereda Colombia en Manizales, en un marco político y de redes socio-institucionales innovadoras y fortalecidas, harán de la zona un centro nodal de características excepcionales en la Ecorregión del Eje Cafetero para el desarrollo regional sostenible.

4. PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA

En los últimos cuarenta años se han concebido desde el pensamiento algunos actores de nuestra sociedad e instituciones de diversa índole, una serie de proyectos que se encaminaban a promover un crecimiento económico en aras de generar el bienestar del colectivo social, ideas que plenamente se encontraban enmarcadas en las políticas neoliberales, las cuales ataban la calidad de vida a aspectos de criterio económico, como factor primordial del crecimiento y desarrollo para garantizar la satisfacción de la sociedad. Hoy con la generación de nuevo conocimiento en materia de desarrollo local y en la esfera tecnológica, se ha avanzado en innovaciones de procesos productivos y de prestación de servicios, observándose la imperante necesidad de articular y generar lineamientos que promuevan un desarrollo local integral sostenible, permitiendo crear una identidad que impulse al mercado local en el contexto internacional, respetando las diversas dimensiones que involucra el crecimiento y el desarrollo de nuestra sociedad para garantizar un futuro a las generaciones venideras.

La industria de Manizales presenta deficiencias en materia de espacio físico territorial para promover la consolidación del tejido empresarial e igualmente es carente de infraestructura en materia de transporte aéreo, marítimo, férreo y vial, lo cual ocasiona incrementos sobre los costos de producción para alcanzar los mercados de mayor asentamiento poblacional ubicados equidistantemente (Bogotá- Cali – Medellín) y otros mercados extra-regionales como el Venezolano, Peruano y Ecuatoriano a donde se exporta buena parte de la producción(DANE, 2011); en consideración a estos aspectos se genera el presente estudio de caso retomando una iniciativa promovida por el grupo de investigación CID de la Universidad Nacional de Colombia y el Departamento de Planeación del Municipio de Manizales, en el marco de la elaboración del Plan de Desarrollo Urbano como noción polo de desarrollo del año 1970, el cual promovía el fortalecimiento de la región centro occidental, mediante la conformación de un sistema urbano de “Conurbación Discontinua” y que recomendaba en uno de sus apartes la necesidad de vincular a Manizales con el corredor del Cauca, a través de la construcción de la vía Manizales–Tres Puertas–Km 41–Irra y la consolidación de una zona de expansión en la Vereda Colombia que atendiera las dinámicas de crecimiento poblacional y de producción a nivel industrial, generando integración en el área de influencia de Manizales en el contexto de la conformación de un polo de desarrollo entre los tres departamentos de Caldas, Risaralda y Armenia para contrarrestar la influencia de las tres principales capitales ubicadas en el centro y occidente del país.

La actual coyuntura en consolidación físico-espacial de los sistemas estructurantes existentes en el Km 41, principalmente de tipo vial, exigen la consideración definitiva de una propuesta de desarrollo regional para la zona que reclame el papel de territorio protagónico y dinamizador socioeconómico de Caldas y el Triangulo de Oro de Colombia.

5. JUSTIFICACION

El presente trabajo se consolida a través de un estudio de caso, el cual se circunscribe a la Vereda Colombia, centro poblado “Kilómetro 41”, como zona de expansión que permita la integración del área de influencia y su consolidación como nodo de integración regional en consideración al Plan de Desarrollo de 1970 para la ciudad, el cual involucraba una serie de obras en materia de infraestructura que articulaban un sistema estructurante y proyectaba a Manizales por varias décadas sobre los requerimientos que en los noventa provocarían la apertura de mercados, con la globalización de las relaciones comerciales y económicas para nuestro país.

Hoy, luego de cuarenta años de ejercicios de planeación territorial y la consolidación de una buena parte de esos proyectos en materia de infraestructura, como la Autopista del Café, la operación de la Troncal de Occidente, que brindan conectividad a la región, la rehabilitación de la Vía Férrea, para encontrar una salida al pacífico Colombiano, el cierre financiero y puesta en marcha de las obras de infraestructura del Aeropuerto de Palestina “Aerocafé”, con posibilidades de brindar oportunidades a nuestros productores en la expansión de nuevos mercados nacionales y las connotaciones de carácter estratégico a nivel internacional, mas las recientes declaraciones del mandatario local Juan Manuel Llano Uribe, de concentrar en las inmediaciones del centro poblado “Kilómetro 41” un puerto seco¹ y una zona franca que sea utilizada como centro de distribución brindándole servicios a las grandes superficies e incluso a los grandes importadores, constituyen elementos que destacan la actualidad del tema.

Esta investigación pretende dejar las bases para la consolidación de propuesta definida de desarrollo regional sustentable para la zona, partiendo del reconocimiento de los diferentes intentos aislados y no concluidos que se han realizado hasta el momento para desarrollar la zona como un polo de desarrollo socioeconómico para el departamento, la Ecorregión del eje cafetero y la zona geográfica denominada “Triangulo de oro Colombiano”.

¹ El Municipio le apuesta a un puerto seco en el Kilómetro 41. Diario La Patria 07 de Abril de 2010. Manizales.

6. MARCO CONTEXTUAL

La reseña histórica que se presenta del Municipio de Manizales y el Corregimiento Colombia es tomada en resumen de la Agenda para la Gestión Ambiental del Municipio de Manizales, (Corpocaldas, 2002)

Los primeros pobladores de esta región fueron las tribus Carrapas y Quimbayas que tenían sus dominios al norte y sur respectivamente, Manizales era la zona fronteriza entre ambas culturas. Los Antioqueños iniciaron las incursiones a las tierras caldenses a principios del siglo XIX, ya que los territorios de Marinilla, Abejorral, Rionegro, la Ceja y Sonson entre otros, se adjudicaron en su totalidad. Como consecuencia de ello, fueron estableciendo pueblos a su paso por los suelos de Caldas, inicialmente Aguadas, Pacora y Salamina, que se convirtió en el centro de expansión de la cultura Antioqueña.

En este proceso de colonización y amansamiento de las tierras, quienes llegaban se ubicaban en los ambientes más benévolos, en los suelos más productivos y accesibles a los caminos de arriería y cerca de los poblados siempre y cuando no hubieran sido concedidos por la Corona. En 1834 se construyeron cabañas en el sector occidental del Cerro Sancancio y en inmediaciones del río Chinchiná, donde empezaron a tumbar la selva y a implantar cultivos y pastos en los fértiles suelos de Manizales.

La exuberancia y la bondad de los nuevos territorios pronto fueron noticia y en 1848 organizaron la expedición de los 20. Los integrantes llegaron a su destino en 1849 y solicitaron ante la cámara provincial de Antioquia el derecho de propiedad que les fue otorgado el 12 de octubre del mismo año. De esta forma se le dio vida a Manizales de manera oficial y jurídica, en el territorio comprendido entre los ríos Guacaica y Chinchiná y desde el río Cauca hasta la cima de la cordillera central en el páramo de Letras.

La versión más difundida respecto al origen del nombre de Manizales se relaciona con la abundancia de roca de granito de color gris con incrustaciones de color café o negro, denominada maní, que se encontraba en la quebrada que cruzaba de oriente a occidente el Municipio, en especial el valle de la Enea, debido a esto FERMIN LOPEZ bautizo dicha quebrada con el nombre de Manizales, el cual por exótico y sonoro fue adoptado como nombre del Municipio (Arboleda 1999).

Manizales se convirtió en el centro de intercambio comercial, ya que confluían los caminos que comunicaban a Antioquia con el Cauca y aquellos que remontaban la agreste topografía de la cordillera Central para llegar al puerto de Honda sobre el Río

grande de la Magdalena. Manizales tuvo una economía de mercados ya que producía alimentos y animales para venderle al ejército y con ello aceleraron el desarrollo local.

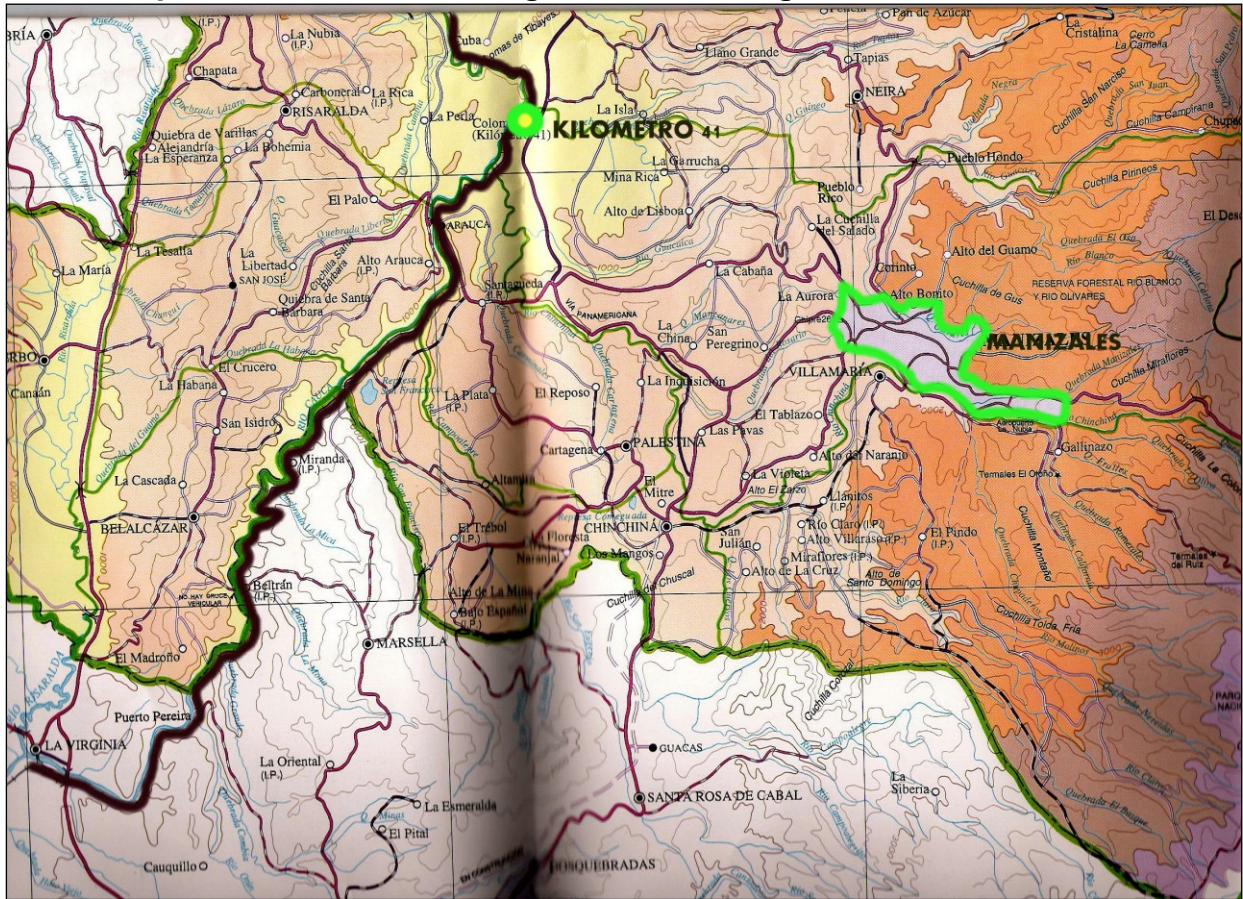
En una segunda etapa del crecimiento se presenta el café, actividad que solo podían practicar las personas más adineradas, dada la importancia que adquirió se convirtió en la actividad económica más representativa de Manizales. En 1870 llegaron a las zonas altas del Municipio los colonizadores provenientes del altiplano Cundi-Boyacense, trayendo para esas regiones sistemas productivos como la papa.

A través de la ley 17 de 11 de abril de 1905 se crea el Departamento de Caldas y se declara a Manizales como su capital. El Municipio de Manizales cuenta con un área de 43.948² hectáreas, en el área rural el Municipio se divide en siete corregimientos, y cincuenta y nueve veredas.

El Corregimiento 1, con su centro poblado “Kilómetro 41”, está ubicado al Noroccidente del municipio de Manizales, ocupa un área aproximada de 4.332 hectáreas, se encuentra constituido por la vereda Puente Colombia y varios sitios importantes, como son Raumazón, La Argentina, La América, La tebaida, El Rubí, el Diamante, Pinares, Lagunilla, Altamira, Tamboral, villa Victoria y La Arabia; Limita al Norte con Neira y Anserma; Al Occidente con Palestina; Al Sur con el corregimiento el Remanso y Al Oriente con el Corregimiento La Cristalina.

² Dato tomado de la agenda ambiental - Corporación Autónoma Regional de Caldas 2002

Mapa No. 1. Ubicación Geográfica del Corregimiento 1, Kilómetro 41



Fuente: Estudio de Mercado, Estación del ferrocarril Km 41.

El territorio del corregimiento se encuentra ubicado a una altura por debajo de los 1000 m.s.n.m, presenta por el fenómeno de la lluvia, unas precipitaciones de 2.000 a 6.000 mm/año y cuenta con una temperatura promedio de 25°C, en cercanías al corregimiento la cristalina su topografía es plana y ondulada, de acuerdo a diferentes estudios que se han realizado como el caso de Corpocaldas en su agenda ambiental, se considera el corregimiento como alternativa de Polo Agroindustrial y núcleo Industrial de Manizales

La vereda Puente Colombia ubicada en el denominado corregimiento uno, en el año de 1996 presentaba una población de 1.494 habitantes, que corresponden a una densidad poblacional de 34.4 habitantes / Km², lo que equivale al 6% del total de la población rural.

En la actualidad presenta una importante infraestructura vial; siendo la carretera panamericana su principal vía de acceso ya que se localiza sobre la vía que conduce de Manizales a Medellín, cerca al sitio conocido como tres puertas.

Sus suelos se caracterizan por la presencia de pendientes moderadamente bajas, la cercanía del río Chinchiná y al río Cauca, hace que la zona sea muy susceptible a inundaciones, aun así los problemas por inestabilidad de laderas no son frecuentes y se matiza por la presencia de numerosos guaduales, los cuales son objeto de conservación.

El Corregimiento se caracteriza porque los predios en su gran mayoría son de gran extensión, lo que hace que su vocación sea predominantemente latifundista ya que solo unos pocos terrenos cuentan con un área menor a 5 Hectáreas.

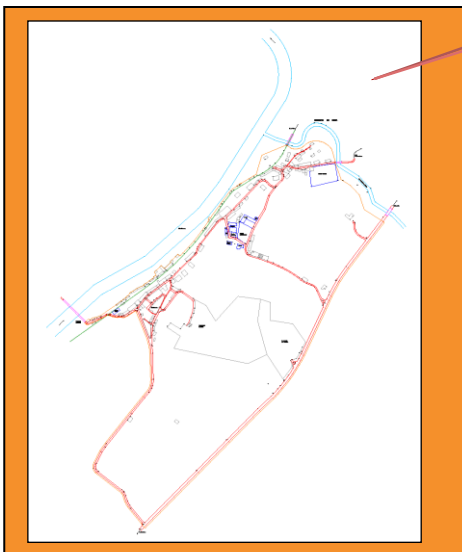
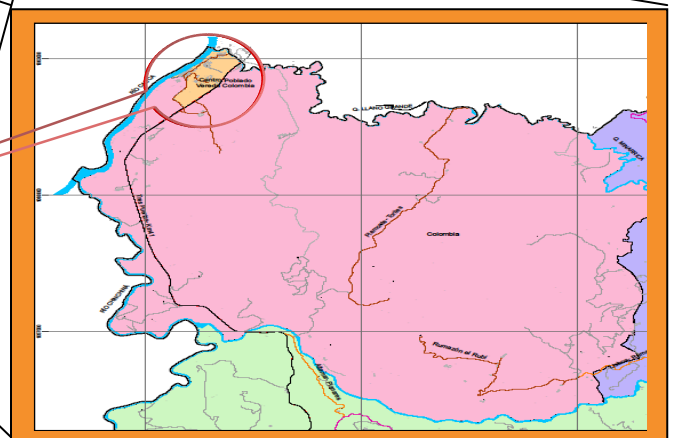
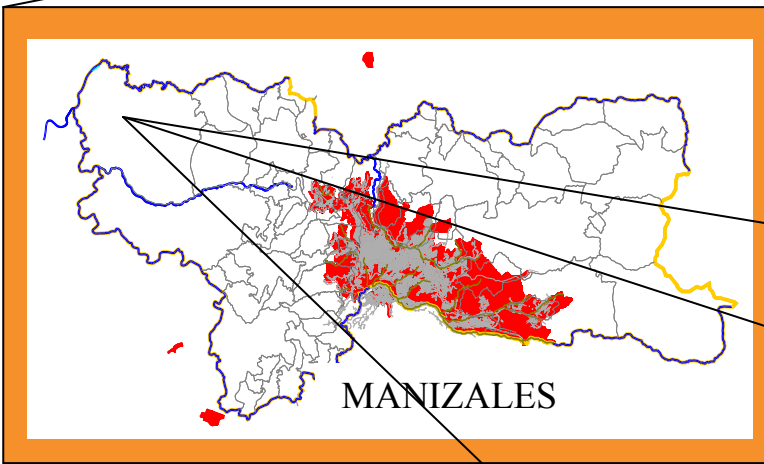
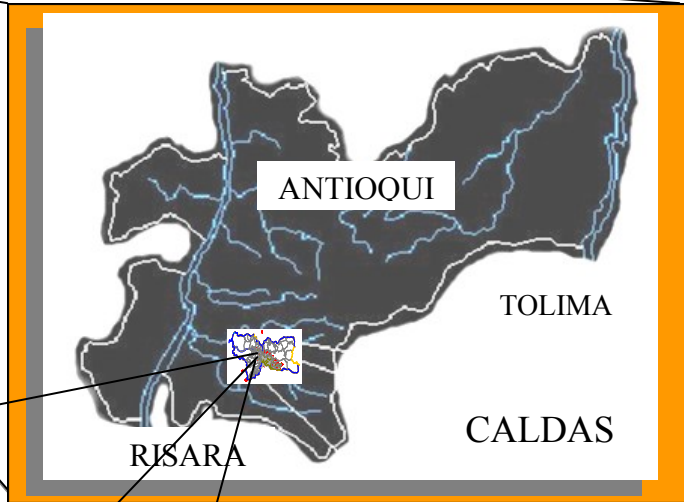
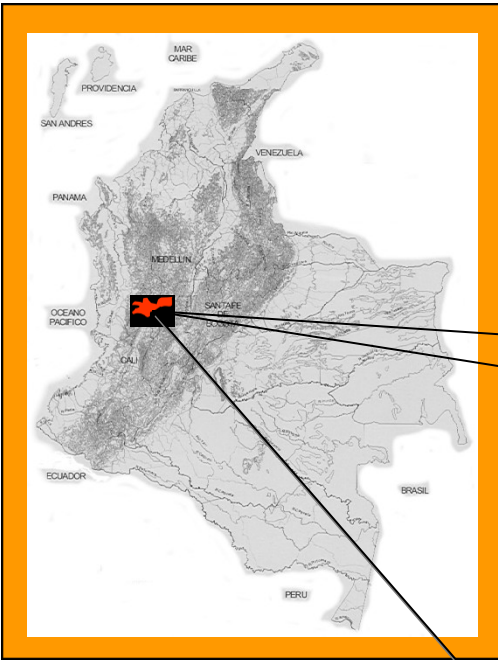
Las características agronómicas son propicias para producción de frutas de clima cálido como opción agrícola y agroindustrial. Estas condiciones de los predios y las inmejorables condiciones de los suelos, hacen de este corregimiento un importante sitio para la práctica de actividades agrícolas y pecuarias extensivas de altas condiciones de tecnificación. (Restrepo: 2007)

Dentro del estudio realizado por Restrepo, para la Secretaría de Planeación del Municipio de Manizales, en el 2007, se ha determinado una Localización general y específica de la Vereda Colombia, Kilómetro 41, ubicada en los siguientes puntos de referencia:

X = 1054995.58	Y = 1155114.59
X = 1063216.69	Y = 1059769.

COLOMBIA

Mapa No. 2. Ubicación del Kilómetro 41 dentro del contexto Nacional



CENTRO POBLADO KM 41

El Kilómetro 41 se encuentra ubicada dentro del llamado triángulo de oro Cali – Medellín – Bogotá³, lo que la privilegia desde la perspectiva económica por su ubicación geográfica, su topografía, y el avance alcanzado en el desarrollo de Infraestructura Vial, la implementación de la Vía Férrea con el Tren de Occidente, la conexión con el proyecto del puerto de Tribugá, localizado en el Municipio de Nuquí (Choco) sobre el pacífico Colombiano al cual podría accederse por Santa Cecilia –Tadó– Las Animas – Nuquí, la cual daría salida a la región, al mar por el pacífico del Choco; la construcción del aeropuerto Aerocafé, entre otros, factores propician condiciones favorables para que se vuelva eje articulador del desarrollo de la región.

Con la prelación de entregar un marco de referencia en las dimensiones que abarca el Desarrollo, se presenta a continuación la información del espacio bajo análisis y considerando el desafío que significó levantarla a través de consultas en bases de datos, y percepciones de la visita de campo, para configurar un diagnóstico rápido de la situación económica, social, de infraestructura e institucionalidad, resaltando igualmente las restricciones de información que presentaron los referentes teóricos preexistentes (publicaciones, estudios, trabajos de grado) en temas de salud, participación social, cultural, recreación y deporte, o de servicios sociales propios de la dimensión Institucional o de condiciones de salud de la población, tasa de fecundidad, morbilidad, calidad de vida, y otras afines a las dimensiones social y económica.

6.1. DIMENSION DEL DESARROLLO AMBIENTAL

De acuerdo a lo ordenado por la ley 388 de 1997, el Municipio de Manizales adoptó el Plan de Ordenamiento Territorial mediante el acuerdo 508 de 2001, en su componente general tiene establecidos varios aspectos como el económico, demográfico y físico.

En el componente físico se establecen principalmente los asuntos tendientes a potenciar a Manizales por su ubicación geográfica, sus características ambientales y paisajísticas y el manejo de las situaciones de riesgo que se presentan en el Municipio.

Igualmente dentro de la base ambiental determina que se deben identificar dentro del Municipio las áreas aptas para el desarrollo urbano teniendo en cuenta parámetros y

³ En Colombia, se le denomina así al área formada por sus tres principales ciudades: Bogotá ubicada en el centro del país, Medellín (noroccidente) y Cali (suroccidente). Dentro del triángulo de oro se encuentran tres ciudades capitales, que conforman el denominado eje cafetero; estas ciudades son, en orden de población: Pereira, Manizales y Armenia.

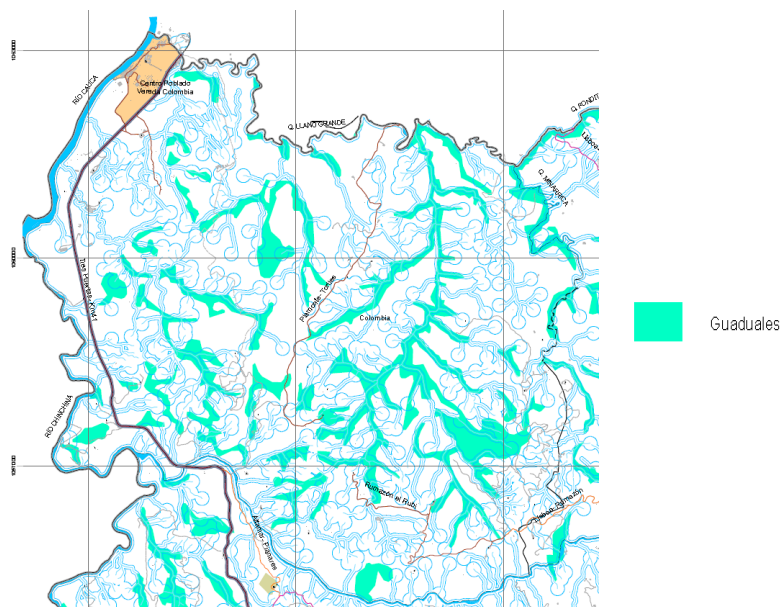
restricciones objetivas de tipo ambiental y ecológico respetando las determinantes ambientales, zonas de reserva ambiental etc.

Por ello el acuerdo 573 de 2003, mediante el cual se modificó el Plan de Ordenamiento Territorial dentro del componente rural ha determinado diferentes zonas de interés ambiental en el área rural y las describe como aquellas que poseen valor desde el punto de vista del recurso hídrico, cobertura boscosa, y ejemplares de flora y fauna que habiten dentro del ecosistema, y establece que las políticas y estrategias para su conservación deberán obedecer a los tratamientos de preservación estricta, conservación activa o regeneración y mejoramiento.

*“Es así que para Manizales se tiene determinado en el Plan de Ordenamiento Territorial como de interés ambiental: La zona de **“Guadales Manizales Bajo**, ubicado en el Corregimiento 1, a lo largo de las quebradas Llano Grande, El Rubí, El Tamboral y sus respectivos afluentes. Estos guadales se ubican de forma dispersa entre las micro cuencas de las quebradas Llano Grande y El Rubí, y Llano Grande y río Guacaica.*

*Para este caso específico en el POT de Manizales, ha determinado los siguientes **Retiros de Corrientes Naturales de Agua y Protección de Nacimientos**; 30 metros a lado y lado de la corriente y 100 metros de radio alrededor del nacimiento, y clasifica dicha zona como de tratamiento de conservación activa”.*

Mapa No. 3. Suelo de Protección Rural Kilómetro 41.



Fuente: Acuerdo 573 de 2003, Suelo de protección rural, áreas de interés Ambiental Corregimiento Colombia.

6.1.1. Suelo

Manizales cuenta con una gran variedad de unidades geológicas de diferentes edades y orígenes. El corregimiento Colombia se caracteriza por presentar en su topografía, desde pendientes suaves a onduladas, hacia el sector central y oriental del mismo se aprecian pendientes moderadas, los suelos de dicho corregimiento han sido aprovechados por sus moradores y por tanto destinados para un uso pecuario en un 60.47% del mismo, se le ha dado una destinación agrícola permanente apenas en un 14,90%, y agrícola temporal con el 1.06%, tiene una ocupación forestal del 23.11%, y ocupados con construcciones en el centro poblado y las requeridas para la infraestructura para las actividades agrícolas en el 0.41%, cuenta con un cuerpo de agua con 0.06%.(Restrepo: 2007)

El 0.36% del territorio está destinado a construcciones principalmente en el centro poblado de Puente Colombia y el 0.05% a la infraestructura diseñada para las actividades agrícolas.

El Corregimiento según los últimos estudios cubre una extensión aproximada de 4.330,9 Has. Las características geológicas de la zona son complicadas debido a la cobertura volcánica y la abundante vegetación en algunos lugares. (Revisión ajuste y actualización cartográfica 2007)

Tabla No. 1. Ocupación del suelo corregimiento Colombia

COBERTURA	ÁREA (mts ²)	PORTAJE%	USO DEL SUELO	AREA (mts ²)	%
Pasto Tecnificado	5.490.559,78	12,71	Pecuario	26.112.364.88	60,47
Pasto no Tecnificado	20.621.622,40	47,75			
Café	1.022.931,17	2,37	Agrícola Permanente	6.436.556.18	14,90
Caña	2.251.367,29	5,21			
Macadamia	2.640.359,22	6,11			
Cultivos Permanentes	812.307,17	1,19			
Cultivos Temporales	457.211,69	1,06	Agrícola temporal	457.211.69	1,06
Bosque	2.238.783,11	5,18	Forestal	9.978.371.20	23,11
Guadua	7.739.773,22	17,92			
Infraestructura Agrícola	21.065,64	0,05		176.649.94	0,41
Construcción	155.584,30	0,36			

Cuerpo de Agua	34.054,47	0,08	Cuerpo de Agua	24.462.48	0,6
TOTAL	43.185.619,46			43.185.616.37	100,00

Fuente: Secretaría de Planeación 2007, Consolidado del estudio de actualización de la cartografía del Kilómetro 41.

En su componente rural el Plan de Ordenamiento Territorial ha determinado que el suelo de protección está constituido por las zonas y áreas de terreno localizadas dentro del suelo rural de Manizales definido en él y que por sus características geográficas, paisajísticas o ambientales, o por formar parte de las zonas de utilidad pública para la ubicación de infraestructura y provisión de servicios públicos domiciliarios o de las áreas de riesgo no mitigable, tienen restringida la posibilidad de urbanizarse.

El Plan de Ordenamiento del territorio de Manizales adoptado mediante acuerdo 508 de 2001, modificado por el acuerdo 573 de 2003 revisado mediante acuerdo 663 de 2007, cataloga como suelo de expansión al sector de la vereda Colombia Kilómetro 41, y se establece que los usos para el centro poblado, es el adoptado a través de las fichas normativas que se acogieron en el POT, las cual para el caso específico son vivienda, comercio, salas de velación, no obstante los diferentes usos dados en el, solo serán aplicables cuando se implementen las piezas intermedias de planificación.

En la vereda Colombia existe predominantemente el uso residencial, con mayor presencia de los estratos 1 y 2, algunos sectores presentan uso mixto, encontrando uso residencial y comercial, se observa también gran cantidad de bares y sitios nocturnos.

Se pueden observar diferentes tipos de construcciones, ya sea en bahareque o en mampostería, existen tres tipos de asentamientos⁴: Uno caracterizado por ser invasión llamado "Condominio la Carrilera", construido a lo largo de la carrilera en la zona inundable del río Cauca. El otro grupo de viviendas se encuentra ubicado en la zona inundable de la quebrada Llano Grande; son de material mixto y conservan un estilo de vivienda campesino. El grupo más antiguo está ubicado al borde de la vía principal, con construcciones en bloque, madera, esterilla y mezcla de material.

En los terrenos adyacentes a éste existen dos condominios cerrados: Las Gaviotas y El Jardín. El último grupo es un asentamiento de viviendas de interés social para damnificados, construidas en bloque de cemento y cubierta de asbesto y limita con el condominio el Jardín.

⁴ Plan de Ordenamiento territorial, diagnostico.

En la actualidad la Vereda Colombia es un espacio carente de distribución físico espacial, vías internas, andenes, retiros de vivienda con respecto a la principal vía de acceso; es un espacio donde interactúan de manera desorganizada, la vivienda, los conjuntos cerrados, el comercio, las instituciones educativas, los cultivos, la ocupación sobre la banca del ferrocarril con construcciones precarias de invasión, y los espacios de esparcimiento.

Fotografía No. 1. Panorámica de viviendas ubicadas a orillas de la vía férrea.



Fuente: Foto de los autores del 04/06/2010.

Pese a que el Plan de Ordenamiento Territorial de Manizales ha regulado lo referente a las construcciones, sean estas individual o como programa de vivienda (Villa victoria) , donde debe tenerse en cuenta lo determinado para los suelos de protección, sean ellos zonas de interés ambiental, para provisión de infraestructura de servicios públicos domiciliarios o zonas expuestas a amenazas o riesgos, la realidad que se observa dista mucho de aquello que se ha reglamentado y sin que a la fecha se observe intención por parte de la autoridad, en este caso la administración municipal para hacer cumplir la norma.

6.1.2. Agua

El área del Corregimiento 1 se caracteriza por presentar varios drenajes importantes a nivel municipal, aportantes de fuente hídrica como el río Chinchiná, río Guacaica y quebrada Llano Grande, y el río Cauca; estos lo delimitan.

Dentro de los drenajes menores en el corregimiento se destacan las quebradas la Siberia y las Américas, Se caracterizan por una alta densidad, baja disección, topografía ondulada no quebrada, franjas de protección con presencia de guadua y bosques constante.(Restrepo, 2007)

El área se encuentra cubierta por la cuenca del río Cauca, en ella vierten sus aguas varios ríos: El río Guacaica es una de las principales fuentes hídricas existentes en el Corregimiento Colombia, desempeña importantes funciones ecológicas y sociales, es el sustento de una considerable extensión de especies forestales y uno de los principales surtidores de acueductos del corregimiento.

El río Guacaica nace en la vereda San Pablo en el Municipio de Neira a los 3.777 m.s.n.m y desemboca precisamente en la vereda Kilómetro 41 a los 850 m.s.n.m y tributa sus aguas al Río Chinchiná. Hace su recorrido por la parte sur del corregimiento Colombia, representando el límite con el corregimiento El Remanso. Sus principales afluentes son la quebrada el Cruz, Río Blanco, Quebrada Olivares, y recibe las aguas de las quebradas El Tejar, y Chisperos.

La quebrada Llano Grande, es la fuente hídrica de la cual se abastecen las ganaderías y los cultivos de la región, nace a los 1.500 m.s.n.m en la vereda El Crucero del Municipio de Neira y desemboca en el río Cauca a los 723 m.s.n.m en la vereda el Kilómetro 41, con respecto a el Corregimiento Colombia se ubica al norte y hacia el occidente del mismo en el límite con el corregimiento dos se observa su principal tributario la quebrada El Tamboral.

6.1.3. Biodiversidad (bosques naturales)

En cuanto a sus bosques, el 23.11% del área se encuentra ocupada principalmente por sembrados de guadua, y bosques naturales presentes en el corregimiento, los bosques cubren el 5.18% del área y se encuentran asociados con los guaduales, principalmente en las franjas de protección de los drenajes, así la guadua la cual es representativa del Corregimiento cubre el 17.92% del área total, y se encuentra principalmente protegiendo las fuentes hídricas. (Restrepo 2007).

6.1.4. Amenazas y riesgos

Dentro del estudio realizado para la Secretaría de Planeación del Municipio de Manizales, se pudieron identificar varios procesos erosivos: Reptación, erosión causada por el sobrepastoreo, erosión superficial, erosión laminar y socavamiento lateral; se

identificaron áreas potencialmente inundables, que cubren un área de 403.5 Has, que corresponden al 9.34% del área total del corregimiento.

Tabla No. 2. Afluentes hídricos del corregimiento Colombia

NOMBRE	LONGITUD APROXIMADA	AFERENTES	LONGITUD APROXIMADA
RIO GUACAICA	3.119,35	AFERENTE GUACAICA	1.095,21
RIO CHINCHINA	343,39	AFERENTE CHINCHINA	3.700,93
RIO CAUCA	10.484,31		
QUEBRADA LLANO GRANDE	2.793,75	AFERENTE LLANO GRANDE	2.691,42

Fuente: Restrepo 2007

Se considera en el citado estudio que la ubicación del Centro Poblado en esta zona, lo hace un área con alta potencialidad a sufrir procesos de inundación sobre una superficie de 4,4 Has; en el sitio exacto de la desembocadura de la quebrada Llano Grande en el río Cauca.

Fotografía No. 2. Desembocadura de la quebrada Llano Grande en el río Cauca.



Fuente: Fotografía de los autores tomada el 04/06/2010

Frente a las áreas en las cuales se presenta vulnerabilidad por las amenazas y riesgos que ostenta el Corregimiento, la Alcaldía de Manizales a través de la implementación la revisión del Plan de Ordenamiento territorial en su documento técnico soporte memoria

justificativa, descripción técnica y seguimiento de objetivos componente rural ha establecido unas acciones tendientes a prevenir y mitigar los impactos que se generen a nivel ambiental, social y cultural; estas acciones se resumen en lo siguiente:

Tabla No. 3. Vulnerabilidad por amenazas y riesgos Kilómetro 41.

CENTROS POBLADOS Y ASENTAMIENTOS HUMANOS RURALES	AMENAZAS Y RIESGOS											
	MOVIMIENTOS EN MASA E INUNDACIÓN						INCENDIO					
	ACCIONES						ACCIONES					
	Uso del Suelo	Temporalidad			Alcantarillado	Temporalidad			Incendio	Temporalidad		
C.P.		M.P.	L.P.	C.P.		M.P.	L.P.	C.P.		M.P.	L.P.	
6. Kilómetro 41	Realizar cartografía detallada del centro poblado.	1	3		Construcción y mejoramiento del sistema		1	3	Creación de un cuerpo de bomberos en el corregimiento 1.	1	2 y 3	
	Amenaza Alta por Deslizamiento									Campañas educativas para mejorar sistemas de cocción de alimentos y manejo de cultivos de caña de azúcar y pastos	1, 2 y 3	
	Perfilado de taludes en la parte baja de la Q. Llano Grande.	1	2 y 3									
	Reforestación en la quebrada Llano Grande	1	3									
	Construcción muros de contención, diques y gaviones en la parte baja de la q. Llano grande.	1	2 y 3									
	Construcción zanjias colectoras para manejo de aguas lluvias en taludes subverticales en la parte baja de la quebrada Llano Grande.	1	2	3						Ubicación de hidrantes.	1 Y 3	
	Amenaza Alta por Inundación											
	Profundizar estudio de inundación del Río Cauca con el fin de precisar las zonas a reubicar.	1	2									
	Reubicación de viviendas margen izquierda de la quebrada Llano Grande	Ver Programa de reubicación de la Caja de la Vivienda										
	Campaña de Reforestación Microcuenca Llano Grande	1	3	3								

1. Gestión de recursos (Para Actividades 2, 3 y 4), 2. Estudios geológicos, geotécnicos, ambientales, socioeconómicos y/o campañas educativas. 3. Ejecución de Obras. Reubicación

Fuente: Secretaría de Planeación Documento Soporte Ajuste y Revisión del POT

6.2. DIMENSION DEL DESARROLLO SOCIAL

6.2.1. Demografía

Al revisar las estadísticas que reposan, encontramos datos históricos de la población del corregimiento desde el año 1988 donde se contaron 1.330 habitantes incluyendo los habitantes del caserío San José o Canta - Rana con 32 viviendas, sectores que pertenecen geográficamente al Municipio de Neira pero que fueron considerados para un proyecto de un nuevo acueducto para el Corregimiento.

El Centro de Información y Estadística de la Secretaria de Planeación del Municipio de Manizales⁵ determinó que un 10% de la población del corregimiento es mayor de 60 años y el 37% de la población es menor de 20 años, así mismo reportó un total de población de 1.454 habitantes.

En consulta adelantada en los registros históricos de la base de datos Sisbén II, referente a la población del corregimiento y con fecha de corte Abril de 2010 se tiene un total de 1.687 personas en estratos socioeconómicos 1 a 3.

Respecto a la medición del año 2007 comparada sobre la información Sisbén II se observa que la población menor de 20 años ocupa un 41% y la mayor de 60 años el 9%, datos que enlazan y permiten considerar la población inscrita en Sisbén como buen insumo para el análisis demográfico del Corregimiento.

La distribución de la población por grupos de edades, concentran el mayor porcentaje en el rango de los 21 a 50 años con un 42% y deja tan solo el 8% de la población en edades de 51 a 60 años; lo anterior permite catalogar la población del corregimiento como joven siendo un factor positivo dentro del desarrollo socioeconómico.

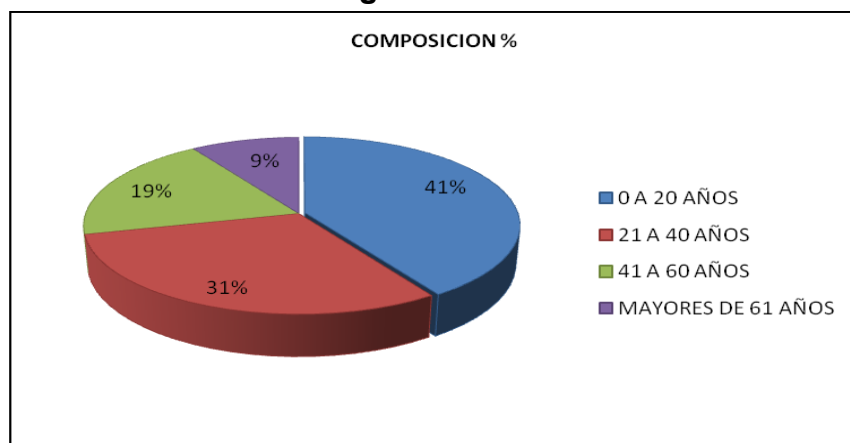
Se presenta seguidamente la tabla y gráfica de la población del corregimiento por rangos intercensales:

⁵ Dato generado el 13 de abril de 2007 y con fuente de Información DANE Censo 2005

Tabla No. 4. Composición de la Población por grupos de edades en el Corregimiento Colombia.		
RANGO DE EDADES	PERSONAS	COMPOSICION %
0 A 10 AÑOS	282	17%
11 A 20 AÑOS	405	24%
21 A 30 AÑOS	280	17%
31 A 40 AÑOS	235	14%
41 A 50 AÑOS	194	11%
51 A 60 AÑOS	134	8%
61 A 70 AÑOS	95	6%
MAYORES DE 71 AÑOS	62	4%
TOTALES	1.687	100%

Fuente: Elaboración de los autores con soporte de información base de datos Sisbén II.

Gráfico No. 1. Distribución % de la Población por rangos de edad en el Corregimiento Colombia



Fuente: Elaboración de los autores con soporte de información base de datos Sisbén II.

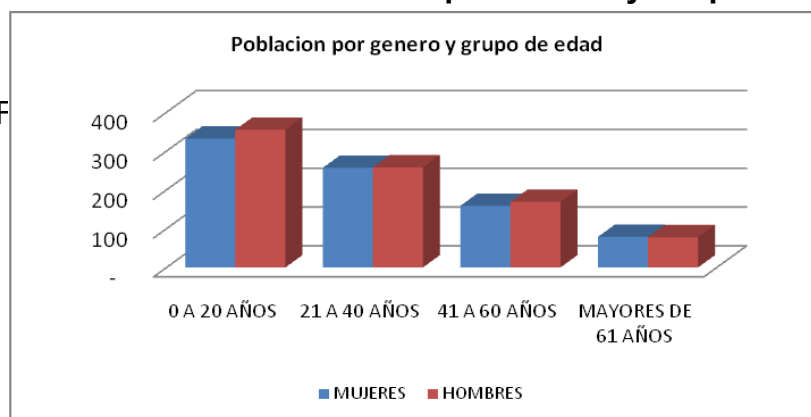
La composición de la población se distribuye en un 51% para el género masculino y 49% para el femenino, lo que equivale a 860 hombres y 827 mujeres de acuerdo a la información recopilada.

En concordancia con la información anterior observamos que la población por género y grupo de edad presenta una distribución equilibrada a la consolidada, encontrando que de las 827 mujeres el 40.15% están entre los 0 y 20 años, el 31.08% están entre los 21 y 40 años de edad, el 19.23% entre los 41 y 60 años y una porción equivalente al 9.55% tienen edad superior a los 61 años. Para el género masculino, que cuenta con 860 miembros, la población entre 0 y 20 años representa el 41.28%, entre 21 y 40 años equivale al 30.00%, entre los 41 y 60 años ocupan el 19.65% y la diferencia con edad mayor a los 61 años un 9.07%; como lo indica la tabla No. 5.

Tabla No. 5. Composición de la Población por Género y grupo de edad en el Corregimiento Colombia.		
RANGO DE EDADES	MUJERES	HOMBRES
0 A 20 AÑOS	332	355
21 A 40 AÑOS	257	258
41 A 60 AÑOS	159	169
MAYORES DE 61 AÑOS	79	78
TOTALES	827	860

Fuente: Elaboración propia con soporte en la información de base de datos Sisbén II.

Gráfico No. 2. Población por Género y Grupos de Edad



Fuente: Elaboración propia con soporte en la información de base de datos Sisbén II.

6.2.2. Educación

Al efectuar consulta sobre el comportamiento histórico de la matrícula estudiantil de los últimos 5 años, la unidad de cobertura y sistemas de información de la Secretaría de Educación Municipal, proporciono los siguientes datos:

Tabla No. 6. Matrícula Institución Educativa Giovanni Montini					
VIGENCIA	2006	2007	2008	2009	2010
Matrícula (personas)	536	566	584	594	584

Fuente: Unidad de cobertura y sistemas de información, Secretaría de Educación Municipal 2010.

En materia de nivel educativo sobre la base de la matrícula registrada para cada uno de los años citados anteriormente se tiene que el número de estudiantes para los ciclos establecidos por la Ley 115 de 1994, artículo 11, determinó la educación preescolar en niños menores a 6 años para su desarrollo integral en los aspectos biológicos,

cognoscitivo, sicomotriz y socio-afectivo, la educación básica primaria con cinco grados de educación básica obligatoria; la educación básica secundaria compuesta por cuatro grados siguientes a la educación básica y complemento de la educación obligatoria y por último la educación media académica o técnica la cual prepara en dos años al estudiante para el ingreso a la educación superior y al trabajo.

Tabla No. 7. Número de Estudiantes por Ciclo Educativo				
Vigencia	Preescolar	Primaria	Secundaria	Media Vocacional
2006	40	267	177	52
2007	39	278	198	51
2008	44	268	224	48
2009	39	273	241	41
2010	23	249	242	74

Fuente: Unidad de cobertura y sistemas de información, Secretaría de Educación Municipal 2010.

De la matrícula registrada para la vigencia 2010 se tiene que de los 584 matriculados el 3.94% ingresaron a la educación preescolar, el 42,64% cursarán primaria, el 41.44% entrarán a uno de los cuatro años estipulados de educación secundaria y el restante 11.99% adelantarán estudios en la modalidad de Media vocacional.

Al comparar el número de matriculados reportados por la Secretaría de Educación del Municipio en 2010 (584 alumnos) con la población total del corregimiento Colombia registrada en la Base de Datos Sisbén II (1.687 personas) a corte abril de 2010, se obtiene que el 34.62% de los habitantes del corregimiento se encuentran en edad escolar, guardando coherencia con las cifras de población menor a 20 años que equivale al 40.72%, diferencia de 6.10 puntos porcentuales que representarían a los menores de 6 años al considerar que tan solo 23 niños ingresaron a preescolar y de jóvenes entre los 18 y 20 años que pertenecen a población en edad para la educación superior y al trabajo.

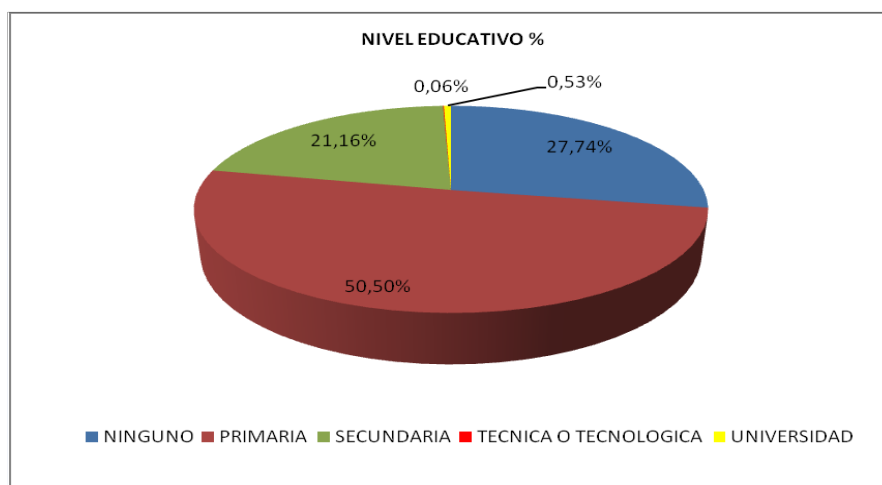
El nivel educativo que registra la base de datos Sisbén II para el corregimiento Colombia muestra que 468 personas carecen de algún nivel de educación, lo que representa un 27.74%, 852 han cursado alguno o todos los niveles de primaria, para un 50.50%, 357 han adelantado niveles de secundaria o la media vocacional constituyendo el 21, 16% y tan solo el 0.59%, equivalente a 10 personas han llegado a procesos de formación técnica o de educación superior.

Tabla N. 8. Nivel educativo de la población Corregimiento Colombia.

NIVEL	PERSONAS	%
NINGUNO	468	27,74%
PRIMARIA	852	50,50%
SECUNDARIA	357	21,16%
TECNICA O TECNOLOGICA	1	0,06%
UNIVERSIDAD	9	0,53%
POSTGRADO	-	0,00%

Fuente: Elaboración propia soportada en información base de datos Sisbén II.

Gráfico No. 3. Distribución % del Nivel Educativo de la Población



7. Fuente: Elaboración propia soportada en información base de datos Sisbén II.

6.2.3. Vivienda

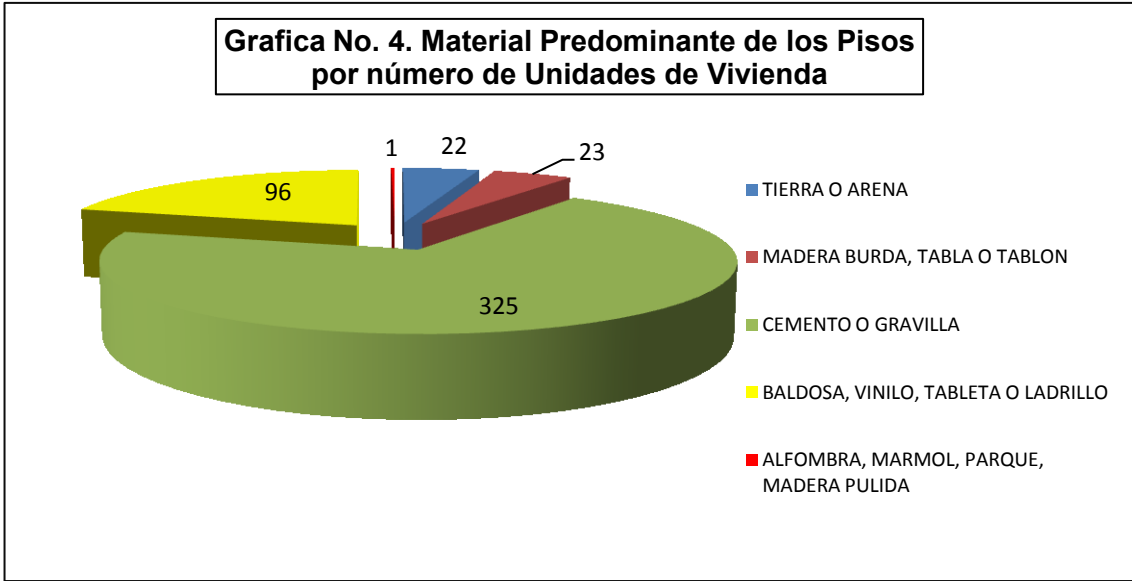
En materia de vivienda se acudió a dos instrumentos, el primero se relaciona con el instrumento de clasificación Sisbén II, donde encontramos las características de las unidades de vivienda de estratos socioeconómicos 1 a 3; y el segundo una consulta hecha en la unidad de rentas de la Secretaría de Hacienda del Municipio de Manizales, donde se identificaron 470 fichas catastrales que configuran la superficie del corregimiento.

Con el instrumento Sisbén II se ha recopilado información de 467 unidades de vivienda, observando que el 70.2% de las unidades de vivienda tienen como material predominante de las paredes exteriores, el bloque, ladrillo, piedra, material prefabricado o madera pulida, un 17.1% lo tienen en bahareque, el 6.2% en Guadua, caña, esterilla, otros vegetales, un 6.2% en tapia pisada, adobe, y un 0.2% en materiales como el Zinc, tela, cartón, latas, desechos y plásticos. Ver tabla No. 9.

Tabla No.9. Material Predominante de las Paredes Exteriores	No. UNIDADES	%
SIN PAREDES	0	0,0%
ZINC, TELA, CARTON, LATAS, DESECHOS, PLASTICOS	1	0,2%
GUADUA, CAÑA, ESTERILLA OTROS VEGETALES	29	6,2%
MADERA BURDA	0	0,0%
BAHEREQUE	80	17,1%
TAPIA PISADA, ADOBE	29	6,2%
BLOQUE, LADRILLO, PIEDRA, MATERIAL PREFABRICADO, MADERA PULIDA	328	70,2%

Fuente: Elaboración propia soportada en información base de datos Sisbén II.

En el material predominante de los pisos se observa que el 69,6% de la unidades de vivienda lo tienen en cemento o gravilla, el 20.6% en baldosa, vinilo, tableta o ladrillo, un 4.9% en madera burda, tabla o tablón, el 4,7% es tierra o arena y un 0,2% lo constituye alfombra, mármol, parqué, madera pulida. La grafica a continuación presenta la composición por unidades de vivienda.

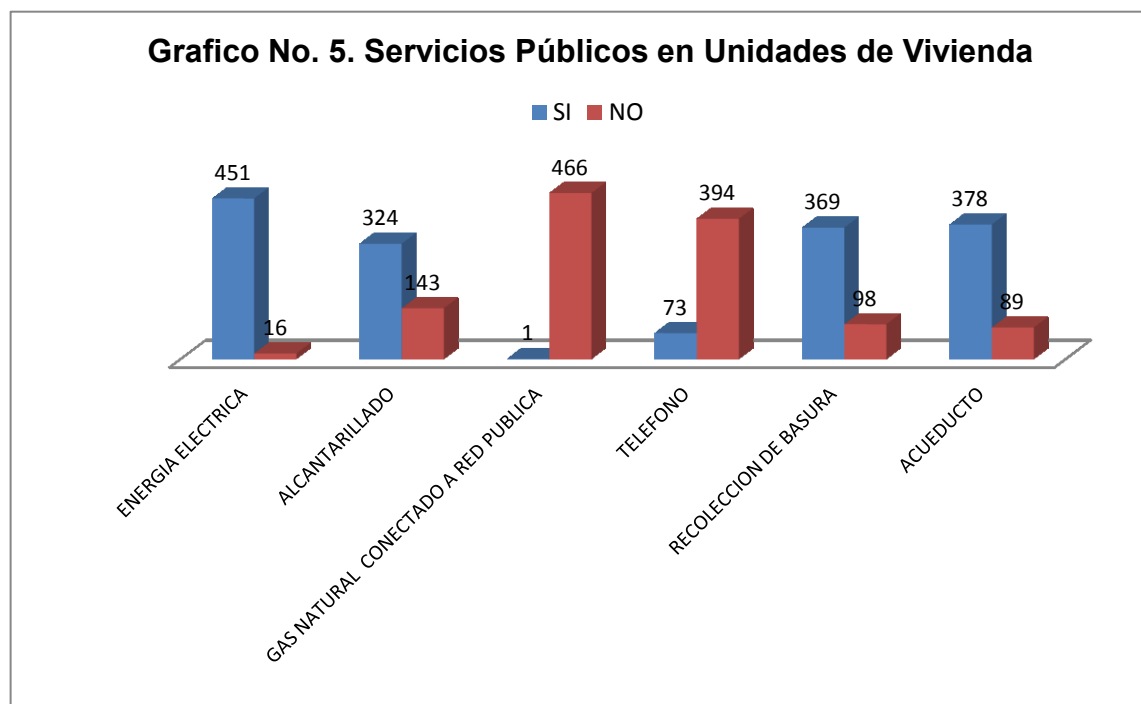


Fuente: Elaboración propia soportada en información base de datos Sisbén II.

El 96.6% de las unidades de vivienda cuenta con servicio público de energía, el 69,4% con alcantarillado, un 15.6% con servicio telefónico, el 79% con recolección de basura y un 80.9% con servicio público de acueducto. En la tabla y grafica se pueden observar en detalle la composición en la prestación de los servicios públicos.

Tabla No. 10 Servicios Públicos en Unidades de Vivienda.	SI	NO
ENERGIA ELECTRICA	451	16
ALCANTARILLADO	324	143
GAS NATURAL CONECTADO A RED PUBLICA	1	466
TELEFONO	73	394
RECOLECCION DE BASURA	369	98
ACUEDUCTO	378	89

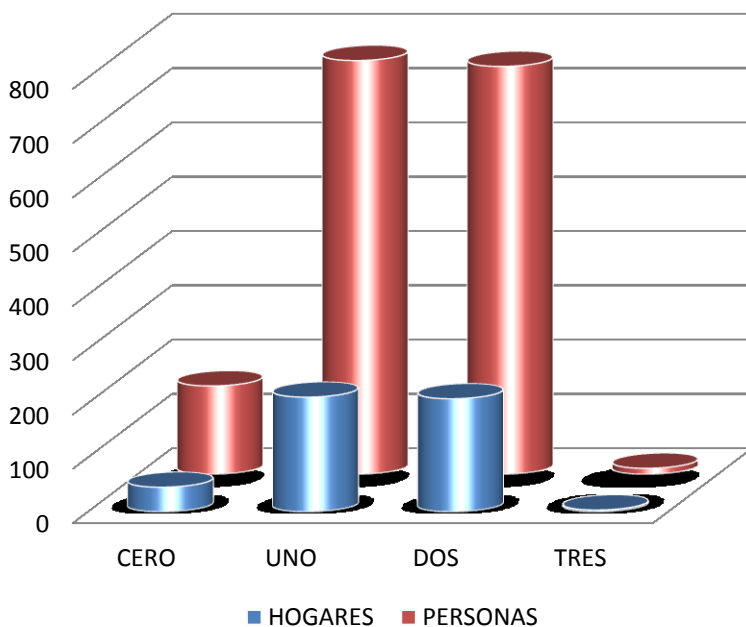
Fuente: Elaboración propia soportada en información base de datos Sisbén II.



Fuente: Elaboración propia soportada en información base de datos Sisbén II.

La estratificación socioeconómica que brinda la base de datos Sisbén y que se mide sobre la información extraída de la factura de energía muestra que un 9,6% de la población se ubica en estrato socioeconómico cero, el 45.2% pertenece al uno, el 44.5% se ubica en el dos, y un 0,6% pertenece al tres, se presenta a continuación el número de hogares clasificados por estrato socioeconómico y su composición respecto de la población.

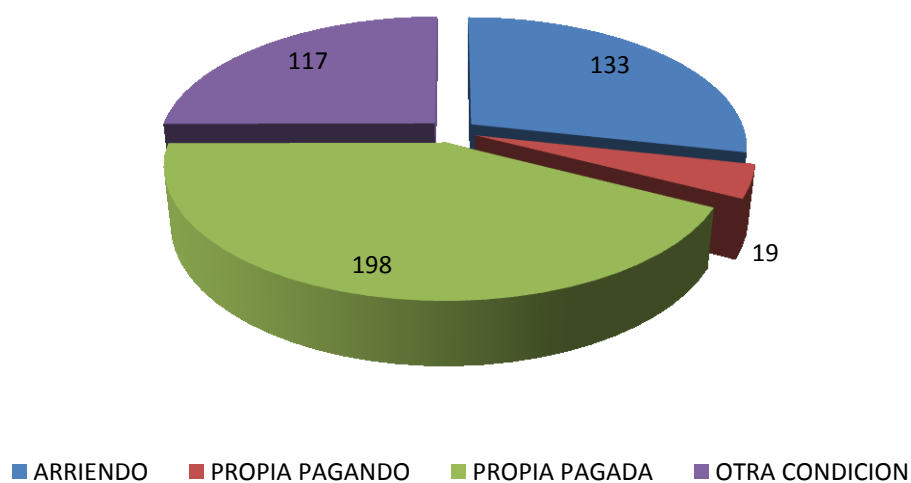
Grafico No. 6. Estratificación y Personas por Hogar



Fuente: Elaboración propia soportada en información base de datos Sisbén II.

Frente a la condición que permite a los hogares ocupar la unidad de vivienda encontramos que el 28.48% de los hogares viven en condición de arrendatarios, el 4.07% tienen obligación bancaria sobre la unidad de vivienda, el 42.40% son propietarios y un 25.05% ocupan la unidad de vivienda en condición diferente a las anteriores. De las 470 fichas registradas en la base catastral se tienen 376 fichas madre y 84 como mejoras, lo cual indica que en un 22% de los predios registrados se consolida más de una unidad de vivienda, permitiendo entender el por qué se informa en el instrumento de clasificación Sisbén sobre el porcentaje tan alto frente a la condición de ocupación.

Grafico No. 7. Condición de Ocupación por número de Unidades de Vivienda.



Fuente: Elaboración propia soportada en información base de datos Sisbén II.

La distribución habitacional reporta que un 30.84% de las viviendas cuentan con un cuarto para dormir, el 46.25 con dos cuartos, un 18,20% tienen tres cuartos, el 3,64% cuenta con cuatro cuartos y un 0.86% de las unidades cinco cuartos.

Tabla No. 11. Número de cuartos por Unidad de Vivienda.

CUANTOS DE ESTOS CUARTOS SE USAN PARA DORMIR	0 CUARTOS	1 CUARTOS	2 CUARTOS	3 CUARTOS	4 CUARTOS	5 CUARTOS
HOGARES	1	144	216	85	17	4
%	0,21%	30,84%	46,25%	18,20%	3,64%	0,86%

Fuente: Elaboración propia soportada en información base de datos Sisbén II.

6.3. DIMENSION DEL DESARROLLO ECONOMICO

6.3.1. Sistemas de Producción

Dentro del estudio adelantado por (Restrepo, 2007) se han podido determinar las actividades económicas que predominan en el área de estudio, se tiene entonces que el uso agrícola cubre el 15.96% del corregimiento y corresponde a cultivos de café, Macadamia, cítricos, caña y temporales.

A su vez dicho estudio los clasificó en:

Uso Agrícola permanente: Como el Café: el cual corresponde al 2.37% del área total; cultivos de café de porte bajo, Variedad Colombia, a libre exposición en su totalidad con densidades que superan los 5000 árboles por hectárea, se concentra en el sector oriental del corregimiento, hacia las cotas más altas, superiores a los 800 m.s.n.m.

Macadamia: Cultivo permanente de porte medio, ocupa un área del 6.11%, se localiza en el extremo oriental del corregimiento, corresponde a una actividad agrícola altamente tecnificada, sembrada en zonas de pendientes moderadas a libre exposición.

Caña: Corresponde al 5.21% del área, se localiza principalmente en el sector occidental, cerca al centro poblado Colombia, se encuentra en pendientes planas, cerca al centro poblado Colombia. Se encuentran en pendientes planas cerca de los cauces de los ríos y quebradas.

Agrícola Temporal: Cubre el 1.06% del área; Corresponde a cultivos de frutas, asociadas con otros cultivos semitemporales, como variedades de guayaba, son cultivos de maracuyá principalmente.

Uso Pecuario: Cubre el 60.47% del suelo, corresponde a pastos tecnificados y no tecnificados que se encuentran dispersos por todo el corregimiento, y se concentran mayormente en sitios de pendientes onduladas a planas.

Posee además pastos no tecnificados lo que se evidencia por la ausencia de potreros de rotación, y su presencia en áreas de pendientes moderadas a altas. Corresponde al 47.75% del área, se encuentran dispersos por todo el corregimiento. Igualmente encontramos Pastos Tecnificados que cubren el 12.71% del área, corresponde a pastos con presencia de potreros de rotación en zonas de bajas pendientes, y textura homogénea.

6.4. DIMENSION DEL DESARROLLO INSTITUCIONAL

6.4.1. Acueducto⁶

El acueducto de la vereda Colombia es captado de la quebrada Pradera en el Municipio de Risaralda, la entrega en un recorrido de 10 Kilómetros entre la bocatoma y la planta de tratamiento localizada en Arauca, entre la planta de tratamiento y el Kilómetro el 41 se tiene un recorrido de 11 Kilómetros en tubo de 4 pulgadas, cincuenta por ciento en

⁶ Información suministrada por funcionarios de Empresa de obras sanitarias de Caldas, EMPOCALDAS S.A. E.S.P.

polietileno y cincuenta por ciento en PVC, el acueducto fue construido en el año de 1997 por el Comité de Cafeteros. La capacidad de suministro del sistema es de 13.000 mts³ al mes y la demanda que se abastece en la actualidad es de 5,500 mts³ en un suministro de siete días, veinticuatro horas y un total de 504 suscriptores de los cuales se consideran activos 454 y 50 se catalogan como retiros provisionales por condiciones de suspensión del servicio, tener aljibes o contar con nacimientos que atienden el suministro de agua en buena parte del año.

Dentro del número total de suscriptores de 504 se debe puntualizar que 150 de ellos están ubicados en franja territorial del Municipio de Neira en las veredas de San José y los Planes y los restantes 354 que corresponden al Municipio de Manizales se localizan en la Vereda Colombia y Villa Victoria.

6.4.2. Alcantarillado

El número de usuarios para el alcantarillado es de 504, donde se tienen 300 usuarios activos y 204 cuentan con pozo séptico, se necesita ampliar la cobertura a todas las viviendas lo que requiere un costo de inversión estimado en \$900.000.000. El alcantarillado en la zona cerca de la quebrada Llano Grande corre por la vía y en la actualidad se vierten las aguas residuales al río Cauca.

6.4.3. Aseo

La Empresa EMAS, brinda el servicio de recolección de basuras a 400 suscriptores 1 día a la semana (lunes)

6.4.4. Otras redes

La energía está suministrada por la CHEC; el sistema de comunicaciones es bueno y brinda el servicio de alumbrado público.

6.4.5. Vías

El Kilómetro 41 cuenta con una muy buena red de infraestructura vial, la carretera Panamericana es su principal ruta de acceso, también cuenta con la Vía hacia el corregimiento La Cristalina. Se localiza sobre el trazado que conduce de Manizales a Medellín, cerca al sitio conocido como tres puertas. (POT componente rural, 2001)

Frente a la infraestructura vial el Plan de Ordenamiento Territorial dentro del componente rural ha consagrado las categorías y los perfiles viales acorde con la ley que regía en su momento así:

Se clasifican como categoría uno las carreteras de carácter nacional de altas especificaciones como las Troncales y Transversales, que actualmente continúan bajo la tutela del Instituto Nacional de Vías (INVIAS) quien se encarga de coordinar su mantenimiento directamente o a través de concesiones.

Establece que las carreteras de categoría dos son aquellas vías que unen a Manizales con las diferentes cabeceras municipales del Departamento y que no están contempladas en la Categoría 1. En este caso encontraremos carreteras que tienen dispuesta estructura de pavimento rígido o flexible y también algunas a nivel del afirmado como en las zonas oriente y norte del departamento.

Las carreteras clasificadas como categoría tres son aquellas que no son de obligatorio tránsito para comunicar dos cabeceras municipales, pero que por sus buenas especificaciones de pendiente y ancho de la banca, se convierten en una importante alternativa en caso de tener dificultades con la vía catalogada como principal, es decir, conforman anillos viales de rápida afluencia hacia las vías de Categorías 1 y 2.

Finalmente las carreteras clasificadas como categoría cuatro son aquellas que normalmente son ramales de penetración hasta veredas o caseríos específicos, siendo necesario utilizarlos nuevamente para el retorno, o también las que a causa de sus condiciones topográficas de alta pendiente y banca estrecha no pueden ser utilizadas por vehículos de mediano tamaño para empalmar a vías de mayor importancia.

La vía de penetración del Kilómetro 41 de acuerdo a las categorías asignadas a las vías por su connotación de acceso para el centro poblado, siendo utilizada también para su salida del mismo, sus condiciones físicas ya que es carretera destapada y angosta, la ubican dentro de la categoría cuatro.

El Kilómetro 41 cuenta igualmente con la infraestructura de la banca del Ferrocarril, la cual actualmente se encuentra en proceso de habilitación para transporte de carga, según lo estipula el acuerdo 573 de 2003 y de acuerdo con la ley 141 de Diciembre 16 de 1.961 se declara la vía férrea como vías arterias principales, en las cuales se deben tener las siguientes consideraciones:

- A. Prelación sobre los otros sistemas de transporte.
- B. Los peatones, vehículos, y demás medios de transporte deben parar al cruzar la vía.
- C. Las empresas férreas podrán establecer sistemas de señalización.

D. La construcción de cruces deben ser autorizados por Ferrovías.

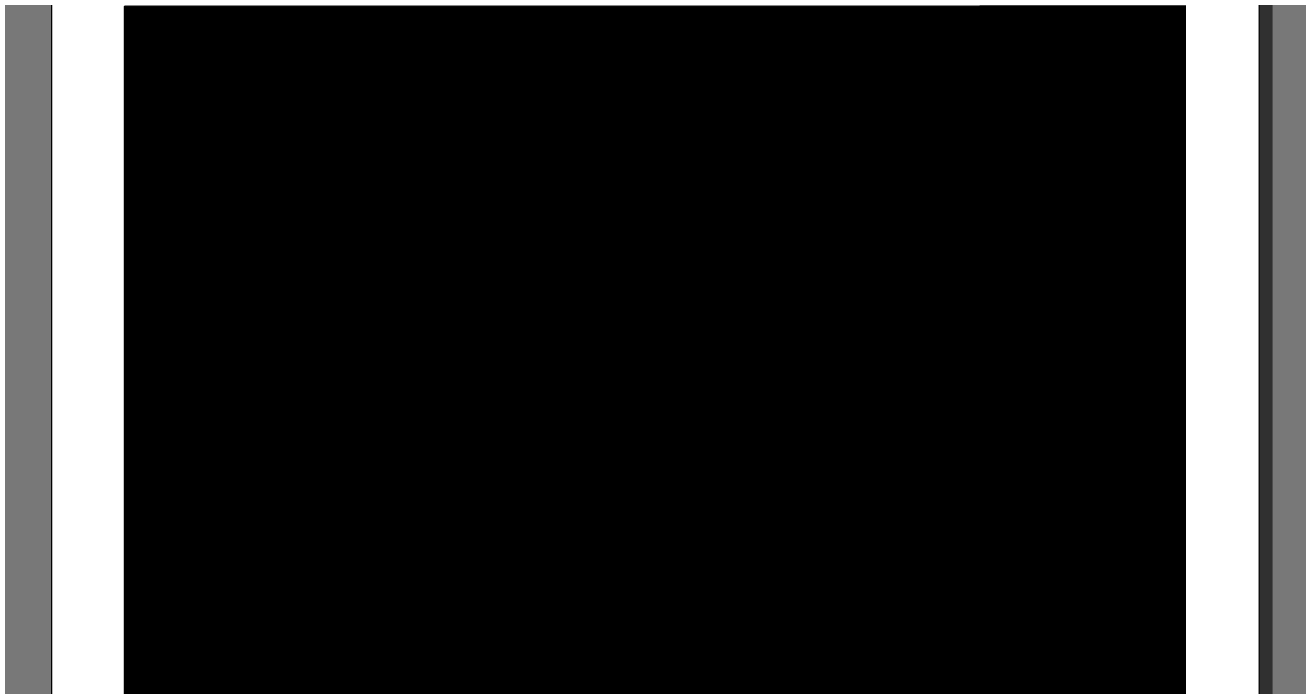
El citado acuerdo establece los aislamientos y construcciones cercanas a la Vía Férrea así:

“Entre su paso a Manizales desde el Municipio de Palestina hasta la vereda Colombia a la altura del Kilómetro 41. Deberá mantenerse una franja de 12 metros desde el eje de vía donde no se permitirá ningún tipo de construcción ni arborización; a su vez entre los 12 y 20 metros solo se permitirán arboles, construcciones u obras que no afecten la red férrea, según lo establece la ley 76 de noviembre 15 de 1920.”

6.4.6. Educación⁷

El corregimiento Colombia cuenta con la Institución Educativa Giovanni Montini, ocupa un lote de 1.595,29 metros cuadrados con área construida de 1.446,84 mts², distribuidos en 19 aulas, la biblioteca central, los laboratorios de química y sistemas, la cancha múltiple, el aula múltiple, el almacén, los baños y los espacios de circulación;⁸ en siguiente plano se presenta la distribución del Establecimiento.

Gráfico No. 8. Plano arquitectónico de la Institución educativo Giovanni Montini



⁷ Información facilitada por la Unidad de Cobertura Educativa de la Secretaria de Educación - Municipio de Manizales 2010.

⁸ Información aportada por la Secretaria de Educación Municipal, unidad de planeación educativa. Sistema Interactivo de consulta Infraestructura Educativa SICIEP (LEVANTADA EN AÑO 2007)

6.4.7. Salud⁹

La vereda cuenta con un Centro de Salud dotado con cuatro camillas y en el cual laboran dos auxiliares de enfermería y un médico no residente, que atiende a los usuarios dos veces por semana.

Presenta una buena cobertura y accesibilidad, pues las vías para llegar a él están en muy buen estado. Allí acuden personas de otros Municipios en busca de su servicio.

6.4.8. Presencia institucional

El Kilómetro 41, cuenta con subestación de Policía, Casa de la Cultura, Colegio público, Puesto de Salud, y 2 Juntas de Acción Comunal, la de la vereda y la de Villa Victoria.

⁹ Información entregada por personal adscrito a centro de salud del corregimiento Colombia, Kilómetro 41 en visita de campo realizada el día 14 de agosto de 2011.

7. MARCO CONCEPTUAL

La estructuración del marco teórico del proyecto de investigación se concentra en los contenidos temáticos que brindan el desarrollo regional y territorial, los instrumentos de gestión y planificación del suelo que aborda la normatividad Colombiana, el desarrollo sostenible, el Desarrollo a Escala Humana y los compendios estudiados y analizados en el proceso formativo que entrega la Maestría, de donde se desprenderán las orientaciones y reflexiones requeridas en el recuadro de los objetivos trazados por la investigación y por tanto acudiendo a Instituciones y autores destacados en los ámbitos internacionales y nacionales como: Alburquerque (2002), Arellano (2004), Aleán Pico (2006), Bervejillo (1996), Boisier (2004), Gallicchio (2004), Max-Neef (1993), Sen Amartya (2000), Serna Mendoza (2010), Ramírez (2003), entre otros, e Instituciones como CEPAL, ILPES, Naciones Unidas, BID y ONU.

7.1. UNA RESEÑA SOBRE EL CONCEPTO DE DESARROLLO

Los conceptos de desarrollo son múltiples y suelen incluir cierta ideología correspondiente al paradigma o marco de pensamiento en el que se encuentra ubicado el autor, las primeras disertaciones precursoras se circunscriben al plano económico al considerar la establecida por Dudley Seers hace décadas, quien sostuvo que “el desarrollo era equivalente a una reducción en el desempleo, en la pobreza y en la inequidad” citado por Boisier (2004)

En este mismo esquema en 1949 el presidente Harry Truman utilizó el concepto de desarrollo para llamar la atención de su audiencia al referirse a las condiciones en los países más pobres, por primera vez definió a estas zonas como subdesarrolladas. “De súbito un concepto aparentemente indeleble se estableció, apretando la inmensurable diversidad del Sur en una única categoría – los subdesarrollados. La creación de este nuevo termino por Truman (1949) no fue un accidente sino la expresión exacta de una visión de mundo: para el todos los pueblos del mundo caminaban en la misma pista, unos rápido, otros despacio, pero todos en la misma dirección, con los países del norte, particularmente los EUA, por delante.” (Sachs, 1987) Esto se vio reflejado en el énfasis que se le dio a la acumulación de capital en las décadas de 1950 y 60. (Edo María y Graciano Ricardo. 2002)

Así mismo Augusto Aleán Pico (2006) en su estudio sobre el concepto de desarrollo enfatiza que las concepciones actuales tienen sus raíces en los economistas clásicos utilitaristas como Smith, Ricardo, Marx, Malthus, Bentham y Mill, quienes además de la riqueza y el crecimiento económico, vieron el desarrollo como un proceso de

mejoramiento del individuo que va más allá del ingreso y sus cambios, como medida fundamental del bien-estar, término que ha de ser entendido en el sentido de los logros valiosos que una persona puede tener en su vida y que él, desde la percepción del mundo que lo alberga los considera meritorios o aportan para generar una condición de felicidad.

Afirma nuevamente Pico (2006) que John Stuart Mill en 1951, tuvo una concepción amplia del bien-estar de los individuos y de la sociedad, fuertemente ligada al concepto de libertad. En sus principios de economía política, hizo referencia a la riqueza como tema central de estudio de la economía política y su relación con cualquier otro de los grandes intereses humanos, sostiene: *“Todo el mundo sabe que una cosa es ser rico y otra ser instruido, valiente o humanitario; que las cuestiones, sobre cómo se hace rica una nación, y cómo se hace libre, o virtuosa, o eminente en la literatura, en las bellas artes, en las armas, o en la política, tienen una significación totalmente distinta. En realidad, todas ellas se hallan indirectamente enlazadas y reaccionan unas sobre otras. Algunas veces un pueblo se libera porque antes se había enriquecido, o se enriquece porque antes se había liberado”*

El análisis económico consideró en principio el concepto de desarrollo como sinónimo de crecimiento económico y lo incorporó como una subespecialidad y aunque ha habido aportes importantes a su conceptualización desde esta orbita, es deber reconocer que tal visión es parcial y que otras disciplinas, tales como la filosofía, sociología, la ciencia política, antropología, y desde hace poco la ecología, entre otras, han realizado importantes aportes al estudio del concepto de desarrollo.

En 1972 en la conferencia de las Naciones Unidas, se indicó que *“un desarrollo justo sería aquel cuyo objetivo básico consistiera en utilizar los recursos naturales para la satisfacción de las necesidades del hombre, asegurando al mismo tiempo la mejora de la calidad de vida de las generaciones actuales y futuras.”* (Lidia Inés Díaz Gispert. 2005) Es así como en la década de los 70, comienza a tener más importancia el concepto de Desarrollo Sustentable, y así, durante los años 80 y 90 la preocupación por el medio ambiente y la sostenibilidad son objetivos fundamentales del desarrollo.

7.1.1. Acerca del desarrollo Sostenible

Este concepto que integra y asocia las dimensiones económica y social con la dimensión ambiental, es consecuencia de los crecientes problemas ecológicos y ambientales de los límites impuestos por la naturaleza a la explotación, en aras de obtener un crecimiento económico descontrolado del cual se ha caído en conciencia por naturalistas y disidentes de tendencias con enfoque capitalista.

Serna (2010) consolida la evolución del concepto de desarrollo sostenible y diferencia los términos sustentabilidad y sostenibilidad, por tanto, los apartes a continuación han sido tomados de su obra. (Citado por Serna Mendoza, 2010)

Al comienzo de los años 80, el término “desarrollo sostenible” hace su aparición en escena en un documento publicado por la Unión Internacional para la conservación de la naturaleza (IUCN) y el Fondo Mundial para la Naturaleza (WWF), denominado Estrategia Mundial de Conservación, donde deseaban señalar los límites requeridos por los sistemas medio ambientales, límites donde el desarrollo podía ser sostenible, queriendo decir que podrían asegurar beneficios durables para las generaciones actuales y futuras.

En 1987 el término “desarrollo sostenible” fue popularizado por el Informe Brundtland, editado por la Comisión Mundial sobre el Ambiente y el Desarrollo, titulado “Our Common Future” – Nuestro Futuro Común- el cual subrayaba como el mejoramiento en los estándares de vida a nivel universal podrían ser armonizados dentro de la capacidad de sostenimiento de la tierra.

El informe relacionaba en forma optimista la ecología y la economía y como pueden combinarse en las instancias de toma de decisiones para resolver los diversos dilemas ambientales que se habían desprendido de los eventos de explotación de los entornos naturales en beneficio de la noción capitalista y de crecimiento económico presentado en las tres décadas anteriores, pilar del desarrollo desde el entorno económico. En forma concisa la comisión Brundtland indica que el desarrollo sostenible es “aquel que busca satisfacer las necesidades del presente sin comprometer la capacidad de las generaciones futuras para alcanzar sus propias necesidades.”

Adicional a estos dos enfoques se ha obtenido por autores como Francisco González, Hans Burkard, Ernest Brugger, Robert M. Solow, ilustraciones que enriquecen el concepto, donde se apunta a que la economía reconozca la existencia de límites ecológicos que se antepone sobre la promoción del crecimiento económico y en consecuencia se generen las condiciones para determinar en forma prioritaria los umbrales de sustentabilidad desde lo local, expandiéndose a los espacios regionales y globales.

Hasta este punto el concepto de desarrollo ha incorporado fundamentalmente criterios del entorno económico y ambiental, pero a la par de su evolución hasta la década de los años 70, otras corrientes de pensamiento, conjuraron otra serie de factores para incorporar su aporte a la formulación del concepto o crear nuevas definiciones acordes a sus campos de acción y en consideración a esto, se relacionan a continuación.

7.1.2. Acerca del Desarrollo Humano

La concepción del término “Desarrollo Humano” se basa principalmente en la propuesta de Amartya Sen (2000) en su obra *La concepción del desarrollo como libertad*¹⁰, Sen en su forma particular de pensar va en contra vía de las tradicionales estrategias de ayuda que promueven las diversas Instituciones Financieras Internacionales, constituidas para mitigar los impactos de las obligaciones contraídas por países en desarrollo y de los conceptos económicos que determinan el bienestar tradicional de los individuos en la sociedad, relacionados a la generación de riqueza, en una perspectiva que va más allá de las cifras y al aumento del Producto Interno Bruto (PIB) y plantea la importancia que tiene el reconocimiento de las libertades fundamentales del hombre dentro del desarrollo social, definidas éstas como la capacidad de satisfacer las necesidades básicas, el desarrollo integral del individuo y el derecho de cada persona de vivir sanamente, en una sociedad en donde pueda expresarse abiertamente, con una participación activa en las decisiones que afecten su desarrollo y la importancia del mejoramiento físico, emocional e intelectual de los individuos.

El corazón del enfoque de Sen (2000) es su innovadora forma de concebir al desarrollo en un modelo que es estructurado en torno a tres puntos. La perspectiva de la libertad real (libertad como fin y libertad instrumental), el enfoque de las capacidades y el modelo de persona, tomando sus propias palabras, “...el desarrollo puede concebirse (...) como un proceso de expansión de las libertades reales de las que disfrutaban los individuos.”

Para Sen (2000) el desarrollo no debe medirse con otro indicador que no sea el aumento de las libertades de los individuos, libertad que debe ser entendida como fin y como medio, la libertad es ante todo, el fin principal del desarrollo. No se pretende aumentar la libertad para lograr “algo más”, sino que es necesario aumentar la libertad por la libertad en sí misma y lo denominó el papel constitutivo de la libertad en el desarrollo. La libertad como medio, además de ser el objetivo último del desarrollo, es una excelente herramienta para alcanzar el propio desarrollo y la cataloga como papel instrumental de la libertad en el desarrollo, y afirma “El papel instrumental de la libertad se refiere a la forma en que contribuyen los diferentes tipos de derechos y oportunidades a expandir la libertad del hombre en general y, por lo tanto, a fomentar el desarrollo. (...) La eficacia de la libertad como instrumento reside en el hecho de que

¹⁰: A partir de la década del 70, Sen comienza a reflexionar críticamente acerca de los conceptos morales presupuestos en la economía del desarrollo, la formulación de políticas y la acción social y se transformó en un crítico acérrimo de la economía del bienestar tradicional, que culminó en la generación de un nuevo enfoque, *el desarrollo como libertad*, y consolidada en su obra publicada en el año 2000 por editorial Planeta. Madrid.

los diferentes tipos de libertad están interrelacionados y un tipo de libertad puede contribuir extraordinariamente a aumentar otros.” (Sen A. 2000).

Así mismo reconoce la importancia del crecimiento económico como un medio para expandir las libertades y determina que la importancia de la riqueza yace no en sí misma sino en las cosas que podemos hacer con ella para concluir que el desarrollo no se determina en base a la renta sino por la capacidad que tienen las personas de transformar esa renta en aquello que ellas consideran necesario para llevar la vida que quieren llevar.

En su enfoque Sen, se propone las siguientes capacidades como básicas y necesarias (Desai, 1990):

- La capacidad de permanecer vivo y gozar de una vida larga.
- La capacidad de asegurar la reproducción intergeneracional.
- La capacidad de una vida saludable.
- La capacidad de interacción social.
- La capacidad de tener conocimiento y libertad de expresión y pensamiento.

La consecución de estas capacidades o el disfrutar de estas capacidades en mayor o menor medida darían el “estilo de vida” de una persona e incluso su calidad, como lo considera Sen “la bondad” de la misma.

El contenido teórico de las capacidades y realizaciones de Sen, se concreto a partir de la generación del Índice de Desarrollo Humano y su cómputo, publicación que cada años se realiza en los Informes del PNUD; para el espacio Colombiano se participa en su cálculo a partir del año 1998, pese a que su historia se remonta al inicio de la década de los 90.

La propuesta de Sen, considera el desarrollo como un proceso de intervención activa permeado transversalmente por el desarrollo económico, la libertad, las oportunidades sociales, los derechos políticos, la sostenibilidad ambiental, la equidad de género, la posibilidad de crecimiento individual y social, el respeto por la diversidad cultural y el auto-sostenimiento; donde el Estado ocupa igualmente un papel preponderante en el desarrollo humano, puesto que debe generar oportunidades de seguridad social e intervención pública activa, así como garantizar la expansión de servicios sociales tales

como la educación, la salud, la protección ciudadana y respeto de los derechos civiles, políticos y el de estar informados.

7.1.3. Acerca del Desarrollo a Escala Humana

Existe también una propuesta muy interesante planteada desde el campo del progreso y crecimiento económico, social, cultural y político de las sociedades, un modelo alternativo de desarrollo universal; que más que una teoría es una idea sobre cómo debería ser entendido y abordado el desarrollo, expuesto por Manfred A. Max-Neef (1993) en su obra "*Human scale development*".

Esta propuesta logra la connotación de desarrollo integral, floreciendo en ella la importancia de los factores sociales. Max-Neef plantea una teoría de desarrollo a Escala Humana orientada hacia la satisfacción de las necesidades fundamentales de la sociedad y critica los modelos que hasta hoy se han empleado en la mayoría de los países por que giran en torno de la economía y dejar de lado, lo que para él es realmente importante, la sociedad y la satisfacción de sus necesidades esenciales.

Para Max-Neef, (1993), las necesidades humanas, determinan la calidad de vida de las personas y expone que estas necesidades son finitas, pocas y clasificables, son un sistema que se relaciona e interactúa entre sí y son iguales en todas las culturas y en todos los periodos históricos; dado a que están aplicadas en la evolución de la especie, pues estas necesidades de subsistencia, protección, afecto, entendimiento, participación, ocio y creación estuvieron presentes desde los orígenes del hombre y posteriormente en un estadio evolutivo han surgido otras necesidades como la identidad y la libertad, haciéndolas universales y estáticas; lo único que cambia es la forma y los medios utilizados para su satisfacción.

Partiendo de sus afirmaciones consolida una interesante clasificación de las necesidades: según categorías existenciales y según categorías axiológicas. Las categorías existenciales hacen referencia a las necesidades de ser, tener, hacer o estar; y la axiológicas a nueve necesidades que, tal como ya hemos indicado, son comunes a toda la especie humana, a todas las culturas, épocas y grupos: necesidad de subsistencia, de protección, de afecto, de entendimiento, de participación, de ocio, de creación, de identidad y de libertad.

Clasificación que traslada a repensar el contexto social de las necesidades humanas, por cuanto ya no se trata de relacionar necesidades solamente con bienes y servicios que presuntamente las satisfacen, sino de relacionarlas además con prácticas sociales, formas de organización, modelos políticos y valores que repercuten sobre las formas en

que se expresan las necesidades. En este paradigma de desarrollo alternativo se considera que cada necesidad no satisfecha es un indicador de pobreza, mientras que las satisfechas constituyen riquezas.

Por tanto la ejecución de un modelo de desarrollo que apunte a la satisfacción de las necesidades humanas, según el mismo autor, “no puede sustentarse en ninguna disciplina particular, porque la nueva realidad y los nuevos desafíos obligan ineludiblemente a una transdisciplinariedad”, Max-Neef (1986), dada la complejidad de los problemas sociales no revelados como problemas específicos, sino como problemáticas complejas que aluden explicaciones diversas.

En sus consideraciones puntualiza la imperante necesidad de pasar de modelos enfocados en términos de eficiencia que sobredimensionan las necesidades de subsistencia al asociar maximización de la productividad, utilidad, el incremento en las tasas de productividad, la incorporación de nuevas tecnologías, a fin de obtener un mayor acceso a los bienes de consumo, para pasar a estimular en forma permanente la generación de satisfactores sinérgicos, donde lo autodependiente y lo participativo crea los fundamentos para consolidar un orden que concilia el crecimiento económico, el de las personas y la solidaridad social.

Autodependencia que desde el espacio personal estimula la identidad propia, la capacidad creativa, la autoconfianza y la demanda de mayores espacios de libertad y que en el ámbito social robustecen la capacidad para subsistir, la protección frente a variables exógenas, la identidad cultural endógena y la libertad colectiva, y posteriormente se combinan y logran que el plano personal potencie el plano social para conquistar en procesos capaces de fomentar la participación en las decisiones, la creatividad social, la autonomía política, la justa distribución de la riqueza y la tolerancia frente a la diversidad de identidades.

La autodependencia constituye “Un elemento tajante en la articulación de los seres humanos con la naturaleza y la tecnología, de lo personal con lo social, de lo micro con lo macro de la autonomía con la planificación y de la sociedad civil con el Estado” (Max- Neef, 1986), por consiguiente deja entrever que uno de los pilares del desarrollo a Escala Humana se asocia con el fomento de lo ecológico utilizando el término “eco-humanista” para referirse a la sustentabilidad de los recursos naturales para el futuro.

El desarrollo a Escala Humano se constituye como una propuesta endógena desde la cual se construye un modelo propio en donde el conocimiento de sí mismos y del ambiente que nos rodea generen relaciones horizontales y posibiliten la interpretación e identificación del contexto, obtenidos desde la propia comunidad; satisfaciendo las

necesidades propias y construyéndonos desde la equidad, el respeto, la diferencia y el auto-conocimiento.

7.2. ACERCA DEL DESARROLLO TERRITORIAL

En una misma línea de pensamiento humano y con la intención de posicionar una concepción del desarrollo centrado en la persona humana y en sus capacidades, para que el desarrollo sea entendido como un medio y no como un fin, Sergio Boisier (2003), define el desarrollo como *“el logro de un contexto, medio, momentum, situación, entorno o como quiera llamarse, que facilite la potenciación del ser humano para autotransformarse en persona humana¹¹, en su doble dimensión: biológica y espiritual, capaz en esta última condición de conocer y amar”*. (Subrayado fuera de texto)

Insiste en que el objetivo central de toda propuesta de desarrollo no puede ser otro sino *“otorgarles a los seres humanos su dignidad como personas, en un marco de valores en el cual la libertad, la democracia, la justicia, la ética, la estética, la solidaridad y la variedad constituyen sus elementos definitorios”* (Boisier, 2003).

En el abordaje del término desarrollo, Boisier hace uso del adjetivo ‘territorio’ para enmarcar que todo desarrollo *“ocurre en un espacio preciso, espacio definido por dos coordenadas: el lugar y las personas. Es decir, el desarrollo no es un fenómeno abstracto construido en torno a promedios, tasas, índices, equilibrios, derivados de primer o segundo orden (donde nunca se descubre a la persona humana), como pareciera ser la opinión expresada en la mainstream y por ello también de los economistas más ortodoxos, sino un fenómeno concreto que sólo puede ser hecho únicamente por las personas de carne y hueso que habitan un lugar dado.”* (Boisier, 2003).

Es así como el término territorio permite dar forma a la geografía política del país, indiferentemente de que está se consolide a través de regiones, estados, provincias, departamentos, municipios u otros y segundo el término permite precisar la escala sobre la cual se busca emprender una propuesta de desarrollo.

En este mismo enfoque Alburquerque, en sus reflexiones sobre el “Marco conceptual del desarrollo local” utiliza término local y realiza su conceptualización manifestando *“A veces por desarrollo local se entiende exclusivamente el desarrollo de un nivel territorial*

¹¹. Ante la necesidad de entender el concepto de persona humana, el cual se asocia a los principios de dignidad, la subjetividad para posicionarse como sujeto, la sociabilidad, la trascendencia y la libertad para ejercer el libre albedrío. Conceptos que se profundizan en cuaderno de clase No. 01-02 pág. 42-43. Maestría Desarrollo Regional y Planificación del Territorio.

inferior, como puede ser el desarrollo de un municipio o de una comarca (microrregión). Otras veces se utiliza para resaltar el tipo de desarrollo endógeno que es resultado del aprovechamiento de los recursos locales de un determinado territorio. En otras ocasiones hay quienes lo presentan como una forma alternativa al tipo de desarrollo concentrador y excluyente predominante, el cual se basa esencialmente en un enfoque vertical (de “arriba abajo”) en la toma de decisiones.” (Alburquerque. 2002)

Por consiguiente el desarrollo local no debe ser entendido en forma exclusiva como desarrollo Municipal o supeditado a variables endógenas, toda vez que en el pueden confluir variables exógenas y lo importante es saber “endogenizar” -parafraseando a Alburquerque- esas variables externas dentro de las dinámicas de las estrategias adoptadas para fomentar el desarrollo; contrario a ello el desarrollo es un contexto de perspectiva territorial que busca articular o generar condiciones de entorno para que los seres humanos se potencien así mismos y logren ser verdaderas “*personas humanas*” en su individualidad y sociabilidad, entendiendo que no es el Estado, ni el sector privado, ni el público o el capital quienes producen el desarrollo de las personas, a estos les compete propiciar las condiciones de entorno.

Se precisa entonces una eficiente coordinación de los diferentes niveles de intervención y de un contexto integrado coherente de las diferentes políticas de desarrollo entre esos niveles, para adoptar las *estrategias* que propician ese periodo de tiempo donde las personas logran ser verdaderas personas en su “doble dimensión biológica y espiritual, capaz, en esta última condición, de conocer y amar” (Boisier. 2003/b, 131-161)

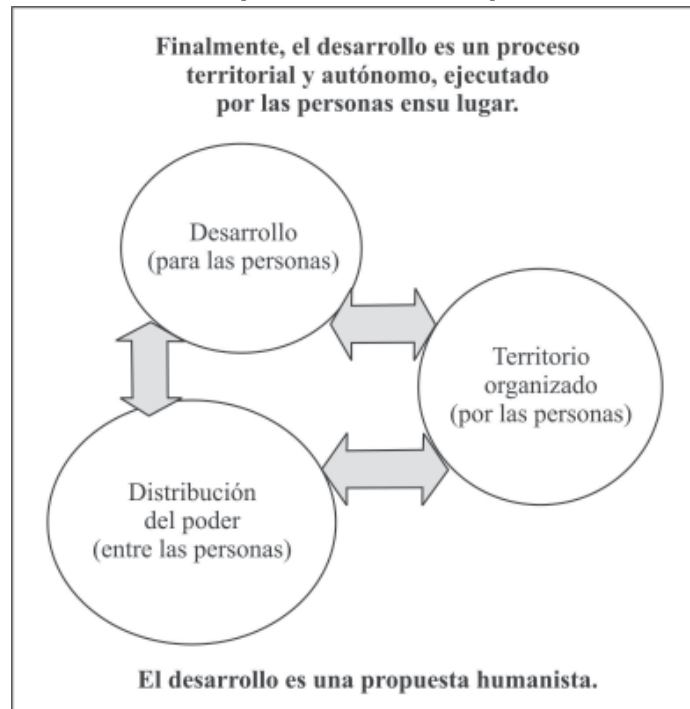
Según Gallicchio (2004), el desarrollo es una *estrategia* y en términos más puntuales, define el Desarrollo Local como “*un proceso de concertación entre los agentes - sectores y fuerzas- que interactúan en un territorio determinado, para impulsar, con la participación permanente, creadora y responsable de ciudadanos y ciudadanas, un proyecto común de desarrollo que implica la generación de crecimiento económico, equidad, cambio social y cultural, sustentabilidad ecológica, enfoque de género, calidad y equilibrio espacial y territorial*”.

En este sentido, el desarrollo local es un proceso mucho más sociopolítico que económico, los desafíos son mucho más de articulación de actores y capital social que de gestión local.

Estas definiciones, entregadas por Max-Neef, Boisier y Gallicchio, serán las que se aplicaran para el presente estudio por cuanto dan a entender el tipo de desarrollo que se busca, y que se ubica en un marco constructivista, subjetivo, valorativo y por cierto, endógeno, o sea, directamente dependiente de la autoconfianza colectiva en la capacidad para “inventar” recursos, movilizar los ya existentes y actuar en forma

cooperativa y solidaria desde el propio territorio. Conceptos que pueden ser interiorizados de manera sucinta a partir del siguiente:

Gráfico No. 9. Esquema del concepto de Desarrollo



Fuente: Cuaderno de Clase No. 01-02, basado en la concepción del desarrollo desde la perspectiva de Boisier. Pág. 101

7.2.1. La globalización en el entorno territorial local.

La llamada globalización en esencia es un “descriptor de la actual fase tecnológica del crecimiento capitalista” (Boisier. 2003) y es considerada como un elemento que ha corroído los espacios locales y conllevado a que países, regiones o espacios sean catalogados como desarrollados o subdesarrollados, este último término para Albuquerque tiene dos connotaciones a saber. “el grado de articulación o desarticulación interna de una determinada estructura socioeconómica, y las relaciones de autonomía-dependencia de dicha estructura frente al exterior, que son aspectos relacionados pero diferentes. En este sentido hay que recordar que la mejora de la relación de intercambio comercial internacional para los países subdesarrollados si bien beneficia a los grupos y agentes exportadores de dichos países (los cuales son una minoría en comparación con la base campesina y el conjunto de productores primarios no exportadores) no supone un cambio de las condiciones de desarticulación productiva interna en dichos países, aspecto que caracteriza esencialmente al subdesarrollo en los mismos.” (Albuquerque. 2002)

Néstor García Canclini trata la globalización como “*un proceso de fraccionamiento articulado del mundo y recomposición de sus pedazos que opera no tanto para borrar las diferencias sino para reordenarlas, con el fin de producir nuevas fronteras menos ligadas a los territorios que a la distribución desigual de los bienes de mercado*” y en esa medida no es un proceso de homogenización de las diferencias y desaparición de la diversidad, sino que la globalización opera no sólo como homogeneizadora e integradora de culturas, sino que también genera estratificación, segregación, exclusión y diferenciación en su reordenamiento (Arellano y Cerpas, 2004)

En un sentido particular los planificadores piensan en la globalización como “nuevo proceso que podría ser usado para alterar radicalmente el orden mundial, encontrando en esto, dos corrientes: *hiperglobalistas*, cuya base es la orientación neoliberal del *Laizzer faire*; y *los planificadores, sociólogos políticos o administradores*, para los que la globalización es un nuevo desafío que impulsa cambios económicos para transformar las sociedades, es de anotar que para los planificadores la base está en la modernización de los gobiernos locales para articular lo global y lo local” (Ramírez, 2003: cap.3)

En este mismo sentido, Federico Bervejillo en su texto sobre “Territorios en la globalización cambio global y estrategias de desarrollo territorial¹²”, considera “Las nuevas dinámicas globales tienen a su vez una creciente incidencia en los territorios y sociedades singulares.” Incidencia que “aumenta la **complejidad** de cada territorio, e incrementa la **incertidumbre** en relación a su futuro desarrollo”, ya que globalización incluye a un tiempo:

- La construcción de la **infraestructura del nuevo espacio global** (hard y soft), apoyada en las nuevas tecnologías de informática, telecomunicaciones y transportes;
- La constitución de **sistemas globales de acción** en las dimensiones económica, cultural y política, incluyendo la constitución de nuevos actores globales, la creación de códigos y reglas, y la definición de ámbitos y mercados.

¹² Documento del ILPES en su publicación “Serie de Ensayos” Documento 96/34, que fuera publicado anteriormente en la Revista PRISMA, N° 4, 1995, Universidad Católica del Uruguay, con el título «Globalización, descentralización y territorio». Y sobre el cual se toman sus principales aportes para resaltar aspectos asociados al estudio de caso y que confrontan las realidades de otras latitudes frente a hechos que demandan integración regional para hacer frente a aspectos que se circunscriben en la globalización.

- La progresiva **integración de componentes territoriales preexistentes** en los nuevos sistemas globales (ciudades y regiones altamente integradas en los circuitos globales).
- La progresiva **incidencia de las dinámicas globales sobre cada territorio local**, integrado o no, y la progresiva **interdependencia** de los territorios sin importar su distancia.

Recogiendo estos conceptos es de entender que la globalización es el resultado de un cambio experimental del capitalismo en su organización, funcionamiento y estructura, el cual ha dado lugar a una reestructuración que sería la base para dar explicación a buena parte de las transformaciones territoriales (Nacionales, regionales, de áreas metropolitanas o espacios locales) y que ha traído consigo implicaciones en las dimensiones económicas, sociales, culturales y políticas.

Este cambio sistémico que conlleva la globalización y que abarca todas las dimensiones de la sociedad, genera efectos en el conjunto de sistemas que operan en un espacio bajo una lógica compleja y denominada por Bervejillo como “la descentralización integrada” al contar con una contraparte en la desestructuración y reestructuración de los territorios. Contraparte que se concreta en cambios, afectando la división internacional e interregional del trabajo, a menudo drásticos, alterando el eventual desarrollo y competitividad de los territorios singulares. Este conjunto de impactos se superponen, mezclan y/o sustituyen a las estructuras territoriales preexistentes, dando como resultado un nuevo espacio «de geometría variable» (Castells, 1989), que se constituye en el escenario ineludible del desarrollo territorial futuro.

Finalmente las restricciones que el proceso de globalización supone para los territorios, nacionales regionales o locales, pone en cuestión las posibilidades y prioridades de una planificación territorial del desarrollo, aspectos sobre los que se abordará en un espacio posterior, con el propósito de revisar sus implicaciones normativas y técnicas, que permiten acoger o rechazar su aplicabilidad.

7.2.2. ACERCA DE LA PLANEACIÓN DEL TERRITORIO

Desde el punto de vista constitucional tenemos que el ordenamiento territorial se encuentra plenamente fundamentado en nuestra Carta Política, al respecto podemos realizar un análisis de varias de las figuras que allí se estipulan.

Nuestra carta política en su artículo Primero consagra a Colombia como un estado social de derecho, organizado en forma de república unitaria, descentralizada, con autonomía de sus entidades territoriales, bajo esta premisa y en pro de determinar los alcances de la norma se hace necesario precisar algunos de estos conceptos.

Como república unitaria se establece que los Departamentos y los Municipios forman parte de la rama ejecutiva, para cumplir con los principios de la función pública, se establece en el artículo 209 ibídem, que la función administrativa está al servicio de los intereses generales, la cual se desarrolla a través de la descentralización, la delegación y la desconcentración, por lo que es conveniente analizar dichas figuras.

7.2.2.1. Desconcentración administrativa

Se considera como el otorgamiento de funciones a un agente local del estado o de otra entidad de carácter nacional para que las ejerza en nombre de estos. Es decir, que a pesar de que las funciones continúan monopolizadas por las entidades nacionales, algunas de esas funciones son desempeñadas por agentes de aquellas, que se desplazan físicamente a las diversas partes del territorio, dada la imposibilidad o inconveniencia de ejercerlas desde la capital. Si bien pueden tomar algunas decisiones, lo hacen en nombre de la entidad nacional y no de la colectividad seccional donde ejercen la función. (Libardo Rodríguez 1999)

La desconcentración se constituye en un mecanismo que se utiliza por el estado para que no se de la concentración de poder en unos cuantos, siendo así que al desplazarse funciones de la capital hacia las provincias se da la desconcentración territorial y en otros casos al otorgarse funciones de los ordenamientos superiores a las inferiores siendo ejercidas desde la capital, dándose así la figura de la desconcentración jerárquica, como lo afirma Rodríguez en su obra de Derecho Administrativo General y Colombiano.

Para el jurista español, De la Vallina Velarde, la desconcentración es "aquel principio jurídico de organización administrativa en virtud del cual se confiere con carácter exclusivo una determinada competencia a uno de los órganos encuadrados dentro de la jerarquía administrativa, pero sin ocupar la cúspide de la misma".

7.2.2.2. Delegación Administrativa en Colombia

Para Maldonado (2005 - 2007) es el proceso de transferencia de funciones de una autoridad administrativa a sus colaboradores o a otras autoridades administrativas con

funciones afines o complementarias. La delegación se da tanto entre funcionarios como entre entidades del nivel central y entidades descentralizadas o territoriales. En este último caso la delegación debe acompañarse de convenios donde se fijan los derechos y obligaciones de las entidades.

Mediante la Delegación el funcionario que es titular de una competencia la traslada a uno inferior para que la ejerza en nombre de aquel, delegación que puede ser territorial si se hace por el Presidente de la República en los Gobernadores.

7.2.2.3. Descentralización administrativa en Colombia

La descentralización es la facultad que se otorga a las entidades públicas diferentes del estado para gobernarse por sí mismas, mediante la radicación de funciones en sus manos para que las ejerzan autónomamente. (Libardo Rodríguez 1996)

Es así que nuestro país ha establecido dos tipos de descentralización, siendo ellas la descentralización territorial, la descentralización por servicios y por colaboración.

Así, para el tema de estudio presenta especial interés la Descentralización territorial, la que consiste según lo explica Libardo Rodríguez, en el otorgamiento de competencias o funciones administrativas a las colectividades regionales o locales para que las ejerzan en su propio nombre y bajo su propia responsabilidad, otorgándole a las colectividades locales cierta autonomía para que se manejen por sí mismas.

En Colombia la descentralización se visualiza a través de los departamentos, los distritos y los municipios que a su vez se denominan entidades territoriales.

Al respecto La Carta Política en su artículo 286 ha determinado: *“son entidades territoriales los departamentos, los distritos, los municipios y los territorios indígenas. La ley podrá darles el carácter de entidades territoriales a las regiones y provincias que se constituyan en los términos de la constitución y la ley”*.

El autor Gabino Fraga (1969) define la descentralización en los términos siguientes: "Al lado del régimen de centralización existe otra forma de organización administrativa: la descentralización, la cual consiste en confiar la realización de algunas actividades administrativas a órganos que guardan con la administración central una relación que no es la de jerarquía" y concluye: "el único carácter que se puede señalar como fundamental del régimen de descentralización es el de que los funcionarios y empleados que lo integran gozan de una autonomía orgánica y no están sujetos a los poderes jerárquicos.

Por su parte, Andrés Serra Rojas, explica que descentralizar no es independizar, sino solamente dejar o atenuar la jerarquía administrativa, conservando el poder central limitadas facultades de vigilancia y control.

Enrique Gallicchio (2004) hace referencia a la descentralización en términos de: “entendemos a la descentralización como un instrumento hacia un nuevo modelo de desarrollo. No comprendemos a la descentralización como un fin en sí mismo, sino como la forma en que, fundamentalmente desde una nueva forma de hacer política y sociedad, se aporta a la generación de condiciones para otro desarrollo”.

Afirma Echeverri (2002), que la descentralización busca lo siguiente:

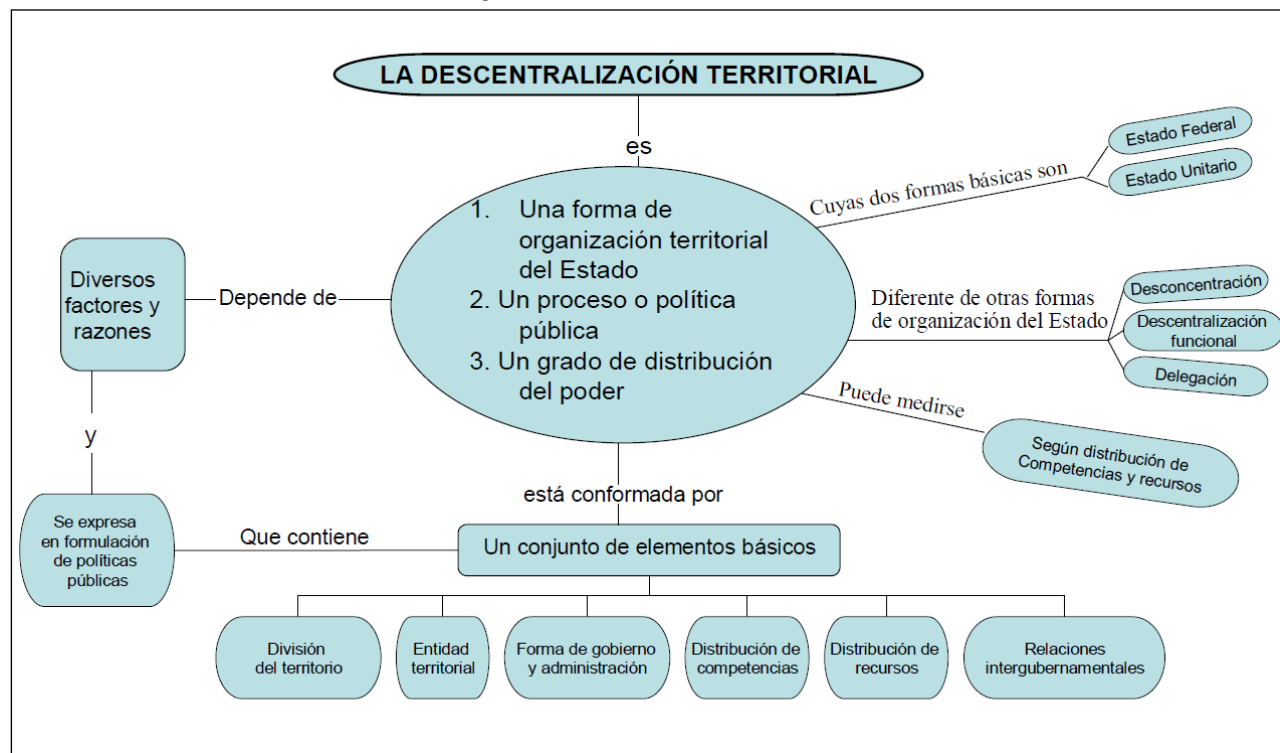
1. Democratizar la vida local para legitimar el Estado. *Rendición de cuentas.*
2. Se busca que los ciudadanos logren vigilar efectivamente las acciones de las autoridades. *Veedurías.*
3. Mejorar la eficiencia en la prestación de los servicios sociales y públicos a cargo del Estado. *Calidad.*
4. Establecer regiones como promotoras del desarrollo. *Regionalización*

Como lo dice Boisier (2009) La descentralización entrega a los individuos más diversidad en la selección de opciones personales y la amplitud de las opciones disponibles es –ya lo ha demostrado Sen– un indicador de la libertad para ellos; igualmente la descentralización significa más opciones grupales o sociales, algo que tanto Normandin (1997) como el PNUD, en sus varios informes sobre desarrollo humano, entienden como un componente del desarrollo.

Desde el punto de vista social hay que tener presente que la descentralización “empodera” a la sociedad para intervenir –como sujeto colectivo– precisamente en el asunto que más le compete e interesa: el complejo de procesos de cambio social en su territorio, es decir, el crecimiento económico de él y su desarrollo societal.

La Descentralización se entiende como aquella facultad que tienen los entes administrativos de tomar decisiones dentro de su territorio, de gobernarse por sí mismos, lo que le da la oportunidad de renovarse y desarrollarse dentro de una región.

Gráfico No. 10 Esquema de Descentralización Territorial.



Fuente: Alberto Maldonado. Concepto sobre descentralización

7.2.2.4. Autonomía administrativa

La Constitución de 1991 en su artículo 287 ha establecido:

“Las entidades territoriales gozan de autonomía para la gestión de sus intereses, y dentro de los límites de la constitución y la Ley. En tal virtud tendrán los siguientes derechos:

- 1°) *Gobernarse por autoridades propias.*
- 2°) *Ejercer las competencias que les correspondan.*
- 3°) *Administrar los recursos y establecer los tributos necesarios para el cumplimiento de sus funciones.*
- 4°) *Participar en las rentas nacionales.”*

Pablo Fernández de Castro (2008) en su monografía, afirma que *“La autonomía de los órganos descentralizados presupone no estar sujetos a la administración central, esto es, no estar sujetos a las decisiones jerárquicas de ésta. Dotar de personalidad jurídica y patrimonio propio, a los entes descentralizados es una forma de asegurar en parte esa autonomía, pero falta su autonomía económica consistente en la libre disposición de los bienes que forman su patrimonio propio y en la aprobación y ejecución que hagan de su presupuesto sin injerencia de ninguna autoridad central”*.

Dicha autonomía no es absoluta, ella se encuentra limitada dentro de los límites que le da la constitución, así legislativamente, se encuentran sujetos a un ordenamiento superior, los entes territoriales no tienen sus propias leyes y solo tienen facultades para reglamentar en asuntos que les sean permitidos.

7.3. EL TERRITORIO

El territorio dentro del cual se va a desarrollar esta investigación se encuentra ubicado en el corregimiento uno del municipio de Manizales, vereda Colombia, Kilómetro 41.

Existen un sin número de concepciones del territorio es así que diferentes autores han dado su opinión:

Al respecto Enrique Gallicchio (2001) considera que *“El territorio no es un mero espacio físico. El mismo debe ser visto no como un lugar donde suceden las cosas sino como una variable, como una construcción social. El territorio es a la vez condicionador y condicionado por y desde las acciones de los actores y las comunidades”*

Desde el punto de vista económico se tiene la siguiente concepción:

En este proceso de cambio, el territorio entendido como espacio social, no juega un papel pasivo. En palabras de Veltz *“las empresas se ven obligadas (en su lucha competitiva) a actuar sobre mecanismos sociales, históricos y geográficos, completamente irreductibles a las representaciones que ellas mismas realizan de la eficacia económica. La economía más avanzada funciona, cada vez más, sobre elementos extraeconómicos. El territorio juega, por supuesto, un papel esencial en esta dinámica”* (Veltz, 1995, página 12). Es decir, los mecanismos de regulación social localmente arraigados juegan un papel creciente en la articulación de unas relaciones industriales crecientemente complejas y que, por ello, no pueden reducirse a un cálculo mercantil de costes y precios. Por tanto, en el interior de dicho territorio se definen un conjunto de relaciones sociales.

La noción de territorio lleva implícita la de una organización social existente en su interior formada por una multiplicidad de individuos. Esta organización social se caracteriza por tener una serie de instituciones que rigen su funcionamiento. Igualmente, en su interior se definen una serie de grupos sociales con intereses y orígenes diversos que compiten y colaboran con la finalidad de propiciar su reproducción social. (Massey, 1994)

A su vez, Friedrich Ratzel. Dice que el territorio, *“es una parcela de la superficie terrestre apropiada por un grupo humano, que tendría una necesidad imperativa de un territorio con recursos naturales suficientes para su doblamiento, los cuales serían utilizados a partir de las capacidades tecnológicas existentes.”* Además, el concepto de territorio ratzeliano tiene como referencia al Estado. (Citado por Hernández Ascanio, 2007)

El territorio ha sido concebido desde tres concepciones por Spósito (2004): *“una natural, otra individual y una tercera espacial. La primera la concepción naturalista del territorio (territorio clásico), muy conocida, ha justificado históricamente, y aún hoy, las guerras de conquista a través de un imperativo funcional que se sostiene como natural, pero, en verdad, construido socialmente.*

La segunda, la concepción del territorio del individuo pone en evidencia la territorialidad, algo extremadamente abstracto, el espacio de las relaciones, de los sentidos, del sentimiento de pertenecer y, por tanto, de la cultura.

Y la tercera y última concepción, según Spósito, genera una confusión entre los conceptos de territorio y espacio. En este caso, antes de definirse el concepto de territorio de debe abordar el de espacio. Así el espacio geográfico sería aquel formado por “un conjunto indisociable, solidario y también contradictorio, de sistemas de objetos y sistemas de acciones, no considerados aisladamente, pero como el cuadro único en lo cual la historia pasa” (Spósito. 1999: 51, Citado por Hernández Ascanio, 2007).

Quiere ello decir que cuando hablamos de territorio no debemos hacerlo desde el punto de vista de su ubicación físico espacial, sino también de los efectos que el hombre causa dentro de él, como su apropiación del entorno, su ubicación y actuar en el mismo, sus relaciones sociales, culturales, familiares y la innovación del mismo.

Para Souza (1995) *“el territorio es el espacio determinado y delimitado por y a partir de relaciones de poder, que define así, un límite y que opera sobre un sustrato referencial, en definitiva, el territorio es definido por relaciones sociales. El territorio, por lo tanto,*

puede estar relacionado a formas jurídico – políticas, culturales y/o económicas de una gran empresa.

Al respecto Cárdenas (2010) en su artículo El Conocimiento Tradicional y el Concepto de Territorio ha dicho: *“Los diferentes conceptos de territorio llevan implícito un valor simbólico que le imprimen quienes desde él se han configurado como seres sociales y actores de una realidad. Este valor simbólico se encierra en un primer concepto de territorio entendido como espacio; desde él “se contemplan la naturaleza y la sociedad como un sistema de configuraciones de objetos materiales y sociales mediados por relaciones sociales que modifican y transforman la naturaleza lo cual explica su inseparabilidad”. (Santos, 1996. Pág. 51, citado por Mançano, sf. Pág.3,4)”*.

Ha enfatizado Cárdenas igualmente que dicha inseparabilidad de los sistemas de objetos de las acciones que propone esta definición son una forma de explicar *“la relación que existe entre los sistemas, los objetos y las acciones que hacen parte de la vida de las comunidades dentro de un determinado territorio en donde, se crean y recrean relaciones sociales que producen los espacios y estos a su vez producen las relaciones sociales”*. (Mançano, sf. Pág.3).

Al respecto es necesario dilucidar un poco el concepto dado por la autora ya que como ella lo expresa dentro de este conocimiento tradicional es importante acudir a la soberanía manifestada por las comunidades campesinas a través de su conocimiento y saber local.

Como lo señala nuevamente Cárdenas *“La soberanía representada en el conocimiento tradicional, se revalora desde la agroecología y de acuerdo con Toledo, (2005) se da dentro de un contexto de apropiación preindustrial de la naturaleza, por tanto, los saberes locales para ser “correctamente comprendidos, deben analizarse en sus relaciones tanto con las actividades prácticas como con el sistema de creencias de la cultura o el grupo humano al que pertenecen (Berkes, 1999; citado por Toledo, 2005). Esta relación es en últimas un flujo continuo de creación y modificación del territorio”*

Nuestra Constitución Política frente a las organizaciones territoriales ha establecido en su artículo 285 que: *“Fuera de la división general del territorio, habrá las que determine la ley para el cumplimiento de las funciones y servicios a cargo del estado”*

Igualmente en su artículo 286 dice: *“Son entidades territoriales los departamentos, los distritos, los municipios, y los territorios indígenas.*

La ley podrá darles el carácter de entidades territoriales a las regiones y provincias que se constituyan en los términos de la constitución y de la ley”

A su vez en el artículo 311 establece: “Al municipio como entidad fundamental de la división político administrativa del Estado le corresponde prestar los servicios públicos que determine la ley, construir las obras que demande el progreso local, ordenar el desarrollo de su territorio, promover la participación comunitaria, el mejoramiento social y cultural de sus habitantes y cumplir las demás funciones que le asignen la constitución y las leyes”

Teniendo en cuenta el mandato constitucional como fundamento jurídico, el municipio tiene una gran importancia dentro del desarrollo de su localidad y la región, ya que es al mismo a quién se le atribuyen las facultades para emprender su desarrollo, desde el punto de vista territorial, social, cultural y promover la participación de la comunidad en dicho proceso.

El desarrollo se da en aplicación a la ley orgánica del plan de desarrollo – ley 152 de 1994 – y la ley de desarrollo territorial – ley 388 de 1997, es así que el Plan de desarrollo establece los planes y programas de gobierno del Alcalde, mientras que el plan ordenamiento territorial es un instrumento de planificación que comprende la normativa, los instrumentos de gestión y financiación del desarrollo urbano.

Finalmente el territorio debe entenderse en forma sencilla como un espacio geográficamente definido, dentro del cual se desarrollan varias actividades sea por un individuo o por una colectividad.

7.4. PLANIFICACIÓN Y ORDENAMIENTO TERRITORIAL

Es importante analizar inicialmente el concepto que se tiene de Planeación así:

Matus (1988) expresa la idea de que la planificación es un proceso permanente que no se agota en cada momento normativo de expresión de planes anuales, sino que es un proceso sinérgico de combinación dialéctica de momentos explicativos con momentos normativos y de planificación en la coyuntura que expresa con mucho más realismo la situación real que afrontan los municipios en el devenir de cada día.

Define igualmente Carlos Matus la concepción de la planificación estratégica, como el modo posible de construir gobernabilidad a los planes que estén destinados a operar en la realidad social, plena de incertidumbres y conflictos de variados actores sociales y políticos.

Para Andrade, A., Amaya, M. 1994 "El ordenamiento territorial es una política de estado y un instrumento de planificación que permite una apropiada organización política-administrativa de la Nación y la proyección espacial de las políticas sociales, económicas, ambientales y culturales de la sociedad, garantizando un nivel de vida adecuado para la población y la conservación del ambiente".

En el mundo en que nos movemos hoy, dinámico, cambiante en constante evolución, con los avances tecnológicos, la influencia de la globalización y la necesidad de incursionar en ella, la injerencia política, los fenómenos sociales, culturales y económicos, es de vital importancia tener un panorama claro de las circunstancias en las que se encuentra el territorio, y hacia donde se deben dirigir las políticas gubernamentales, lo cual se logra a través de la planificación.

La constitución Política de Colombia de 1991 establece los principios del ordenamiento territorial para lo cual en el artículo 288 establece: "*La ley orgánica de ordenamiento territorial establecerá la distribución de competencias entre la Nación y las entidades territoriales*".

Igualmente en su artículo 313 establece que le corresponde a los concejos adoptar los planes y programas de desarrollo económico y social y de obras públicas, reglamentar los usos del suelo, y vigilar y controlar dentro de los límites que fije la ley las actividades relacionadas como la construcción y enajenación de inmuebles destinados a vivienda, dictar normas para el control, preservación y defensa del patrimonio ecológico y cultural del Municipio.

Con respecto al ordenamiento del territorio Méndez, y Lloret () manifiestan: La ordenación del territorio puede verse como el conjunto de actuaciones administrativas dirigidas a conseguir en un territorio una distribución óptima de la población y de las actividades socioeconómicas y en consecuencia, de los grandes ejes de comunicación, de los equipamientos públicos de carácter municipal y de los espacios naturales libres. Todo ello con el fin de ofrecer al ser humano una calidad de vida que permita el desarrollo de su personalidad, y bajo la restricción básica de sostenibilidad.

Así los autores afirman: La ordenación del territorio se lleva a cabo por medio de todas aquellas medidas que tiendan a conseguir los fines indicados. Éstas tienen un carácter sectorial, pero su incidencia espacial las incorpora al conjunto de la ordenación del territorio. Para coordinar las diversas medidas será necesario elaborar planes integrales en los que se incluyan las diferentes actuaciones que se prevén para un territorio determinado, la elaboración de éstos corresponde a la planificación territorial, de modo que la ordenación del territorio incluye la elaboración de políticas y planes sectoriales, y

la coordinación de los mismos será por la planificación que se desarrolle a nivel territorial.

Para Méndez, Elías (1990:96) la ordenación del territorio es un proceso planificado y una política del Estado, de naturaleza política, técnica y administrativa, que está al servicio de la gestión ambiental y del desarrollo. Busca organizar, armonizar y administrar la ocupación del espacio de manera que se puedan prever los efectos que provocan las actividades socioeconómicas y precisar los medios y líneas de acción apropiados para alcanzar los objetivos y prioridades de desarrollo, en un todo conforme con las nociones de uso sostenido y de viabilidad de uso y con los objetivos superiores del bienestar social, de la calidad de vida y de la valoración del medio ambiente.

Aguilar (1989:109), sintetiza en cinco los puntos centrales de una acción de ordenación territorial, las cuales están en consonancia con la definición anterior, estos son:

- Se trata de una política de Estado.
- Está contemplada como política a largo plazo.
- Su instrumento básico es la planificación.
- Debe conciliar el proceso de desarrollo económico con distintas formas de ocupación territorial.
- Tiene como fin último elevar el nivel de vida de la población.

Para Gómez Orea (1994: 2) se trata de una función pública que responde a la necesidad de controlar el crecimiento espontáneo de las actividades humanas y los problemas y desequilibrios que este crecimiento provoca, en la búsqueda de una "justicia socioespacial" y una calidad de vida que trascienda el mero crecimiento económico.

Para Zoido (1998:3) la OT es una función pública, una política compleja y de reciente y todavía escasa implantación, que puede y debe apoyarse sobre instrumentos jurídicos (convenios internacionales, leyes, decretos), sobre prácticas administrativas y principios consolidados (planificación, participación, etc.) y en diferentes conocimientos científicos y aportaciones pluridisciplinarias. En tanto que función pública o política, la ordenación del territorio es, sobre todo, un instrumento no un fin en sí mismo, un medio al servicio de objetivos generales como el uso adecuado de los recursos, el desarrollo, y el bienestar o calidad de vida de los ciudadanos. Tal ordenación lleva implícita la voluntad y la acción pública para mejorar la localización y disposición de los hechos en el espacio; especialmente de aquellos a los que atribuimos un sentido estructurante o un mayor significado respecto a las necesidades y condiciones de vida de quienes lo habitan.

Lo afirmado por el autor implica que con el Ordenamiento Territorial, se debe dar una distribución de los usos del suelo, determinando claramente la ubicación de elementos y sistemas estructurantes para la integración funcional del territorio.

Al respecto Ángel Massiris (2002) manifiesta que en síntesis, la ordenación del territorio es un proceso y un instrumento de planificación, de carácter técnico-político-administrativo, con el que se pretende configurar, en el largo plazo, una organización del uso y ocupación del territorio, acorde con las potencialidades y limitaciones del mismo, las expectativas y aspiraciones de la población y los objetivos de desarrollo. Se concreta en planes que expresan el modelo territorial de largo plazo que la sociedad percibe como deseable y las estrategias mediante las cuales se actuará sobre la realidad para evolucionar hacia dicho modelo.

Adicionalmente, en algunos países latinoamericanos se vincula la ordenación del territorio con la organización política administrativa y las políticas de descentralización, situación que genera confusión respecto a la naturaleza de esta política. Esto es evidente en Colombia en donde por un lado la Constitución Política se refiere a la ordenación del territorio en términos de la organización territorial del país y, por otro, los sectores políticos y gubernativos lo consideran como un instrumento de descentralización territorial. La confusión se presenta porque mientras en los ámbitos políticos y gubernativos de este país la ordenación se concibe en los términos político-administrativos, en la Ley de Desarrollo Territorial (Ley 388 de 1997) se concibe, además, en términos de planificación física-espacial y urbanística.

Con la entrada en vigencia de la constitución de 1991, donde se impartieron ordenes perentorias para la elaboración, formulación y adopción legal de planes de desarrollo económico y social, tanto nacionales como departamentales y municipales y la participación de la sociedad civil, convirtiéndose el proceso de planeación en una actividad obligatoria para la administración pública.

En nuestro país se han venido creando una serie de normas tendientes a regular el desarrollo y el territorio, destacándose la ley 9ª de 1989 o ley de reforma urbana la cual fue expedida después de 29 años ¹³ y mediante la cual “ se dictan normas sobre planes de desarrollo municipal, compraventa y expropiación de bienes y se dictan otras disposiciones”, la ley orgánica 152 de 1994 la cual tiene como propósito establecer procedimientos y mecanismos para la elaboración, aprobación, ejecución, seguimiento, evaluación y control de los planes de desarrollo nacionales, departamentales y municipales.

¹³ Dato tomado del tratado de Derecho Urbanístico realizado por Pedro Pablo Morcillo Dosman en el año 2007.

Dicha norma en lo que tiene que ver con los municipios solo reguló el proceso de planeación local desde el aspecto económico y social, sin hacer mención del desarrollo físico o territorial, olvidando que la planeación del desarrollo debe ser integral, por ello se expidió la ley 388 de 1997, la cual contempla la planeación físico territorial y ambiental de los municipios y reformo algunos aspectos de la ley 9ª de 1989.

Actualmente estas dos normas ley 9ª de 1989 y 388 de 1997 se conocen como el estatuto urbanístico.

La ley 388 de 1997 o ley de ordenamiento territorial, en su artículo 5º determina:

“Concepto. El ordenamiento del territorio municipal y distrital comprende un conjunto de acciones político-administrativas y de planificación física concertadas, emprendidas por los municipios o distritos y áreas metropolitanas, en ejercicio de la función pública que les compete, dentro de los límites fijados por la Constitución y las leyes, en orden a disponer de instrumentos eficientes para orientar el desarrollo del territorio bajo su jurisdicción y regular la utilización, transformación y ocupación del espacio, de acuerdo con las estrategias de desarrollo socioeconómico y en armonía con el medio ambiente y las tradiciones históricas y culturales.”

Como puede verse a través de la ley 388 lo que se pretende es complementar el desarrollo físico territorial con el desarrollo socioeconómico, incluyendo la aplicación de la normativa ambiental y con observancia de las tradiciones histórico – culturales, dándole una connotación de integralidad al desarrollo.

7.5. CONCEPTO DE DESARROLLO URBANO

Según Morcillo (2007- 127) está estrechamente ligado al desarrollo de los asentamientos humanos.

Los asentamientos son organizaciones que los individuos y sus familias y comunidades localizan en determinadas áreas territoriales con el fin de realizar, interactiva e interdependientemente, actividades de carácter cultural, artesanal, industrial, comercial y agropecuario y proveerse mutuamente de servicios que satisfagan sus necesidades básicas de suministro de agua potable, alcantarillado, energía, comunicaciones, transporte, educación, salud, recreación, culto y sublimación cultural, ya que de manera individual o aislada no podrían hacerlo de manera óptima.

Dice igualmente que los asentamientos van formándose y adquiriendo paulatinamente carácter comunitario y urbano, con base en subdivisión de terrenos, apertura de vías, creación de espacios públicos, suministro de servicios sociales, zonas de alojamiento

de las actividades residenciales, industriales, comerciales, institucionales, que se requieren para hacer viables las necesidades de vivienda, empleo, producción, y convivencia organizada.

Estas formas de vida en comunidad generan el desarrollo urbano, cuya dimensión y características dependen de la fuerza social y la dinámica de crecimiento de la población que se ha asentado en un determinado lugar.

Dice el autor que cuando hablamos de desarrollo urbano se incluye el ambiente natural y construido e igualmente que ha de tenerse en cuenta que el asentamiento humano se desenvuelve en un contexto mayor, “el de la región a la que pertenece” donde cumple determinada función sistémica.

Al respecto afirma: “La región influye sobremanera en el comportamiento del asentamiento y a su vez este en el de aquella; por lo cual debe referirse al desarrollo urbano y regional de manera integrada.”

Analizando esta concepción es necesario para el presente trabajo tener en cuenta la manera como la región comprendida por el espacio geográfico compuesto por los municipios de Manizales, Palestina, Neira y Anserma han influido en el “asentamiento” ubicado en el Kilómetro 41 vereda Colombia, corregimiento 1, frente a la satisfacción de sus necesidades básicas, a su formación comunitaria, urbana, etc., ha influido en el desarrollo humano y urbano de dicho corregimiento bien sea favorable o desfavorablemente así como este en la región.

7.6. RELACIÓN ENTRE EL DESARROLLO NACIONAL Y EL URBANO

Según lo afirma Morcillo Existe una estrecha relación entre las políticas nacionales del desarrollo económico y social y las políticas de desarrollo urbano, a tal grado que unas no pueden existir y desarrollarse adecuadamente sin las otras. Sin embargo, han estado divorciadas tanto en su formulación, como en su ejecución, por lo cual su rendimiento, cobertura y productividad han sido deficientes e insuficientes.

Es sabido que los planes de desarrollo no se encuentran armonizados con los planes de ordenamiento territorial y que de hecho tienen unas vigencias diferentes, los que además van encaminados al querer del gobernante de turno y no en pro de un interés desde el punto de vista de la satisfacción de necesidades de la comunidad en general, a través de una política de estado que le permita permanencia en el tiempo.

7.7. RELACIONES ENTRE EL DESARROLLO REGIONAL Y EL URBANO

A la región comúnmente se la define como el área rural, urbana o rural-urbana que tiene necesidades e intereses comunes, que unifica su vida social y económica y que forma una unidad con límites y condiciones físicas adecuadas a los fines perseguidos por la ordenación de su desarrollo futuro (MORCILLO. 2007)

El desarrollo regional propende porque las necesidades e intereses de cada uno de los entes territoriales sea satisfecha de manera integrada por la región como un solo organismo, conservando cada uno su identidad e independencia en sus funciones.

7.8. EL DESARROLLO URBANO Y EL AMBIENTE

Según Morcillo (2007), en su análisis realizado en el libro de derecho urbanístico, se distinguen dos clases de ambientes: el natural producto de la naturaleza y el construido producto de las intervenciones del hombre para proveerse alojamiento trabajo y esparcimiento, que le permitan vivir en comunidad.

Tanto el ambiente natural como el construido requieren políticas: normas y procedimientos de fomento, control y vigilancia con el fin de conservarlos y protegerlos del deterioro que le causa la población que los usa y disfruta. (Ídem)

Quiere lo anterior decir que el desarrollo urbano tanto físico como económico sea este local o regional debe ir de la mano de los diferentes tópicos que son inherentes al ambiente, por ello deben plasmarse lineamientos claros, así como una normativa que sea completamente aplicable y permita su exigibilidad con resultados ágiles y eficientes.

Concatenando las definiciones atrás vistas y retomando el ordenamiento territorial, para poder dar cumplimiento con el mismo, debemos tener en cuenta los instrumentos de planificación teniendo como fundamento que la ley 388 de 1997 adoptó dos tipos de instrumentos de manejo u ordenamiento del territorio municipal para lo cual se toman las concepciones que al respecto tiene Morcillo (2007), y que son compartidas desde la concepción teórica para el presente trabajo.

7.9. INSTRUMENTOS DE PLANIFICACIÓN

7.9.1. Instrumentos de Planificación del territorio¹⁴

¹⁴ Ley 388 de 1997.

- I. **Planes de ordenamiento territorial:** Sirven para orientar y administrar el desarrollo físico del territorio municipal y la utilización del suelo, igualmente deben clasificar el territorio de los municipios en suelo urbano, rural y de expansión urbana, también se pueden establecer categorías de suburbano y protección.
- II. **Planes parciales:** Desarrollan y complementan las disposiciones de los planes de ordenamiento territorial para áreas determinadas de suelo urbano y para las áreas de expansión urbana, además de las que deban desarrollarse como unidades de actuación urbanística.
- III. **Unidades de actuación urbanística:** Son áreas conformadas por uno o varios inmuebles, delimitadas en las normas urbanísticas del plan, que deben ser urbanizadas o construidas como una unidad de planeamiento de forma integral o completa.

7.9.2. Instrumentos de gestión del suelo¹⁵

Pueden catalogarse como de tipo urbanístico, jurídico y financiero.

I. Urbanístico. Dentro del cual caben:

- **El reajuste de tierras:** Previsto en la ley 9ª de 1989, y que consiste en englobar diversos lotes de terreno que no estén edificados, para luego subdividirlos en forma más adecuada y dotarlos de las obras de infraestructura urbana básica. Se aplica en áreas de suelo de expansión urbana con tratamiento de desarrollo urbano.
- **La integración inmobiliaria:** Prevista en la ley 9ª de 1989, consiste en reunir y englobar distintos inmuebles que estén edificados, para subdividirlos y desarrollarlos, construirlos o renovarlos. Aplica en áreas del suelo urbano con tratamiento de renovación urbana o redesarrollo.

II. Jurídico. Corresponden a esta clase:

- **Cooperación entre partícipes:** Prevista en la ley 9ª de 1989, se realiza cuando no se requiere una nueva configuración predial de la superficie y las cargas y beneficios de su desarrollo pueden ser repartidos de manera equitativa entre sus varios propietarios.

¹⁵ Ley 388 de 1997.

Estos deberán constituir una entidad gestora que garantice el desarrollo conjunto de la unidad de actuación urbanística, donde se llevan a cabo algunas de las operaciones de reajuste de tierras o integración inmobiliaria.

- **El reparto equitativo de cargas y beneficios:** Se aplica en desarrollo del principio constitucional de igualdad de los ciudadanos ante las normas, consistente en el mecanismo o mecanismos que los planes de ordenamiento territorial y las normas urbanísticas deberán establecer para garantizar la distribución equitativa las cargas y beneficios derivados del ordenamiento urbano entre los respectivos afectados. Como mecanismos que aseguran este propósito tenemos las unidades de actuación urbanística, la compensación y la transferencia de derechos de construcción y desarrollo, etc.
- **Los índices de edificabilidad:** Relacionados con los inmuebles que forman parte de unidades de actuación o localizados en determinadas áreas del suelo urbano, para su conversión en derechos de construcción y desarrollo, que serán determinados por los planes de ordenamiento o los planes parciales que los desarrollen.
- **La adquisición forzosa de inmuebles:** Mecanismo que se utiliza para darle cumplimiento a la función social de la propiedad, previa declaración de utilidad pública en suelo urbano, suelo de expansión, público o privado, urbanizable no urbanizado. Se aplica para la realización de obras de interés público.

III. Financiero:

- **Plusvalía urbana:** Consiste en que las acciones urbanísticas que regulan la utilización del suelo y del espacio público urbano incrementando su aprovechamiento generan beneficios que dan derecho a las entidades públicas a participar en las plusvalías o mejores precios resultantes de dichas acciones.
- **Títulos valores:** Son equivalentes a los derechos adicionales de construcción y desarrollo permitidos para determinadas áreas o subzonas con características geoeconómicas homogéneas, que hayan sido beneficiarias de las acciones urbanísticas generadoras de plusvalía, como instrumento alternativo para hacer efectiva la correspondiente participación municipal en la plusvalía generada.
- **Bancos inmobiliarios:** Pueden constituirse como establecimientos públicos, empresas industriales y comerciales del estado o sociedades de economía mixta del orden municipal, con el fin de cumplir las funciones que le fueron asignadas

por el artículo 70 de la ley 9ª de 1989 y adicionalmente administrar los inmuebles fiscales del correspondiente municipio o distrito.

- **La compensación:** En tratamientos de conservación consiste en que los propietarios de terrenos e inmuebles determinados en los planes de ordenamiento territorial o en los instrumentos que los desarrollen como de conservación histórica, arquitectónica o ambiental, deberán ser compensados por esta carga derivada del ordenamiento, mediante la aplicación de compensaciones económicas, transferencias de derechos de construcción y desarrollo, beneficios y estímulos tributarios u otros sistemas que reglamente el gobierno.
- **Fondos de compensación:** Son mecanismos para asegurar el reparto equitativo de las cargas y beneficios generados en el ordenamiento urbano, y para garantizar el pago de compensaciones en razón de cargas urbanísticas de conservación. Podrán ser construidos por las administraciones municipales o distritales y administrados opcionalmente mediante encargo fiduciario.

Tabla No. 12. Instrumentos de Manejo u Ordenamiento del Territorio		
INSTRUMENTO	TIPOS	CLASES
DE PLANIFICACIÓN DEL TERRITORIO		Planes de ordenamiento
		Planes parciales
		Unidades de actuación Urbanística
DE GESTION DEL SUELO	Urbanístico	Reajuste de tierras
		Integración inmobiliaria
	Jurídico	Cooperación entre partícipes
		Reparto equitativo de Cargas y Beneficios
		Índices de edificabilidad
		Adquisición forzosa de inmuebles
	Financiero	La plusvalía
		Títulos Valores
		Bancos Inmobiliarios
		Compensación en tratamientos de conservación
		Fondos de compensación

Fuente: Estructuración de los autores a partir del marco normativo.

Para concluir, es importante destacar, que a pesar de la intención del legislador de darle a la ley 9ª de 1989 y a la ley 388 de 1997 la connotación de estatuto del ordenamiento territorial, estas se quedaron cortas, pues no contemplan asuntos de vital importancia como es la planificación de las áreas de suelo rural, impidiéndose con ello que se dé una verdadera planificación integral, así como tampoco se dan elementos que permitan

articular la planeación y la planificación del territorio regional, asunto este que se agrava con la continua expedición de normas que contrarían las disposiciones de los ordenamientos territoriales haciendo impositivas las normativas de orden Nacional sobre el ámbito municipal como es el caso de los macro proyectos de interés Nacional y la ley 1228 de 2008 mediante la cual se determinan las fajas mínimas de retiro obligatorio o áreas de exclusión, para las carreteras del sistema vial nacional.

8. MARCO METODOLOGICO

En esta sección se presenta la metodología, técnicas e instrumentos que se aplicaron en el presente estudio, las cuales permitieron la resolución de los objetivos planteados, así como determinar las relaciones entre actores como agentes determinantes en la promoción del desarrollo local.

8.1. UNIDA DE ANALISIS Y DE INVESTIGACION.

La unidad de análisis del presente estudio de caso se circunscribe a un espacio geográfico ubicado en el nor-occidente del área rural del municipio de Manizales, denominado corregimiento uno, vereda Colombia, Kilómetro 41, con una superficie de 4.339 Ha, que limita al norte con Neira y Anserma, al sur con el corregimiento No. 3 –El Remanso y al oriente con el corregimiento No. 2 –La Cristalina. (Ver Mapa No. 1)

Este espacio geográfico se articula a una unidad de mayor amplitud comprendida por los municipios de Neira, Villamaría, Chinchiná, Palestina y Manizales los cuales conforman la sub-región centro sur del Departamento de Caldas, donde habitan cerca del 54% de la población del Departamento¹⁶ que vista desde el ámbito “Ecorregión se consolida por 92 Municipios de los Departamentos de Caldas, Risaralda, Quindío, norte del Valle y nor-occidente del Tolima y quedando dentro del llamado «triángulo de oro» conformado por Bogotá, Medellín y Cali” (Arango, 2008) potenciando la integración nacional e internacional.

8.2. TIPO DE INVESTIGACIÓN

Las tipologías de investigación, siempre responden y guardan relación directa en su diseño con el objetivo principal de la investigación. Las autoras Marshall y Rossman (1989)¹⁷, publicaron una clasificación de diseños fundamentados justamente en los objetivos de la investigación, limitándolos a cuatro tipos de diseños; exploratorios, descriptivos, explicativos, predictivos, y evaluativos. De todas formas, esta clasificación de diseños no es excluyente.

El estudio se considero básicamente de tipo cualitativo descriptivo y explicativo ya que el propósito fue describir, revisar, evaluar y analizar las relaciones que deben darse entre planificación y territorio, para propiciar desarrollo sostenible. Sin embargo logró

¹⁶ Dane.gov.co

¹⁷ Citadas en Schwartz y Jacobs (1995).

desprender momentos cuantitativos cuando se entró a tabular información expresada matemáticamente en gráficos, tablas, correlaciones, etc.

En consecuencia recopiló información primaria y secundaria, siendo la primera aquella que provee un testimonio o evidencia directa sobre el tema de investigación al ofrecer un punto de vista desde adentro del evento en particular o periodo de tiempo que se está estudiando, algunos tipos de fuentes primarias fueron:

- La entrevista
- La encuesta
- Conversatorios de discusión.
- La observación.

La información secundaria permitió construir el marco teórico y normativo en materia de desarrollo regional y fortalecimiento territorial, además de las consultas realizadas a instituciones como Invias, Inco, Ferrocarril del Oeste, Aerocafé y bibliografía que se consultó para recoger información que sustentó el análisis y evaluación de las condiciones presentes de la zona de estudio.

8.3. VARIABLES FUNDAMENTALES DE ESTUDIO.

- Descripción de las variables estructurantes.
- La revisión y análisis de los POT, PBOT y los PDM.
- La ubicación geográfica de la zona y su relación frente al entorno regional.
- Contexto normativo.
- Actores del desarrollo económico local.
- Predisposición de los actores a fomentar el desarrollo económico local.

8.4. TECNICAS E INSTRUMENTOS DE LA INVESTIGACION.

Para el logro de los objetivos propuestos se utilizaron las siguientes técnicas e instrumentos de investigación científica:

- ✓ **Revisión de Información Secundaria:** se revisó, evaluó y analizó la información secundaria pertinente con el tema tratado, tanto a nivel teórico, como de informes de evaluación y gestión de los Municipios seleccionados.
- ✓ **Revisión de Información Primaria:** Se obtuvo la información de manera directa y de primera mano desde visitas de campo hechas por los investigadores, hasta el conocimiento y opinión de las personas seleccionadas para este fin así:

- **La Observación:** se realizaron visitas y recorridos por sitios estratégicos de la zona en estudio, para verificar los cambios en pro del desarrollo.
- **La Entrevista abierta y focalizada:** las entrevistas ayudaron a identificar apreciaciones y opiniones personales sobre el tema. Se planearon y realizaron entrevistas individuales, utilizando como instrumento una guía.
- **La Encuesta:** se realizaron encuestas específicas para conocer el tipo y relación de actores sociales relevantes.
- **Conversatorio:** se promovió la conformación permanente, durante la investigación, de un grupo de discusión con investigadores, líderes comunitarios e instituciones, que ayudaron al análisis, desarrollo del marco teórico propuesto y a formular las recomendaciones a los municipios y actores en general involucrados con la temática.

8.5. TECNICAS E INSTRUMENTOS DISEÑADOS Y APLICADOS EN LA INVESTIGACIÓN.

8.5.1. Visita de Campo.

Se utilizaron diferentes instrumentos con los cuales se recopiló información importante para el proyecto, a través de técnicas como la observación, efectuando dos visitas al Kilómetro 41, vereda Colombia, que permitieron determinar su posición dentro de la región, su conformación física, los sistemas estructurantes, su modelo de ocupación, así como los equipamientos y la presencia institucional en el área de estudio, dentro de esta se evidenció claramente que la ubicación del Kilómetro 41 es estratégica para la región, la cual presenta tres accesos al caserío desde la vía principal, la vía férrea, y el paso del río Cauca a lo largo de la vereda.

Se observó además claramente la conurbación entre el municipio de Neira y el municipio de Manizales a través del Kilómetro 41, igualmente aunque separados por el río Cauca, y unidos por el puente, se evidenció conurbación con el Municipio de Anserma, en cuanto al urbanismo, no existe un crecimiento organizado, las normas urbanísticas no se cumplen, los retiros de vías y cauces de los ríos no son respetados, los usos empleados son básicamente el comercio al por menor, la vivienda y los sitios de diversión como las discotecas, el institucional se ve reflejado en el puesto de salud, la educación, junta de acción comunal, casa de la cultura, Empocaldas y la subestación de policía. También se observaron dos sitios de recreación como son el parque y la

cancha de futbol. Finalmente la región presenta una vocación básicamente agrícola con cultivos de caña.

8.5.2. Conversatorio

Como segundo instrumento dentro de las técnicas de investigación se programó la realización de un conversatorio con un grupo de profesionales, expertos y académicos, quienes contribuyeron a definir el abordaje del análisis del estudio de caso.

Con la realización del conversatorio se busco el compartir conocimiento y puntos de vista de la región y de abordar la planificación del territorio desde sus diferentes áreas de formación, con un número considerable de sugerencias valederas al momento de analizar los lineamientos que interesen para la integración de la región a través del Kilómetro 41, así como de reflexión acerca de las circunstancias que han contribuido a que los diferentes planteamientos dados a través de los años para la consolidación de la zona no se hayan podido concretar en realidades tangibles al matizar las ventajas competitivas que otorga la dotación de infraestructura vial consolidada en estos últimos años y los proyectos que se vienen formulando a su alrededor.

Como soporte de la realización del conversatorio se determinó emplear un medio audiovisual, grabación de audio y digitalización de la grabación como componente fundamental en el proceso de revisión y tratamiento para darle un sentido lógico a los conceptos como ideas abstractas que corresponden a formas diferentes de interpretar el tema de investigación y por lo tanto que permitan dar dirección al estudio.

Asimismo se utilizó un método que buscó reducir la información recolectada en forma selectiva y relevante, preservando su potencial para extraer las ideas fuerza, resultado de las reflexiones, percepciones y argumentaciones que se desprendieron de los participantes en torno al tema planteado y generando una categorización inductiva al considerar que los invitados hicieron referencia a temas tan variados dentro del conversatorio que posibilitaron observar patrones de respuestas recurrentes.

8.5.3. Entrevista Guiada

El objetivo buscado con la elaboración de la entrevista fue la recolección de información relativa al conocimiento, la percepción y perspectiva de los entrevistados acerca de los actores, estudio e instrumentos que se han utilizado desde el ordenamiento territorial para la asignación de usos, así como determinar los actores que deben concurrir en la búsqueda de la integración de la subregión centro sur, con sus atributos y relaciones dentro de un marco de sostenibilidad ambiental, a más de identificar directrices y

estrategias que nos permitan orientar a los lectores sobre la integración regional a través de la formulación de unos lineamientos para la promoción del área del Kilómetro 41 como el espacio geográfico donde se consolidan dinámicas de desarrollo regional.

Para establecer la concepción que tienen los actores consultados se realizó un análisis cualitativo de las respuestas dadas considerando la interpretación de los capitales sinérgicos dado por Boisier¹⁸, los cuales según el autor se denominan así *“por la capacidad social o, mejor, a la capacidad societal (como expresión más totalizante) de promover acciones en conjunto dirigidas a fines colectivos y democráticamente aceptados, con el conocido resultado de obtenerse así un producto final que es mayor que la suma de los componentes”*.

En tal sentido se puede hablar de nueve categorías de capital como son el económico, cognitivo, simbólico, cultural, institucional, psicosocial, social, cívico y capital humano, que abordaremos en la medida en que se reflejen en el instrumento aplicado.

Se plasma en este aparte, la guía que fue utilizada para la realización de las entrevistas a las personas invitadas y que son todas diferentes a las elegidas para la realización del conversatorio, anotando que durante la ejecución de la misma hubo preguntas que no se realizaron ya que el entrevistado las abarco en su elocución y también se efectuaron algunas preguntas que no se encuentran dentro del mismo pero que surgieron dentro de la conversación.

Las preguntas fueron cuidadosamente construidas y analizadas utilizando las conclusiones identificadas en el conversatorio, buscando que este instrumento permitiera recabar la mayor información posible para el estudio de caso, razón por la cual como primera medida, se indago el conocimiento tenido por cada uno de los entrevistados de los proyectos planteados, ubicación, acerca de la población y su participación en el ordenamiento territorial de la zona, así como la existencia de procesos de integración regional y la participación de los diferentes actores dentro de ella, también se pretendió con esta entrevista indagar las ideas de cada uno acerca de las diferentes estrategias y mecanismos para lograr la integración de la región teniendo como nodo el Kilómetro 41.

A continuación se presenta la estructura de entrevista realizada en la investigación:

¹⁸El Desarrollo territorial a partir de la construcción de capital Sinérgico. Sergio Boisier 19-May-04



UNIVERSIDAD AUTONOMA DE MANIZALES
MAESTRIA EN DESARROLLO REGIONAL Y
PLANIFICACION TERRITORIAL
COHORTE II

GUIA DE ENTREVISTA

1. ¿Tiene usted conocimiento de las diferentes propuestas que se han formulado para promover el desarrollo del Kilómetro 41 durante las últimas 4 décadas?

¿Cuáles? _____

2. Considera que la Vereda Colombia, ubicada en el Kilómetro 41 goza de una posición geográfica estratégica que permita el fortalecimiento de la Subregión Centro –Sur del Departamento de Caldas.

¿Porque? _____

3. ¿Desde su perspectiva observa que el Kilómetro 41 se enmarca dentro de una propuesta de promoción del Desarrollo de la Región Centro Sur?

¿Porque? _____

4. ¿Considera usted que existe el conocimiento, el recurso humano, y la voluntad de los diversos actores de la sociedad para promover verdaderos procesos de integración regional?

¿Porque? _____

5. ¿Considera que ha existido integración y concertación entre los actores Políticos, Gubernamentales, Privados, Gremiales, Comunales, de la Sociedad Civil y Académicos que propicien procesos de desarrollo sostenible a través de la Planificación Territorial?

¿Porque? _____

6. ¿Qué estrategias considera importantes en la Cooperación e Integración de los diferentes actores para darle inicio a un proceso de inclusión en el contexto de la Eco Región Eje Cafetero? Ejemplo: LOOT.

7. ¿Cuál es su opinión de lo que ha sido la participación comunitaria frente a los asuntos de Planificación Territorial para el Kilómetro 41?

8. ¿Cuál considera que debe ser el rol o papel de la comunidad dentro de los asuntos de Planificación Territorial para el Kilómetro 41?

9. ¿Qué factores considera son estratégicos para generar las dinámicas de integración de una comunidad en torno a objetivos comunes?

10. ¿Qué mecanismo aconsejaría ser tenido en cuenta para lograr la integración y concertación de los diversos actores en la formulación y ejecución de la planificación del desarrollo local sostenible en el Kilómetro 41 y porque?

11. ¿Qué fortalezas y debilidades considera existen en la formulación del Plan de Ordenamiento Territorial y sus modificaciones frente al Kilómetro 41 como Centro Nodal de la Región Centro Sur?

Fortalezas: _____

Debilidades: _____

12. ¿Considerando el patrimonio natural de la Vereda Colombia y el interés por su conservación cree usted que es propicio generar un proyecto que consolide esta zona como área de expansión y de integración Regional, con su consecuente impacto ambiental?

¿Porque? _____

8.5.4. Encuesta

Este instrumento resultó del análisis a las ideas fuerza extraídas del conversatorio agrupadas en tres categorías, la primera atinente a los actores y promotores de las iniciativas formuladas para avanzar en la consolidación de la Ecorregión Eje Cafetero, la segunda direccionada a la forma en que se involucran los actores sociales con este tipo de propuestas y la tercera orientada en la necesidad de ordenar y generar un esquema de iniciativas y propuestas que deben consolidarse primero y que se constituyen en los dinamizadores del desarrollo social.

El objetivo del instrumento fue recoger información acerca de las percepciones y opiniones de las fuentes en tres aspectos esenciales del análisis, el primero en la lectura que da él encuestado frente a los diversos actores en términos de importancia que ocupa y el interés que se brinda por parte del actor local en alusión, para liderar las acciones conducentes a la consolidación del Kilómetro 41 dentro de la integración de la subregión centro-sur. Un segundo planteamiento que evalúo es la incidencia de los actores sobre el conjunto de propuestas e iniciativas y sobre las cuales tiene conocimiento el encuestado para conjugar el crecimiento socioeconómico con la exaltación del tejido social y el respeto por lo ambiental. Un tercer planteamiento que indago tiene que ver con la importancia que se asigna a una lista de procesos, iniciativas e instrumentos seleccionados y considerados hoy como dinamizadores prioritarios para apuntalar las iniciativas que se han formulado y forjar este espacio

geográfico como punto estratégico de la articulación; para culminar con la tabulación de la información y desprender la interpretación cuantitativa y análisis pertinente.

Para entregar una mejor claridad del instrumento se muestra a continuación su estructura y contenido.



UNIVERSIDAD AUTONOMA DE MANIZALES
MAESTRIA EN DESARROLLO REGIONAL Y PLANIFICACION TERRITORIAL
COHORTE II

ENCUESTA: LINEAMIENTOS Y ESTRATEGIAS DE INTEGRACIÓN REGIONAL PARA LA VEREDA COLOMBIA (KILÓMETRO 41), MUNICIPIO DE MANIZALES, CALDAS. APORTES PARA UNA PROPUESTA DE DESARROLLO REGIONAL SOSTENIBLE

Nombre(s): _____ Apellidos: _____

Teléfono: _____ Correo electrónico: _____

INTERROGANTE	Importancia e Influencia			interés		
	baja	media	Alta	baja	media	Alta
1. De la lista de Actores, que se presenta a continuación cual cree usted que es la Importancia jerárquica que ocupa, el interés que brinda y la influencia que tiene para liderar acciones de consolidación del Kilómetro 41 dentro de la integración de la región Centro Sur.						
Mandatarios de los Municipios del área de influencia Km 41.						
Los concejos Municipales						
La Asamblea Departamental						
El Gobernador de Caldas y su equipo de trabajo.						
Corpocaldas						
Academia (Instituciones públicas y privadas del área de influencia Km 41. Ej.: Universidades)						
Actores políticos (Senadores, Representantes a la Cámara)						
Asociación de Municipios						
Entidades descentralizadas del orden Municipal y Departamental (Infimanizales, Inficaldas)						
El Gobierno Nacional y sus entes descentralizados.						
Empresas prestadoras de servicios públicos.						
Organizaciones de la sociedad Civil:						
ONG Sociedad de mejoras públicas						

ONG Corporación para el Desarrollo de Caldas						
Comité Intergremial de Caldas						
Escuela Municipal de Ciudadanía						
Corporación Aldea Global.						
Colegios de profesionales						
Comunidades religiosas.						
Asociaciones y Fundaciones.						
Cámara de Comercio de Manizales.						
Gremios económicos e industriales						
Centro de Estudios Regionales Cafeteros y Empresariales CRECE.						
Consejo Territorial de Planeación						
Actores comunitarios:						
Juntas de Acción Comunal						
Juntas Administradoras Locales.						
Otros actores: Cuales?						



UNIVERSIDAD AUTONOMA DE MANIZALES
MAESTRIA EN DESARROLLO REGIONAL Y PLANIFICACION TERRITORIAL
COHORTE II

INTERROGANTE	Incidencia			
	ningun	baja	media	Alta
2. De los siguientes actores institucionales como considera la incidencia en los diferentes proyectos que se han formulado para promover la integración de la Subregión Centro Sur a través de la promoción del Kilómetro 41.				

Compromiso de los actores políticos				
Iniciativa gubernamental a nivel municipal y departamental				
Apoyo del sector privado				
Cooperación entre los diferentes actores (Gremiales, Gubernamentales, Políticos, Comunitarios y Sociedad Civil)				
Oposición de los Actores del nivel legislativo en el orden Municipal y Departamental.				
Interés de las Instituciones Educativas de la Subregión Centro-Sur.				
Gestión para la consecución de recursos por parte de todos los actores				
Concentración del poder burocrático para favorecer interés de índole particular				

Representación local en los altos cargos del nivel ejecutivo en ámbito Nacional Ej: Ministros				
Otros: ¿Cuáles?				

INTERROGANTE	Importancia			
	ninguna	baja	media	Alta
3. De las siguientes iniciativas e instrumentos, que nivel de importancia le asigna a cada uno, en la medida que sirven como dinamizadores del crecimiento socioeconómico que requiere el Kilómetro el 41?				
Formulación y ejecución de un Plan parcial				
Formulación y ejecución de un Plan de Manejo Ambiental.				
Consolidación del sistema estructurante (Vías – ferrocarril – Aeropuerto)				
Fomento del sector Agroindustrial.				
Consolidación de los sectores Industriales y de Servicios.				
Fomento y promoción del Turismo.				
Consolidación de la Zona Franca				
Generación de Esquemas Asociativos Territoriales				
Planes e Instrumentos de Planificación Territorial				
Otros: ¿Cuáles?				

8.6. SISTEMATIZACION DE LOS INSTRUMENTOS

8.6.1. Ideas fuerza de las personas participantes en el conversatorio

ALVARO GUTIERREZ ARBELAEZ:

- ❖ Establecer como falacia la hipótesis de que Manizales es una ciudad terminal.
- ❖ Paul Couland visualizó la posibilidad de dinamizar la Región a través del fortalecimiento de la troncal de occidente y la transversal de Caldas como ejes viales importantes.
- ❖ Manizales como epicentro del desarrollo territorial a través de conexiones con los grandes centros del desarrollo Nacional.
- ❖ El Kilómetro 41 como centro multimodal de transporte.
- ❖ Ciertos fenómenos del desarrollo regional pueden ser motivados a partir de infraestructuras y ciertos dinamizadores.

- ❖ Se debe estudiar la opción de establecer un centro multimodal de transporte en ese lugar.

JAHIR RODRIGUEZ RODRIGUEZ:

- ❖ Revisar el modelo de ocupación del territorio Kilómetro 41 y el Rosario.
- ❖ Se advierte que el Kilómetro 41 tiene valor estratégico como centralidad urbana con respecto a los municipios de la subregión Centro-Sur.
- ❖ El papel del Kilómetro 41 frente a las dinámicas de crecimiento de la ciudad de Manizales y de los municipios de la subregión Centro-Sur.
- ❖ Igualmente se deben observar las dinámicas que conectan el eje del río Cauca con Medellín.
- ❖ Como centralidad urbana tiene un gran valor estratégico desde el punto de vista económico, ambiental, político institucional y de otras dimensiones.
- ❖ El impacto del Kilómetro 41 como centralidad urbana en relación con los Macroproyectos que se están ejecutando en el Departamento y en general en la eco región Eje Cafetero.
- ❖ Papel del río Cauca como Eje articulador del Sistema Ambiental.
- ❖ La perspectiva de localización allí de la zona franca.
- ❖ Intervenciones urbanas que están articuladas a esa unidad de análisis.
- ❖ La importancia de la revisión de los Planes de Ordenamiento territorial de Manizales, Neira y Anserma al ser territorios que tienen punto de convergencia en el Kilómetro 41 y repensar el modelo de ocupación que se encuentra allí.
- ❖ La propuesta del Kilómetro 41 tiene que generar equilibrios territoriales no solamente la dinámica al interior de la unidad de análisis sino equilibrios territoriales entre la Ciudad de Manizales y la Felisa al ser esta última centralidad urbana de otros Municipios como la Merced, Supia, Riosucio, Marmato y demás municipios del alto y bajo occidente del Departamento de Caldas.
- ❖ Manizales dentro de la revisión de su POT debe contemplar los usos del suelo de ese territorio dadas las dinámicas urbanas restringidas que presenta la ciudad.
- ❖ Hay que revisar el impacto que va a tener en ese territorio la aplicación del Decreto 3600 es decir de la clasificación Agrologica porque ya dirá la clasificación Agrologica que se permite hacer allá.

HERMAN LOAIZA MARTINEZ:

- ❖ La mayor preocupación se presenta respecto a las obras de rehabilitación de la vía férrea y la reubicación de viviendas que se encuentran en franjas de su trazado.

- ❖ En la zona se está presentando el fenómeno de latifundios.
- ❖ El tema de seguridad se ha venido consolidando en ese sector.

CAROLINA SUAREZ VALENCIA:

- ❖ Han sido claros en los estudios que se han mencionado sobre el Km 41, la importancia que tiene por la ubicación y las posibilidades de integración territorial, no solamente del departamento de Caldas sino con el país y de alguna manera con el mundo.
- ❖ Manizales no se ha dado cuenta realmente y no ha definido que quiere hacer con el Km 41, cuando se estudia la clasificación del suelo del Km 41 en el plan de ordenamiento, se tienen, una vereda, una parte de suelos urbanos, una parte de suelo de expansión pero ¿Cuál es la vocación de ese territorio?.
- ❖ La realidad social y económica de la población del Kilómetro 41 es bastante preocupante.
- ❖ El suelo rural se ha ido transformando de manera bastante aleatoria y el Km 41 es muestra de eso.
- ❖ Se deben aprovechar los procesos de ordenamiento subregional.
- ❖ El Km 41 tiene una influencia altísima de la región del alto occidente, entonces se debe iniciar a cruzar esa información y todo ese ejercicio que ha sido muy interesante y ha dejado resultados muy importantes.

GUSTAVO ROBLEDO VASQUEZ:

- ❖ El tema del Kilómetro 41 se ha empezado a dimensionar lo que quizás falta es la capacidad de vender lo que se tiene.
- ❖ Dimensionarlo como lo que realmente representa dentro del enclave de desarrollo de los dos ejes estructurantes del río Cauca y Magdalena.
- ❖ La importancia de movilizar la Felisa y el 41 como centros de carga y de movimiento y de generación de industria y de empleo.
- ❖ Hay una intencionalidad de centro sur y en noroccidente de dos procesos que se vienen acompañando por la Cámara de Comercio, pero no puede ser que esos dos esquemas propuestos de integración Sub Regional no vayan a tener sincronía o articulación.
- ❖ El Kilómetro 41 es un punto natural obligado de desarrollo Nacional.

ROBERTO ARIAS ARISTIZABAL:

- ❖ Es completamente válido que el Kilómetro 41 tenga una posición geoestratégica, es algo que no se puede desconocer pero la gran preocupación que surge

- cuando se habla del Kilómetro 41 es precisamente porque no se ha hecho nada en un territorio que tiene todas las posibilidades de desarrollo.
- ❖ En el año 2.001 cuando se promulga el primer plan de ordenamiento que tiene el Municipio de Manizales se dejan algunas inquietudes, se deja la inquietud del Kilómetro 41 y de la vereda el Rosario como posibles zonas de expansión del Municipio de Manizales en su área urbana.
 - ❖ El Plan de Ordenamiento de Manizales cuando se revisa, encuentra que hay una preocupación netamente urbana por el desarrollo del Municipio.
 - ❖ La posibilidad de desarrollar el Kilómetro 41 como parte de ciudad, no como un barrio.
 - ❖ A través de la revisión del POT se debe organizar el territorio para que no tenga un crecimiento espontaneo.
 - ❖ Hay que entrar a plantear desde la academia que es lo que necesariamente debe hacerse en ese territorio para no dejar que crezca por crecimiento espontaneo que es lo que está pasando con el Km 41 donde hay un centro poblado que crece de manera completamente artificial.

LUIS ALBERTO GIRALDO FERNANDEZ:

- ❖ Por haber tenido la oportunidad de liderar la ejecución de las políticas de un territorio, opina que a veces se queda mucho en el texto, en la idea, en la retorica este tipo de discusiones porque finalmente terminan por convertirse en eso, en el documento que podrá quedar en la universidad.
- ❖ Existe un divorcio entre las formas de concebir el desarrollo del territorio desde ese tipo de mesas de trabajo y luego desde las definiciones de quien administra las políticas y las ejecutorias en un momento determinado.
- ❖ Hay que mirar cómo se están involucrando en este tipo de ejercicios los actores que van a poner la plata y luego lo otro es que termina por pasar de una posibilidad endógena del territorio a una exógena, en términos de los que tienen que tomar las grandes decisiones, de que los recursos que se necesitan invertir en un territorio como el Km 41 porque finalmente no son los Manizaleños ni los que se sentaron en el conversatorio, sino que tendría que acudir a unas instancias nacionales a las que ha dado miedo a veces exigirle los recursos suficientes, el ejemplo más claro y reciente se observa en Aerocafé.
- ❖ El triangulo de oro, el circulo dorado entre otras cosas a veces se ha quedado mucho en la visión local, no llama la atención para Cundinamarca, el Valle, no llama la atención para quienes ostentan la posibilidad de invertir los recursos de la Nación.
- ❖ Se debe valorar un poco el ejercicio de lo político y de la representatividad a través de los congresistas y elementos como esos porque finalmente entonces

después de unas conclusiones a las que se puedan llegar a una mesa de discusión, habrá que tomar la decisión entonces por que lado empezar, si por el desarrollo Agro Industrial que es la vocación de ese territorio o por los ejes estructurantes en lo físico como es la Infraestructura de la que se ha estado hablando.

- ❖ En materia de Infraestructura es una inversión importante la que se está haciendo allí, pero paralelo a eso no se están viendo las ejecutorias en lo socioeconómico en las posibilidades reales de que esa vocación que tiene comience a irse implementando.
- ❖ Necesidad de que el desarrollo del Kilómetro 41 sea incluido en el plan de desarrollo para que pueda ser tenido en cuenta.
- ❖ Intervención de actores con capacidad de llegar a instancias nacionales y gestionar los proyectos que promueven el crecimiento de la región.

WILFORD RINCON ARANGO:

- ❖ Se están dando aportes muy valiosos sobre un tema que está tomando matices de emblemático pero no de hechos, ni de decisiones, ni de intervenciones que es como los pasos que hay que dar.
- ❖ Sobre el tema siempre se ha manifestado interés particular que eso no se puede desconocer son predios privados y que van a tener mucho que ver en las decisiones que se tome frente a ese territorio.
- ❖ Hay un tema claro que es la conectividad, las vías, el aeropuerto, la vía férrea y lo que eso implica, puede que las decisiones de desarrollo del territorio se tengan que tomar es en función de esa conectividad que se está generando previa.
- ❖ Todavía no se sabe para qué sirve el territorio, cual es la vocación, aunque mucha gente lo puede saber y los estudios lo han dicho, hay gente que piensa que la vocación puede seguir siendo agropecuaria porque esa posibilidad sigue abierta o sea la ruralidad está ahí, hay otra posibilidad que es un desarrollo urbanístico que es la que está planteada en el plan de ordenamiento territorial para una parte de ese territorio.
- ❖ Neira piensa desarrollar ese territorio para suelo rural, para vivienda campestre y condominios, no está pensando en otra cosa diferente, además porque no ha dimensionado la posibilidad de un gran centro industrial en la zona del 41.
- ❖ Hay unos temas desde el punto de vista de la oferta ambiental básicamente con el tema hídrico que hay que ponerle mucho cuidado cuando se tomen decisiones de que va pasar con el sector, hay un estudio que para las decisiones del plan de ordenamiento territorial si van hacer vitales y es el estudio del acuífero Km 41 y Santaguada.

- ❖ Hay una vulnerabilidad importante que también hay que considerar como es el tema de socavamiento del mismo Cauca, el tema de chocamiento de la rivera del tapias, tareas, el de Guacaica obviamente con todas las exigencias que tienen ahora las autoridades ambientales con los decretos de emergencia que vale la pena mencionar que son insumos que se están aportando al tema de las franjas protectoras.
- ❖ Cuando se habla de un suelo de expansión incluso se discutió alguna vez en el tema del Rosario al desarrollar un plan parcial para el desarrollo de las áreas de expansión necesariamente la ley lo dice y los decretos tienen que tener el visto bueno y el compromiso de las empresas prestadoras de servicios públicos de que van a garantizar el suministro de agua potable para consumo y actividades industriales.

VICTORIA EUGENIA PUERTA G:

- ❖ Hay que caracterizar la zona, si bien hay unos determinantes nacionales y regionales también existen unos determinantes locales que hay que seguir y precisar, ósea hay que caracterizar el sector y eso se parte de la estructura ecológica principal que es como lo mínimo que se tiene que conservar para hacer desarrollos ahí y tomar unos condicionantes importantes, como son una reserva acuífera que en algún momento puede ser mucho más estratégico tener agua para explotar, para vender y para provisionar en un futuro que tener una zona industrial u otros equipamientos.
- ❖ Hay otro condicionante también biofísico y es los yacimientos minerales, o sea estos yacimientos no se pueden mover, ocurren ahí y son importantes económicamente, estas son decisiones que también hay que tomar, hasta el momento solo se ha dado explotaciones de material de arrastre.

MARIA EUGENIA ARANGO:

- ❖ El informe que hizo el Banco Mundial sobre los temas de la competitividad de Colombia y específicamente estaba enfocado en lo que pasaba en el eje cafetero y hablaban de tres determinantes fundamentales, uno era todo el tema logístico donde se ven toda una serie de proyectos que darían un gran avance en términos de movilidad y conectividad pero hablaron de una cosa muy importante que tiene que ver con lo que decía Carolina y lo que planteo también Herman y es con relación a la gente, que pasa con la gente y ellos decían que las grandes debilidades que se tienen es el capital humano.
- ❖ Se están planteando propuestas al margen de la gente.

- ❖ Otro reto es la posibilidad real que existe de poner a conversar a los actores en término de lo regional y la sostenibilidad, deben sentarse a todos esos actores y ponerlos a conversar para armonizar y trabajar temas que sean muy pertinentes pero que sean viables y que realmente procuren ese desarrollo en términos de mejorar las condiciones de vida, de bienestar.

8.6.2. Sistematización de la Entrevista Guiada.

Para el desarrollo de este trabajo se diseñaron diferentes instrumentos de investigación con el fin de recolectar información, opiniones, conocimientos que pudiesen ser aplicados en el proceso del desarrollo del trabajo de grado, es así como a través de una serie de entrevistas dirigidas, realizadas a personas que tienen un conocimiento de la región y que de alguna forma pueden llegar a ser impulsadoras de la promoción del mismo, bien sea por pertenecer a la academia o por su posición política o social. Se acopiaron una serie de ideas y conocimientos que resultan de importancia analizar para este capítulo.

Las personas seleccionadas para ser entrevistadas fueron:

RUBEN DARIO ARANGO:	Presidente de la JAC del Kilómetro 41.
JOSE FERNANDO OLARTE O.:	Universidad de Caldas
CARLOS HUMBERTO GONZALEZ:	Docente Universidad de Manizales, Universidad Autónoma.
JORGE EDUARDO ROJAS:	Candidato a la Alcaldía de Manizales.
ALFREDO RONCANCIO MEJIA:	Asofelisa
IGNACIO ALBERTO GOMEZ A.:	Presidente del Concejo de Manizales.
ANDRES FELIPE BETANCOURTH L.:	Fundación FESCO.
JUAN PABLO MARTINEZ:	Secretario General Zona Franca Andina
CARLOS ALBEIRO CASTAÑEDA:	Vicepresidente JAC Villa Victoria

Es así como al tratar de identificar el conocimiento que tienen los entrevistados acerca de los diferentes proyectos que se han presentado para el área de estudio, estos manifestaron tener conocimiento de algunos de ellos, tales como la expansión de Manizales hacia dicha zona, la instalación de una planta de alcohol carburante, la creación de un distrito agroindustrial, un puerto seco, una zona franca, punto intermodal de transporte, reserva habitacional, proyecto de Agrovilla.

Frente a su posición estratégica y de la posibilidad de enmarcarse en una propuesta de desarrollo regional, coincidieron en destacar la posición geográfica y los beneficios de ella para el desarrollo de la región, por ello algunos sugieren la creación de un área

metropolitana, y el aprovechamiento de la infraestructura que ha venido consolidándose a su alrededor.

En cuanto al conocimiento, recurso humano, voluntad de los actores, algunos de ellos consideran que existen debilidades, es ausente la claridad conceptual, consideran estos, que no hay voluntad, se destaca la prevalencia de los intereses en torno al municipio y no a la región, se requiere una construcción social desde la comunidad, otros sin embargo consideran que si existe el conocimiento, pero falta voluntad, o los presupuestos son escasos y ante situaciones de emergencia se deben redireccionar, consideran además que no ha existido integración y concertación entre los actores, pues falta voluntad de los mismos.

Ahora bien, frente a las estrategias que consideran importantes en la cooperación e integración de los diferentes actores, piensan algunos de los entrevistados que lo público debe jalonar lo privado, además que se debe construir tejido social, y de institucionalidad local, ya que la región no tiene dirigentes, mejorar la calidad de la educación y salud, capacitar nuevos dirigentes, reconocer hechos e hitos comunes, debe existir un ente gestor que se apropie de la temática de los proyectos y programas importantes para esta región.

Referente a la participación comunitaria en los procesos de planificación del Kilómetro 41, son enfáticos en manifestar que no se tiene en cuenta la comunidad, que su participación es más asistencial que de opinión, lo que se hace con la comunidad es darle validez al proceso pues la gente no tiene apropiación del conocimiento por tanto, no existe un verdadero proceso participativo. Opinan además que los procesos de planificación se deben trabajar con la gente, debe ser una comunidad organizada, informada, preparada, debe ser una comunidad inquieta, participativa, se debe ejercer por la comunidad la verdadera ciudadanía, en la que los ciudadanos elijan a sus gobernantes, les pidan cuentas, algunos de los entrevistados consideran que para que la comunidad se integre en torno a objetivos comunes, se requiere iniciar procesos de formación, conocimiento del territorio, rescatar el tejido social, crear organismos que generen fenómenos de inclusión social.

Como mecanismo para lograr la integración de los diversos actores, consideran importante, que se dé la gestión pública para la atracción de inversionistas, se brinden alternativas de desarrollo económico, que se den procesos de diagnóstico de carácter participativo donde la gente se sienta reflejada, brindar capacitación para que ellos creen su propio proyecto de desarrollo y la capacitación para formular sus propias estrategias.

Para algunos de los entrevistados el Plan de Ordenamiento Territorial de Manizales, en lo concerniente al Kilómetro 41 presenta algunas debilidades, como la pérdida de espacios en términos de competitividad, no existe un proyecto claro ni un actor que sea capaz de apalancarlo, el POT es solo un inventario, existe un diagnóstico de lo que es el territorio, lo social no tiene preponderancia, es un instrumento limitado desde el punto de vista físico técnico, Los POT se volvieron norma de uso de suelo y tenencia del suelo, no ha primado la voluntad productiva y económica sobre la visión que dependa de un territorio, deberían tener más contenido ambiental, en cuanto a lo rural es muy pobre, no es un instrumento pensado en la gente. En cuanto a sus fortalezas la clasificación del suelo como suburbano, es un Plan que no genere expectativas más allá de las posibles, dándole gobernabilidad, la creación de instrumentos, el plan parcial para la zona de expansión, y la normativa.

Respecto del patrimonio natural y la consolidación de esta zona como área de expansión y de integración regional, se opina que lo ambiental debe ir de la mano con lo económico, que se debe normalizar la intervención industrial con los ordenamientos ambientales, la conservación del medioambiente también debe generar beneficios

Teniendo pues, que el trabajo tiene como objeto general el de definir lineamientos y mecanismos para la integración regional de la vereda Colombia, que lo consoliden como un centro nodal que dinamiza el desarrollo regional sostenible en la ecorregión del Eje Cafetero, la interpretación de la información obtenida se hará de conformidad a lo ya determinado en la metodología así:

El capital Económico es aquel *“(a veces llamado capital físico o capital construido), esto es, el stock de recursos financieros que, período a período, está disponible para fines de inversión en cada región”*, siendo pues este un factor importante para el desarrollo, de la percepción que se tiene tanto de los entrevistados como del grupo de estudio, es claro que el área de estudio se encuentra huérfano de la gestión público privada que incluye el gobierno nacional y regional así como la inyección de recursos, tendientes a generar desarrollo económico, de empleo y la implementación de proyectos que dinamicen la región tanto desde la explotación agrícola como la industrial y la turística.

El capital Cognitivo, es *“La dotación de conocimiento científico y técnico disponible en una comunidad. Este stock dista de ser uniforme; por el contrario, es de elevada variedad si se entiende que incluye, primeramente, el conocimiento acerca del propio territorio (su geografía, pero sobre todo, su historia, entendida y no meramente relatada) y en seguida, una serie de “saberes” científicos y tecnológicos susceptibles de ser usados en los procesos de crecimiento y de desarrollo”*, en este aspecto se evidencia claramente la urgencia que tiene la región de que su comunidad sea capacitada, además de la necesidad de que exista una verdadera apropiación del

territorio, que hayan ciudadanos con criterios y conocimientos acerca del mismo, ya que se evidencia que no existe apropiación del conocimiento aunado a la falta de pertenencia con la región, coincidiendo en la necesidad de mejorar el nivel educativo y la formación de líderes, hecho este con el que los investigadores se encuentran plenamente identificados, considerando que se requiere que su gente tenga un verdadero conocimiento de su territorio, que se formen líderes que se proyecten por su región en busca de ideales comunes.

Capital Simbólico “ *El concepto de capital simbólico pertenece a Bourdieu (1993; 1997) y consiste, en sus propias palabras, en el poder de hacer cosas con la palabra “...es un poder de consagración o de revelación...”* en este aspecto no existe este capital simbólico en cabeza de la comunidad, pues no existe liderazgo, es ausente ese líder que con su discurso, promueva, interiorice, anime a la comunidad a propiciar una dinámica de desarrollo y crecimiento de la región a través de un imaginario colectivo en pro de su entorno el cual surge de la construcción social en la que deben intervenir todos los actores.

Capital Institucional “*Referido al catastro censal de instituciones públicas y privadas existentes en la localidad, las que deberían poseer un conjunto de atributos estructurales, tales como: capacidad para actuar y tomar decisiones velozmente, la flexibilidad organizacional, la propiedad de maleabilidad, la resiliencia del tejido institucional, la inteligencia organizacional*”. De la visita realizada a la zona del Kilómetro 41, por los investigadores y con base en la información recopilada y los diferentes métodos de investigación empleados, se encontró que si bien es cierto existe presencia institucional, también lo es que esta no es una presencia fuerte, no es una presencia que impulse la región, que tome iniciativas y las concrete, es una institucionalidad pública, suplidora de unas necesidades básicas pero que al parecer no le interesa ir más allá, existe establecimiento educativo, junta de acción comunal, casa de la cultura, puesto de policía, puesto de salud, pero no existen actividades coordinadas o desencadenantes de un proyecto productivo, de un proyecto de formación de líderes, tendiente a dinamizar la zona que le permita la integración regional.

El capital social “*muy de moda a partir del trabajo de Putnam (1993) sobre los gobiernos regionales en Italia. Guimaraes (op.cit.) asocia el concepto con la existencia de actores sociales organizados, con la existencia de una “cultura de la confianza” entre actores, un tema ahora también de moda y tratado por Peyrefitte (1996), Fukuyama (1995) y Luhman (1996), entre otros y, siguiendo con Guimaraes, con la capacidad de negociación de actores locales y con la participación social, identidad cultural y relaciones de género*” en este sentido se detecta otra debilidad dado que la propiedad de la tierra se encuentra concentrada en unos pocos, los habitantes del centro poblado son personas de escasos recursos y baja formación académica, no existe una

interacción entre lo público y lo privado para la implementación de proyectos o conformación de un grupo socialmente organizado en torno a objetivos comunes.

El capital cívico, *“también fuertemente asociado a Robert Putnam. La investigación italiana de Putnam mostró que la reforma regional de 1970 resultó exitosa en regiones en las cuales se había producido, durante siglos, una acumulación de capital cívico, esto es, de prácticas políticas democráticas, de confianza en las instituciones públicas, de preocupación personal por la res pública o, como se diría, por los “negocios y asuntos públicos”, de asociatividad entre los ámbitos público y privado, de la conformación de redes de compromisos cívicos.”* El presidente de la Junta de acción comunal del Kilómetro 41, muestra su confianza en el poder ejecutivo y legislativo municipal, no obstante ser consciente de que falta crear opciones económicas para la vereda, y crear oportunidades de educación, el resto de los entrevistados no ve muy claro que este capital tenga aplicabilidad pues no existe ese nivel de asociatividad entre lo público y lo privado.

El capital humano, concepto desarrollado principalmente por Gary Becker, mediante la teoría del capital humano. Antes de Becker sin embargo, Schultz, en 1961, había dado una idea del concepto, *“entendiéndolo como los conocimientos y habilidades que poseen los individuos. Con tal definición, algunos gastos considerados normalmente como consumo no son sino adiciones al stock de capital humano, como es el caso de los gastos en educación, en salud y, según algunos autores, los gastos migracionales derivados de la búsqueda de mejores oportunidades”*. En este aspecto es importante destacar que el capital humano del Kilómetro 41, no es calificado, es carente de conocimiento, y de la voluntad de mejorar su calidad de vida, su entorno regional, sus aptitudes van encaminadas a las labores del campo y al servicio de las viviendas campestres que existen a su alrededor, las pocas personas que adquieren un nivel de conocimiento buscan migrar hacia otras partes donde puedan adquirir unas mejores oportunidades laborales, la percepción que se tiene es que esperan que el estado haga todo por ellas y no buscan llegar a él con proyectos e imaginarios para su crecimiento y desarrollo.

8.6.3. Sistematización de la Encuesta.

Inicialmente debemos referir que el instrumento se direccionó para su aplicación dentro de actores que no hubiesen participado en el conversatorio realizado, pero que a discernimiento de los investigadores, equipararan los criterios adoptados para la selección objetiva de los invitados al mismo, sumado a ello se busco la oportunidad de incluir los aspirantes a ocupar el primer cargo de nivel Municipal dentro del proceso de elección popular a realizarse en el mes de octubre y que comprende el mandato de los

años 2012 a 2015, obteniendo un total de 10 encuestas con la participación del siguiente grupo de actores:

GILBERTO CARDONA RODAS	Sociedad de Mejoras Públicas.
RUBEN DARIO ARANGO	Presidente de JAC Kilómetro 41
JORGE EDUARDO ROJAS GIRALDO	Candidato a la Alcaldía de Manizales.
IGNACIO ALBERTO GOMEZ ALZATE	Concejal de Manizales.
JOSE FERNANDO OLARTE OSORIO	Investigador Universidad de Caldas.
ANDRES FELIPE BETANCOURTH L.	Fundación Fesco.
JOSE FERNANDO MANCERA T.	Candidato a la Alcaldía de Manizales.
ALFREDO RONCACIO	Asofelisa.
CARLOS HUMBERTO GONZALEZ E.	Docente Universidad Autónoma.
CARLOS ALBEIRO CASTAÑEDA	Vicepresidente de JAC Villa Victoria.

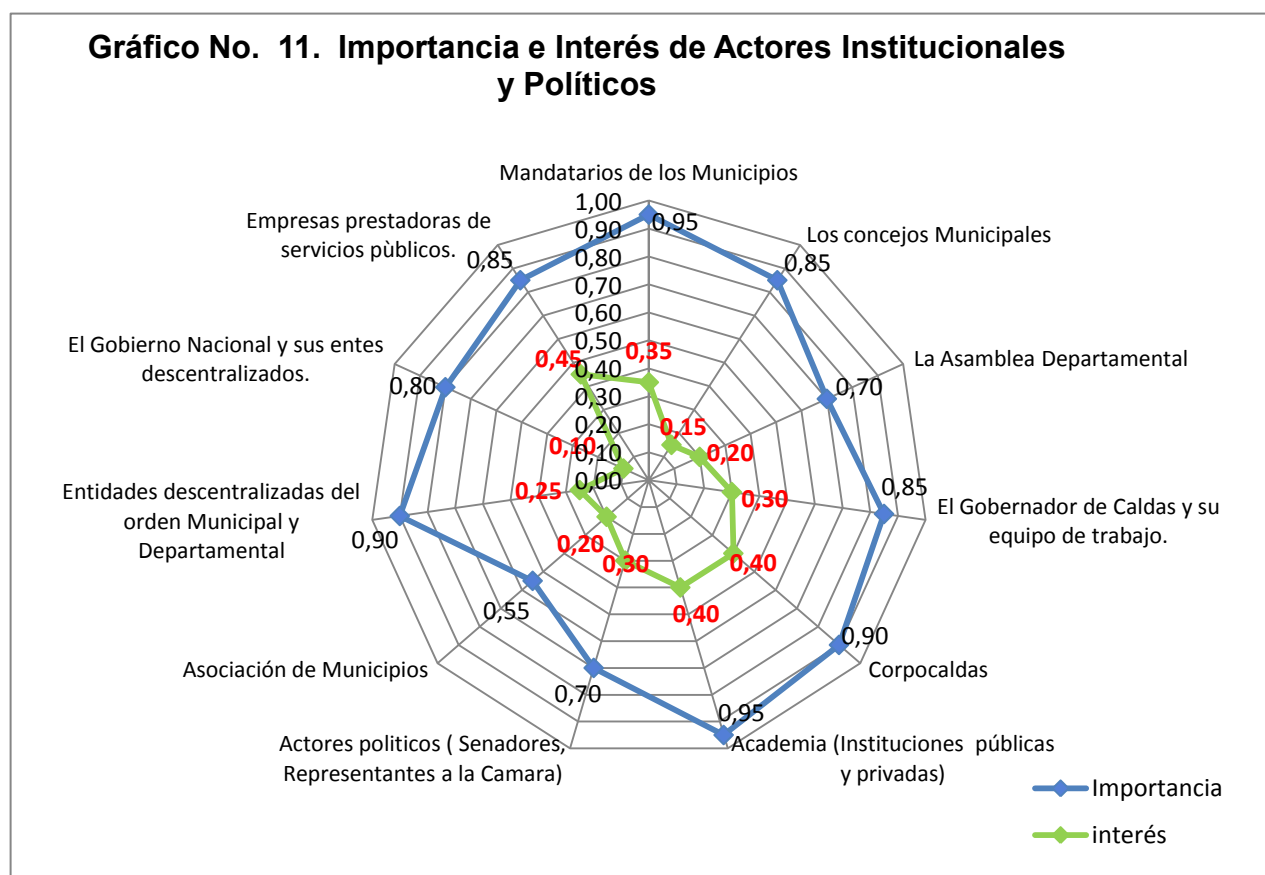
Para la interpretación del instrumento de encuesta se recurrió a la generación de gráficos denominados de red (araña o de radar) los cuales se configuran como un modo de representar en conjunto las distancias entre valores reales e ideales de un evento y que para el ejercicio se toman a nivel de atributos en términos de la importancia, interés e incidencia que otorga el encuestado en conexión al actor referido en su capacidad convocatoria, de liderazgo y de articulación al interior de los procesos direccionados a la obtención de integración subregional y en especial aquellos que serían primordiales para retomar los proyectos e iniciativas formuladas en el espacio geoestratégico del Kilómetro 41, considerando los límites territoriales de los Municipios de Neira, Anserma y Manizales.

En expresiones numéricas se considero una escala que va desde cero a uno (0 – 1) para ser medidos a través de calificativos como bajo, medio y alto por parte del encuestado, donde la equivalencia de escala otorga a un nivel bajo una puntuación de cero (0), de medio punto cinco (0,5) y de alto uno (1); en los criterios adoptados (importancia, interés e incidencia).

Fijados y entendidos estos parámetros se pasó a observar el resultado de dicha medición retomando el interrogante formulado, el gráfico generado de las interpretaciones numéricas y el comentario de los valores resultantes ante las percepciones entregadas que acompañaron la aplicación del instrumento.

El primer planteamiento de la encuesta interroga: “De la lista de actores, que se presenta a continuación cual cree usted que es la Importancia que ocupa y el interés que brinda para liderar acciones de consolidación del Kilómetro 41 dentro de la integración de la región Centro Sur” obteniendo el siguiente gráfico, así:

Gráfico No. 11. Importancia e Interés de Actores Institucionales y Políticos

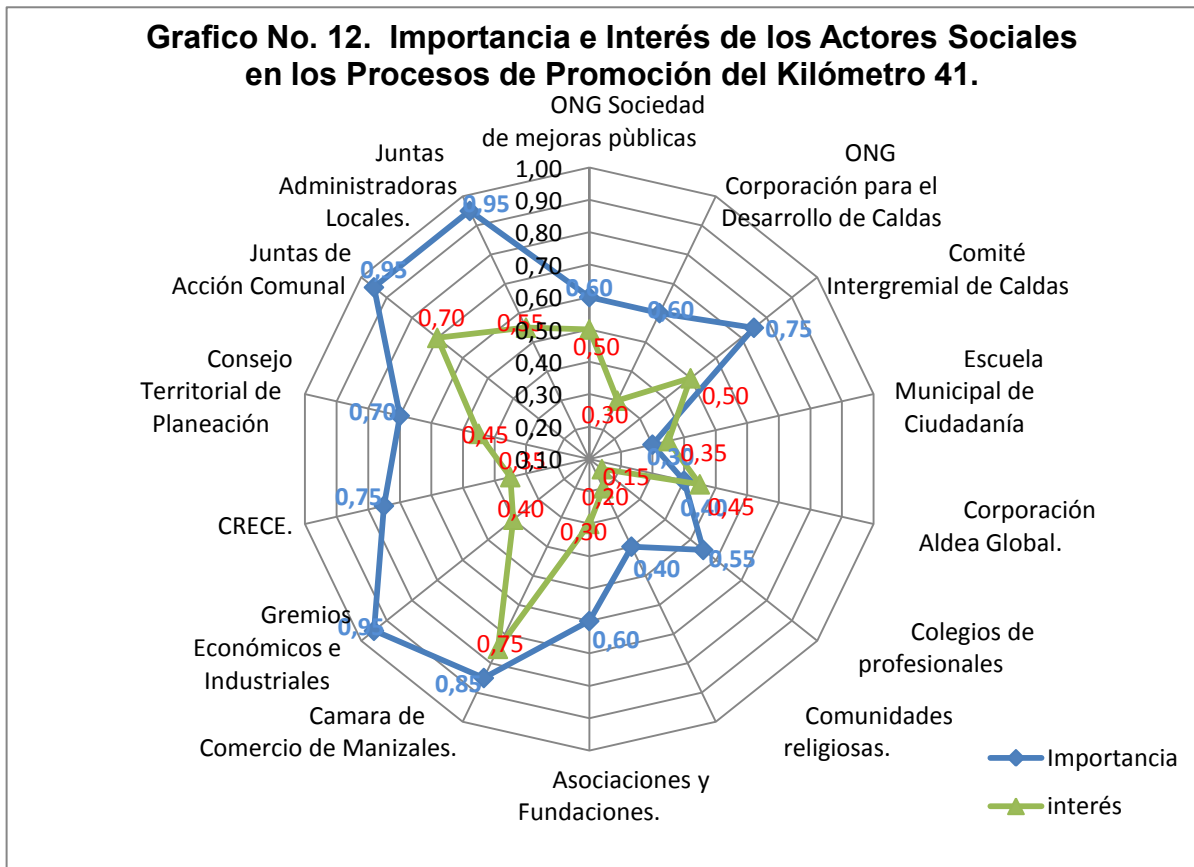


Para el subconjunto de actores de orden estatal se observa que dentro del grupo de los diez encuestados se entregó alta calificación de importancia (línea azul) en la dirección de los procesos de integración regional a los mandatarios de los Municipios, Academia (instituciones públicas y privadas), Corpocaldas y a Entidades descentralizadas del orden Municipal, con puntajes entre 0.90 y 0.95 acercándose a 1 que representa el mayor nivel del criterio evaluado, en un segundo subgrupo se ubican los Concejos Municipales, El gobierno Departamental y las Empresas prestadoras de Servicios Públicos con puntajes entre 0.80 y 0.89; el tercer subgrupo, de menor reconocimiento clasifica los actores políticos (Senadores, Representantes a la Cámara) La Asamblea Departamental y la Asociación de Municipios con puntajes entre 0.55 y 0.85.

Adyacentemente se relacionó el criterio de “interés” percibido en la dirección de acciones conjuntas que a criterio del encuestado se han generado en las administraciones actuales (línea verde) arrojando puntuaciones bajas por lo que las Empresas de Servicios Públicos obtienen el mejor nivel de medición, con un 0.45 (bajo), seguido de las labores que se ejercen a nivel de Instituciones educativas de nivel superior (Universidades) y Corpocaldas 0.40 y donde mínimo es el reconocimiento

asignado para Mandatarios locales, El Gobernador del Departamento, los poderes ejecutivos y legislativos y la Asociación de Municipios (entre 0.10 y 0.35).

En otro subconjunto de actores relacionados en el primer planteamiento, se enlistaron aquellos que a criterio de inventario trascienden en los diversos niveles de la subregión y que se encuentran constituidos como organizaciones de la sociedad civil a través de las cuales se enriquecen las propuestas de consolidación de las iniciativas enunciadas.



Inicialmente se destaca la importancia (línea azul) que ocupan las organizaciones de base, como comúnmente se les reconoce a la Junta de Acción Comunal y la Junta Administradora Local encargadas de gestionar las necesidades dentro de los contextos barriales y comunales, con la participación directa de la ciudadanía, alcanzando puntaje de 0.95 y seguidos de gremios económicos e industriales ante la connotación que se otorga en los últimos años a la responsabilidad social empresarial, concepto que es entendido como una filosofía corporativa adoptada para actuar en beneficio de sus propios trabajadores, sus familias y el entorno social en las zonas de su influencia con igual puntaje asignado por el total de encuestados 0.95; en un segundo subgrupo se agrupa la Cámara de Comercio de Manizales y el Comité Intergremial de Caldas con puntajes de 0.85 y 0.75 respectivamente; en lo que se direcciona por parte de actores

como la Escuela Municipal de ciudadanía, las comunidades religiosas, los colegios o gremios de profesionales e instituciones sin ánimo de lucro (Sociedad de Mejoras Públicas, Fundaciones y Asociaciones) poco reconocimiento se concede en la importancia para jalonar los procesos de concertación entre los agentes, sectores y fuerzas que interactúan en el territorio Municipal para impulsar la participación permanente, creadora y responsable de ciudadanos y ciudadanas a un proyecto común de desarrollo que implique la generación de crecimiento económico, equidad, sustentabilidad ecológica y cambio social y cultural.

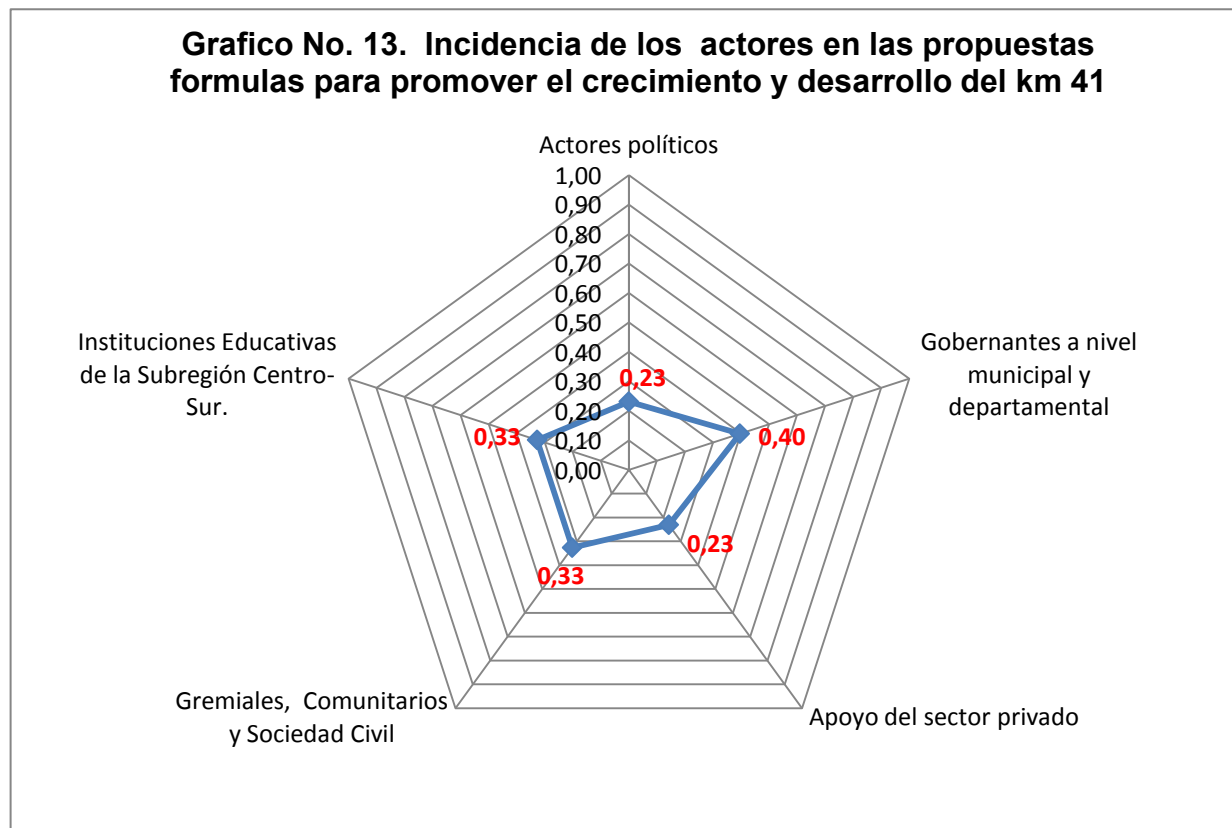
Ahora, contrario a este reconocimiento se encontró que estas últimas siendo las menos destacadas en importancia se les atribuye un interés acentuado (línea verde) en la participación activa de este tipo de acciones y en corresponsabilidad con su importancia se ubican en orden, primero las organizaciones barriales con puntaje de 0.70 y 0.55 seguidos de Cámara de Comercio, Comité Intergremial de Caldas, Consejo Territorial del Planeación, Sociedad de Mejoras públicas y Corporación Aldea global con valoraciones de 0.60, 0.55, 0.50 y 0.45 respectivamente y dejando en serio cuestionamiento a entidades tan renombradas como la Corporación para el Desarrollo de Caldas, Gremios Industriales y empresariales, Centro de Estudios Regionales Cafeteros y Empresariales-CRECE que en otrora fueran creadoras y promotoras de varias iniciativas y proyectos aludidos en el presente trabajo.

Dentro de esta misma línea de pensamiento se propuso indagar al grupo de encuestados en un segundo interrogante respecto a su opinión frente a la incidencia que han tenido a través de los años los diferentes conjuntos de actores enunciados, por lo que se planteo:

¿Cómo considera la incidencia de la siguiente lista de actores en los diferentes proyectos que se han formulado para promover el desarrollo y el crecimiento socioeconómico a través del Kilómetro 41?

El resultado de las respuestas obtenidas se tabularon y plasmaron en la siguiente gráfica, previa fijación de la escala defina para los criterios de ninguna (0), baja (0.33) media (0.67) y alta (1).

Grafico No. 13. Incidencia de los actores en las propuestas formulas para promover el crecimiento y desarrollo del km 41

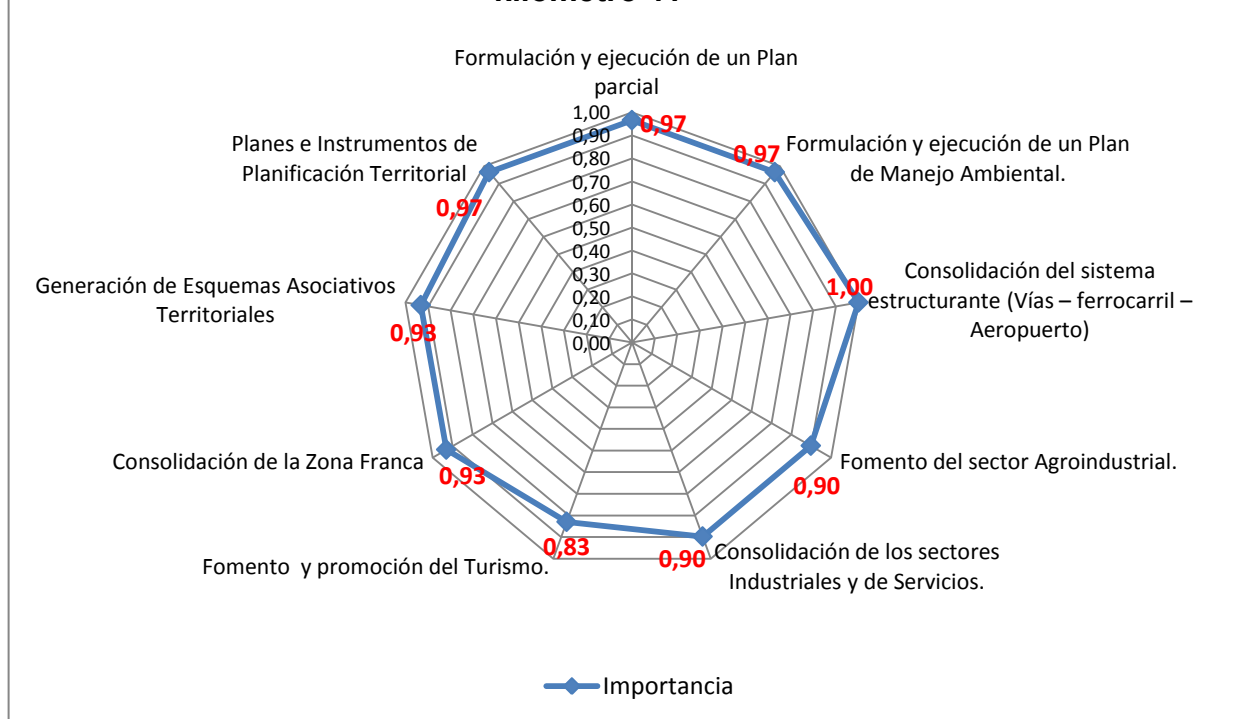


Los promedios alcanzados muestran que la participación de todos es baja, escasamente se logra un 0.40 como nota más alta al interior de las Instituciones del gobierno con reconocimiento en logros registrados como la rehabilitación de la vía férrea, el mantenimiento de la malla vial, el mejoramiento en la prestación de servicios públicos (Empocaldas y Emas) y la atención oportuna para la inclusión de la población en la base de datos actualizada del Sisbén.

Un último interrogante que acompañó la encuesta, propuso medir la percepción que nuestros encuestados otorgan en términos de importancia a lo pertinente de los procesos, iniciativas e instrumentos que se necesitan concretar para alcanzar una dinámica del desarrollo y crecimiento socioeconómico en torno al Kilómetro 41.

Por ello se consideraron cuatro criterios con un puntaje equivalente que facilitó la medición así: ninguna (0), baja (0.33), media (0.67) y alto (1) que evaluados nos generaron el siguiente esquema de red:

Grafico No. 14. Importancia de sacar adelante procesos, iniciativas e Instrumentos para consolidar Desarrollo en el kilómetro 41



El resultado de este punto ratifica por parte del selecto grupo de entrevistados la necesidad de lograr que estos instrumentos y procesos se consoliden, los puntajes se acercaron al límite superior fijado (1) en términos de la importancia que alberga su implementación, ejecución o puesta en operación; es así como se entiende la prioridad de avanzar en la formulación del Plan Parcial (ponderado de 0.97) como instrumento por el cual se desarrollan y se complementan las disposiciones del Plan de Ordenamiento Territorial (POT) para el área de estudio.

A lo anterior se agrega el puntaje asignado a la formulación y ejecución de un plan de Manejo ambiental (0,97) y la jerarquía que se reconoce a la consolidación de los modos de transporte dentro del sistema estructurante (1.0) que han sido estudiados en el presente trabajo, factores que se conjugan con las iniciativas de promover el fomento del sector Industrial y agroindustrial, de servicios y turísticos, con puntajes de 0.90 y 0.83 respectivamente.

La encuesta frente a elementos como la consolidación de la zona franca, la generación de esquemas asociativos territoriales y el diseño de planes e instrumentos de planificación territorial, que han sido poco explorados y estudiados arrojó excelente acogida con puntajes entre el 0.93 y 0.97 lo que permite encaminar los roles dentro de

la promoción y puesta en marcha de los proyectos en términos de convocar, liderar y articular los actores para este tipo de iniciativas de ámbito local.

Por tanto es vital que se identifiquen las mejores estrategias que se puedan implementar para agregar valor a el territorio, para mejorar la calidad de vida de todos los habitantes de manera sostenible y para que, en síntesis, esta región sea un territorio competitivo, solidario y articulado a un proyecto de país.

Es deber de todos contribuir e Impulsar la voluntad política para modernizar la gestión del desarrollo, para no defraudar a un pueblo que requiere con ansias grandes transformaciones que deben incidir en la calidad de vida y la felicidad de la población en general a través de los proceso de planificación estratégica participativa.

9. RESULTADOS Y DISCUSION

En el presente capítulo de la investigación, se presentan los sistemas estructurantes que articulan la zona de estudio en materia de movilidad, que brindan alternativas de integración y conectividad Subregional, de la Ecorregión y Nacional, los aportes en la identificación de actores sociales para respaldar la integración sobre el análisis de los diferentes instrumentos determinados y aplicados a lo largo del proceso.

Igualmente se presentan los lineamientos de integración que se consideran de vital importancia y que serán abordados en diversas dimensiones del desarrollo; los instrumentos aplicados al proveer testimonio y evidencia en la problemática de la planificación territorial y el marco contextual al comparar la relación entre la zona de estudio y el entorno regional. Esto a través de la participación y el concurso de las fuerzas que se desenvuelven e interactúan para construir un modelo propio en donde el conocimiento de sí mismos y del ambiente que los rodea, generan relaciones horizontales y posibilitan la interpretación e identificación del contexto.

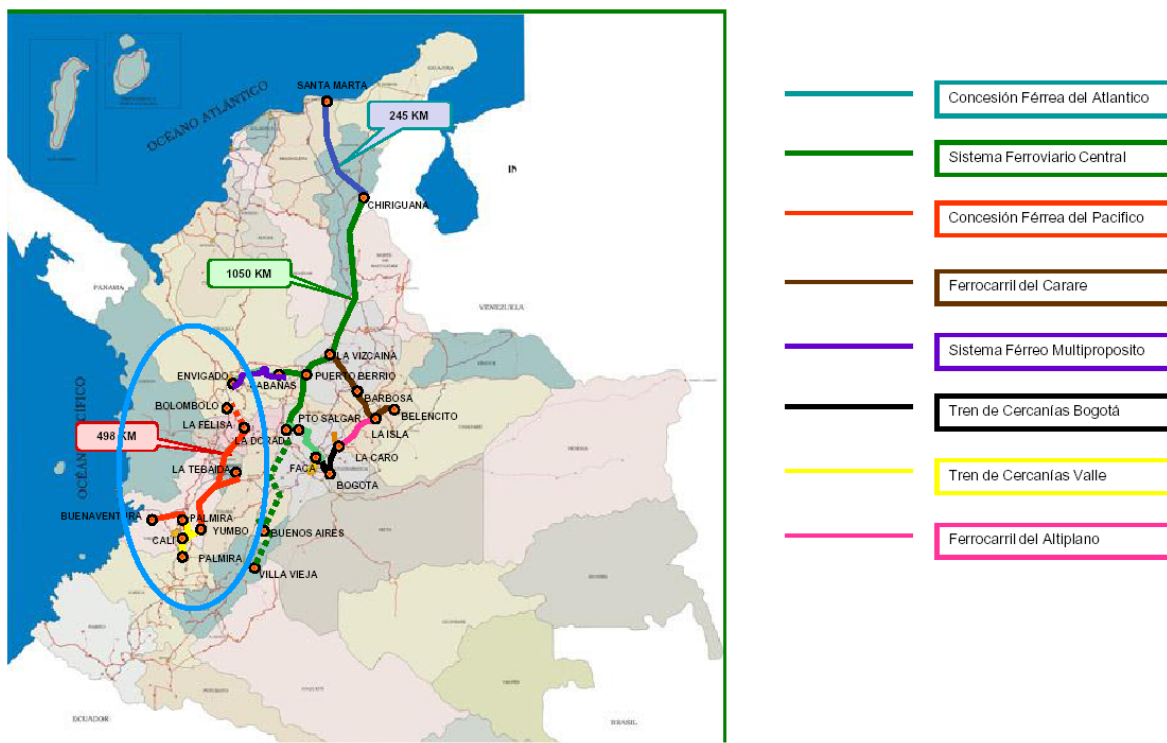
Adicionalmente bajo estos mismos aspectos se consideran los elementos de aproximación a una propuesta de integración y desarrollo regional para avanzar en los procesos de identificación de fortalezas que impulsan el crecimiento endógeno que requiere nuestra sociedad donde la cooperación y participación activa con corresponsabilidad, permiten avanzar en la satisfacción de necesidades fundamentales del colectivo social, dentro del esquema de desarrollo a escala humana.

9.1. SISTEMAS ESTRUCTURANTES.

A continuación se hace una descripción detallada de los principales sistemas estructurantes del Kilómetro 41 referidos al tema de movilidad, en las alternativas férrea, vial, fluvial y aérea donde presentamos sus antecedentes históricos, el estado actual, su influencia dentro de la integración subregional, de la ecorregión y la nación, así como las propuestas que las afectan y que propician condiciones para avanzar dentro la conectividad que demandan las regiones con proyectos multimodales e impactar positivamente en la promoción de desarrollo social basado en políticas de productividad y competitividad regional.

9.1.1. Movilidad Ferroviaria

Mapa No. 4 Red Férrea Nacional



Fuente: INCO informe de gestión 2008

La Historia del sistema ferroviario en Colombia se remonta a mediados del siglo XVIII, con la contratación que se adjudicó al Barón Thierry, para la construcción del ferrocarril de Panamá, primera obra de este género que se construyó y se dio al servicio en Colombia.¹⁹

En los años de 1871 y 1872 con la expedición de la Ley 69 y la Ley 52, se buscó que las actividades comerciales contarán con la agilidad de transporte para lo cual se intentó la integración “de una red Ferroviaria Interoceánica que partiendo de la bahía de Buenaventura, atravesara los departamentos del Cauca, Tolima, Cundinamarca, Boyacá y Santander, y se conectara con el río Magdalena en un puerto en donde la navegación no sufriera interrupciones, nació así el proyecto denominado ferrocarril del norte, cuya finalidad básica era la de unir a Bogotá con el Océano Atlántico.”²⁰

Intentos que quedaron truncados ante la transformación política y administrativa surgida con la Constitución Política de 1886, que convirtió los Estados en Departamentos, redujo la renta de las secciones y fortaleció, en cambio, las de la Nación.

¹⁹ <http://www.trendeoccidente.com/historia.php>

²⁰ idem

Con la expedición de la Ley 104 de 1894 se dio vida a la construcción de los ferrocarriles Colombianos, a través de la figura de concesión, figura que entrego resultados en dos sentidos, los primeros atados a la deficiencia en la prestación de servicios, tarifas elevadas y ausencia de integración en la red, pero que igualmente tenían un reflejo benéfico al permitir el avance en la construcción de los principales tramos de la red férrea Colombiana y que encontrarán como soporte las actividades económicas derivadas del cultivo de banano. Una vez finalizada la construcción de los primeros ferrocarriles los costos del transporte se redujeron notablemente, lo que permitió ampliar la red.

Para 1915 se habían construido aproximadamente 2.200 Km. incluido el ferrocarril de Panamá, y para 1934 se tenían 3.262 Km. de vías férreas, incluyendo la extensión del ferrocarril del Norte, la iniciación del Nor-oriental, la ampliación de la red del Pacífico, la complementación del ferrocarril de Caldas y la prolongación del ferrocarril de Antioquia.²¹ A finales de la década de 1930 se logró la integración de la economía Nacional y se permitió la vinculación del país con el mercado mundial.

Posteriormente con el propósito de consolidar en un solo ente estatal el sistema de transporte férreo y de operar y mantener su infraestructura y equipos para prestar un servicio eficiente se estableció la empresa Ferrocarriles Nacionales de Colombia – FCN, mediante el decreto 3129 de 1954.

En el año de 1961 ya se contaba con la integración a través de la red férrea de los puertos de Buenaventura y Santa Marta, con lo cual la red Nacional llegó a unos 3.431 Km.

En 1972 con el desbordamiento del río Cauca se destruyó una parte del ferrocarril que comunicaba a Medellín con Buenaventura (20 Km. entre La Felisa y La Pintada) y separó las redes del Atlántico y del Pacífico, situación que aún no se ha corregido en su totalidad, generando repercusiones negativas para el transporte ferroviario.

Una vez se tuvo el sistema ferroviario consolidado se presentó en forma incomprensible un hecho particular al observar que cuando se logró transportar el mayor volumen de carga y empezaban a recuperarse las inversiones efectuadas, el sistema ferroviario fue perdiendo importancia dentro del sector transporte Colombiano al incorporar otros medios de transporte que conllevaron a la disminución y escasas de volúmenes de carga transportada con esta vocación y por causa del deterioro de la red. Fenómeno que fue enfrentado a través de la expedición de la Ley 21 de 1988, la cual genero la liquidación de la empresa Ferrocarriles Nacionales de Colombia –FCN, permitió la

²¹ Ídem

creación de la Empresa Colombiana de Vías Férreas – Ferrovías,²² como empresa industrial y comercial del Estado, vinculada al Ministerio de Obras Públicas y Transporte con el objeto de explotar, mejorar, mantener, rehabilitar, modernizar, y administrar la red férrea nacional, fijó normas generales para la organización y operación del sistema de transporte ferroviario y determinó políticas generales orientadas a la prestación de un servicio eficiente con integración regional y desarrollo económico.

En 1998, Ferrovías diseñó y elaboró las licitaciones públicas tendientes a la celebración de dos contratos estatales de concesión, con el fin de que se adelantara la rehabilitación, conservación, operación y explotación de la infraestructura de transporte férreo de carga de la red nacional, logrando en este mismo año la entrega por este sistema a la Sociedad Concesionaria, TREN DE OCCIDENTE S.A de la red del Pacífico y posteriormente de la red del Atlántico en 1999, a FENOCO. En las concesiones del Atlántico y del Pacífico el servicio es para el transporte de carga, dando oportunidad a que lo presten otros operadores diferentes al concesionario, pero su ingreso es oneroso, y aunque las concesiones están hechas para el transporte de carga, no está descartado que se permita el servicio de transporte de pasajeros por la misma red, según condiciones pactadas en los contratos.

En la actualidad el total de la Red ferroviaria entregada en concesión suma 743 Km, se tienen 1.248 Km bajo la administración del INCO, hasta que se adelanten los procesos de concesión en proyectos como sistema Férreo Central y Ferrocarril del Carare; la red inactiva se estima en 1.185 Km para un total de Red ferroviaria del país de 3.176 Km como se ilustra en la imagen inicial²³.

9.1.1.1. Red Férrea del Atlántico

La Red férrea del Atlántico, entregado a la concesionaria Ferrocarriles del Norte S.A. FENOCO, inicialmente comprendía una longitud de 1.493 Km, uniendo la Región Central con el Puerto de Santa Marta, se estructura por los tramos Bogotá – Santa Marta y los ramales Bogotá –Belencito y Bogotá –Lenguzaque atravesando los Departamentos del Cesar, Magdalena, Santander, Boyacá, Antioquia, Cundinamarca, Caldas; su objeto se circunscribe a la rehabilitación, reconstrucción de 1.107 Km de vía férrea, conservación de toda la red férrea concesionada, incluidos 376 Km

²² La Empresa Colombiana de vías férreas FERROVIAS fue creada mediante el decreto 1588 de 1989 y mediante decreto 1791 de 26 de junio de 2003, se ordenó su liquidación por los problemas derivados en la operación directa del equipo férreo, administración de los bienes inmuebles del fondo de pasivo social y problemas de reglamentación para la operación de equipos, entre otros.

²³ En revisión de otra fuente de información como lo es INVIAS, se observa que existe una diferencia sobre el total de Kilómetros que consolidan el sistema ferroviario Colombiano al utilizar un trazado total de 3.468 Km, otorgando al cuidado de ésta la red inactiva que se estima en 1.327 Km y 150 Km a la red férrea privada del Cerrejón.

previamente rehabilitados por Ferrovías, para la prestación del servicio de carga, con una duración de la concesión de 30 años a partir del 3 de marzo de 2.000. (Arias, Carillo, Gómez, Páez, Azcárate. 2007)

La Red férrea del Atlántico, 500 Km. funciona con buenas frecuencias, transportando principalmente carbón, cemento y pasajeros en los tramos Bogotá - Zipaquirá los fines de semana y festivos, y Barrancabermeja-Puerto Berrío con 120 Km, que tiene pocas frecuencias. (INCO, 2010)

En el año de 2007 y respondiendo a las demandas de transporte, se adelantó el proceso de reestructuración del contrato de concesión de la red Férrea del Atlántico, la cual fue retomada por parte del INCO en 1.248 Km para llevar a cabo una nueva concesión vinculando los productores de carbón a las inversiones en el sector, por lo cual se autorizó la construcción de la segunda línea entre La Loma y Puerto Drummond y los ramales de acceso a los puertos carboníferos de Drummond y Prodeco.²⁴

9.1.1.2. Red Férrea del Pacífico

La concesión de la red férrea del Pacífico, cubre 498 Km, en el tramo Buenaventura – Yumbo - Cali -Palmira - Buga - Tulúa - Zarzal –Cartago – La Felisa y el tramo Zarzal - La Tebaida, atravesando los departamentos de Caldas. Quindío, Risaralda y Valle, concesión cuyo objeto consiste en la rehabilitación, reconstrucción, conservación y operación del corredor férreo a cargo, con una duración de 30 años a partir del 14 de Marzo de 2.000.

Cuando se firmo el contrato por parte del INCO con la Sociedad Concesionaria red férrea del Pacífico, el estado hizo entrega al concesionario de la infraestructura y el material rodante y se comprometió con unos aportes para la rehabilitación de la Red, por su parte el concesionario asumió entre otras la obligación de mantener todos los bienes, rehabilitar y conservar la infraestructura, garantizar la operación y la adecuada prestación del servicio, consolidando con estos elementos el objeto de la concesión el cual se fijo en la rehabilitación, conservación, operación y explotación de la infraestructura de transporte férreo de carga. Posteriormente y como consecuencia de problemas en interpretación jurídica, los retrasos en la entrega de los inventarios de infraestructura y maquinaria para operación, firma de varios otro sí que modificaron las condiciones inicialmente pactadas para la rehabilitación y terminación de obras determinadas para la operación de la red, cambios en la composición accionaria de la sociedad y su razón social a Tren de Occidente y de que la Nación atendiera buena

²⁴ Fuente: DNP, enlace http://spi.dnp.gov.co/App_Themes/SeguimientoProyectos/ResumenEjecutivo/0027034810000.pdf

parte de los aportes por un valor de USD 148 millones a través de los encargos fiduciarios²⁵, pese a lo cual el concesionario manifestó pérdidas mensuales que ascendían a cuantías de 800 millones derivados del bajo nivel de operación, el atraso tecnológico, el deterioro del equipo de tracción y remolcado, la ausencia de sistemas de señalización y comunicación apropiados y los incrementos desbordados en los costos de mantenimiento, rehabilitación y adquisición de infraestructura que impedían la consolidación y posicionamiento de la empresa como prestadora del servicio de transporte de carga, derivando en la cesión de la concesión a Ferrocarril del Oeste en el año 2008 y dejando en evidencia la lenta recuperación de la red férrea, la debilidad institucional por parte del Estado en las labores de regulación y supervisión y el atraso en la consolidación de las obras.

En el año 2008, el Instituto Nacional de Concesiones Colombiano -INCO²⁶ recibió solicitud de cesión del Contrato de Concesión por parte de TREN DE OCCIDENTE S.A, mediante oficio del 21 de abril y se autorizó dicha cesión con oficio 5046 del 15 de mayo, la cual fue reconocida con otro sí No 15 del 10 de julio de 2008.

Con la entrega de la concesión a Ferrocarril del Oeste²⁷ los tramos dispuestos para operación de carga son: Buenaventura – Loboguerrero, 62 Km; Buenaventura – Cumbre, 123 Km; Buenaventura –Buga, 235 Km; Buenaventura – La Paila, 293 Km; Buenaventura –Cartago, 340 Km y Zarzal -La Tebaida, 40 Km.

²⁵ Dato extraído del Informe de Interventoría No. 3 del Consorcio Gerenciar, octubre de 2006.

²⁶ El INCO es una entidad pública del orden Nacional, adscrita al Ministerio de Transporte. Fue creada mediante el decreto 1800 del 26 de junio de 2003 y asumió las funciones que están bajo la dirección de la Empresa Colombiana de Vías Férreas FERROVIAS.

²⁷ Ferrocarril del Oeste es el nuevo concesionario de la red férrea del Occidente Colombiano cuyo contrato tiene vigencia hasta el 2030, inició sus operaciones de concesión el 17 de octubre de 2008.

Mapa No. 5. Trazado de Red Férrea del Pacífico



Fuente: <http://www.trendeoccidente.com/estaciones.php>

El puerto de Buenaventura, es visto como centro generador de carga, tanto para importarla como para exportarla, posteriormente pasa en su recorrido hacia el Municipio de Yumbo donde se encuentra la estación la Cumbre la cual se constituye por su ubicación en estación de soporte para el movimiento de la carga en altas pendientes, la estación Cali sirve como eje distribuidor de las industrias que se ubican en el corredor Yumbo-Cali-Palmira, donde se reciben y envía la mercancía en vehículos hacia los diferentes apartaderos férreos de las industrias y almacenes de depósitos ubicados en su área de influencia, cuenta con un centro de transferencia intermodal que posee 17 líneas de maniobras, dando así alcance a las industrias que carecen de acceso férreo directo.

A su vez la red férrea continúa su recorrido por el Municipio de Palmira en el Valle del Cauca, allí, se reciben y distribuyen los trenes cargados de productos para ser entregados en las industrias ubicadas en su entorno, contando con cinco líneas de maniobras. Esta estación es de vital importancia para la concesión ferroviaria toda vez que en su área de influencia se encuentra el taller de mantenimiento; ya en Buga, se encuentran las bodegas y patios contando con un área de patios de 3000 m² y con un área de bodegas de 1.800 m², continuando hacia Tulúa donde dicha estación es una red de paso y revisión de carga, y acondicionamiento.

Se considera que la Estación Zarzal dada su ubicación estratégica distribuirá los tráficos férreos procedentes de La Tebaida y La Felisa, al igual que las cargas generadas por la Industria Frutícola y Dulcera del Norte del Valle y por el Ingenio Riopaila, al considerar su facilidad para operaciones intermodales y está dotada de seis (16) líneas de maniobras, esta estación comunica dos estaciones: la Tebaida y Cartago.

Se han rehabilitado y se encuentran listos para operar, 380 Km (tramos Buenaventura – Cartago 340 Km, más Zarzal –La Tebaida 40 Km) de la red férrea entregada en concesión (498 Km.), los cuales representan el 78% del total del trazado y de los 118 Km faltantes por construir, que se encuentran en el tramo Zaragoza – La Felisa se ha realizado la conformación de la banca en el 100%²⁸.

La Terminal de carga que se ha proyectado en La Felisa, hoy cuenta con el cerramiento, donde se podrán almacenar hasta 30 mil toneladas de carbón y centenares de contenedores. Allí habrá una línea de carga y edificaciones que están pendientes de que se reinicie y termine la carrilera.

El área geográfica que comprende el Kilómetro 41 colinda con el tramo de la red ferroviaria del Pacífico, entre los tramos de Cartago – la Felisa con longitud de 111 Km y considerando la descripción anterior esto posibilita la conexión con el puerto de Buenaventura una vez culminen los trabajos de rehabilitación y puesta en operación de lo pactado con el concesionario (Tren de Occidente) quien quedo con la responsabilidad de terminar los procesos de rehabilitación en los tramos la Felisa (La Merced) y lo que resta de la variante Cartago (Valle) ante la ausencia en la legalización de predios para terminar las variantes a Cartago y Caimalito (Risaralda). Predios que en su momento debió entregar el Instituto Nacional de Concesiones –INCO desde el año 2000 y que según la misma entidad se extenderá hasta mediados de 2011, quedando así resulto el problema de predios.

Para el cierre de la vigencia 2010 del tramo que le corresponde a Caldas, faltaba armar 12 Kilómetros de las vías y en los 90 Km que se habían colocado quedaban detalles por finalizar. La rehabilitación de la red ferroviaria debió haber culminado en la vigencia 2006 pero a causa de los incumplimientos que se han tenido por parte de la Nación como la entrega de ocho mil millones de pesos anuales en el tiempo que dure la concesión para mantener la vía férrea, los equipos tractivos y rodantes, además la entrega de cuatro mil quinientos (4.500) millones para obras de protección en los sitios de explotación ilegal de oro en el río Dagua, entre otras promesas; se han constituido en los principales factores que han retrasado la culminación de las obras por casi 5

²⁸ Fuente: Ferrocarril del Oeste 2010.

años y de acuerdo a información obtenida se ha proyectado y prorrogado la culminación de las obras de construcción para la vigencia 2012²⁹. A lo anterior han de sumarse los procesos de reubicación de familias (más de 250) que estaban en la línea de seguridad del tren (12,5 metros despejados a lado y lado de la carrillera) ubicadas en Arauca (Palestina) La Merced y Neira (Caldas).

En materia de operación comercial, el transporte de carga por la red ferroviaria del pacífico muestra un crecimiento en los volúmenes de las toneladas transportadas, desde la vigencia 2004, como se aprecia en la siguiente tabla:

Tabla No. 13. Toneladas			
AÑO	CONCESION ATLANTICO	CONCESION PACIFICO	TOTAL RED FERREA NACIONAL CONCESIONADA
2002	12.604.567,00		12.604.567,00
2003	15.639.140,20		15.639.140,20
2004	20.788.753,00	131.804,00	20.920.557,00
2005	21.739.002,00	88.828,00	21.827.830,00
2006	20.994.385,00	107.402,00	21.101.787,00
2007	22.760.365,00	84.424,00	22.844.789,00
2008	27.012.323,00	41.127,00	27.053.450,00
2009	28.589.810,13	254.007,00	28.843.817,13
2010			

Fuente: Construcción propia con información de INCO

En los primeros seis meses de la vigencia 2010 la red ferroviaria del Pacífico (bajo la dirección de Ferrocarril del Oeste) tenía un record de toneladas transportadas que superaba las 350.000 y que de acuerdo a su comportamiento permitía proyectar un cierre de vigencia en una cifra que superaría las 400.000 toneladas, incremento que se aproxima al logro en la vigencia 2011 de la viabilidad financiera de la concesión, la cual estimó un volumen de carga a movilizar para el mismo año en alrededor de las 750.000 toneladas y así alcanzar ingresos operacionales de caja por valores entre los 235.000 y los 245.000 millones³⁰.

²⁹ Información extraída de entrevistas dadas al diario La Patria por parte de los gerentes Fernando Garcés Lloreda, presidente del concesionario Ferrocarril de Oeste y Alfonso Patiño Fajardo, Gerente del Tren de Occidente en publicación del 14 de septiembre de 2010.

³⁰ Estos últimos datos son el producto de estimativos elaborados por el grupo de infraestructura física y telecomunicaciones, comercio exterior y desarrollo regional de la Contraloría General de la República en el informe denominado Desarrollo de las Concesiones férreas en Colombia, elaborado en noviembre de 2007.

Pese a los problemas en cumplimiento de los plazos para adelantar las tareas de rehabilitación, construcción y puesta en operación de la red ferroviaria y de los problemas financieros asociados a inconvenientes de los concesionarios e incumplimientos por parte de la Nación a través del INCO, la red ferroviaria del Pacífico ha sido catalogada por los gobernantes como vital para la competitividad del suroccidente Colombiano si se considera que el transporte por este medio se cataloga más competitivo que el de vehículos de carga, al disminuir los costos del transporte entre un 20 y un 25 por ciento sin considerar las labores asociadas al manejo de la carga (cargue y descargue) y en consecuencia una prioridad en momentos en que Colombia firma tratados de libre comercio con otros países, aspecto que se resalta al pensar en la propuesta hecha por el señor Alcalde de Manizales, quien planteó la posibilidad de crear un puerto seco y una zona franca conjunta en el Kilómetro 41 con el objetivo principal de establecer un centro para hacer el cargue o descargue de mercancía que se importa y exporta, y convertirse en un apéndice o puerto alternativo de la Zona Franca Andina, complementando de manera perfecta con la operación del ferrocarril, como punto de cargas y que cobije varios destinos.

9.1.1.3. Propuestas que Contribuyen a la Movilidad Férrea

En aras de sumar en la articulación de los elementos que fortalecen la promoción de la Subregión Centro Sur del Departamento de Caldas y reiterando el incumplimiento en la construcción de la nueva vía en el trazado Cartago – La Felisa y de las obras de infraestructura para la terminal que soportaría las operaciones de transferencia de carga en esta última localidad, obras pactadas para su terminación en la vigencia 2006, es prioritario retomar la terminación de las mismas (considerando sus avances) y las adecuaciones en infraestructura que demanda la terminal de transferencia de carga que se tiene proyectada para el corregimiento de La Felisa en el Municipio de la Merced y así lograr la conexión entre la región centro sur del Departamento con el Puerto de Buenaventura sin que se presenten más dilaciones entre los compromisos adquiridos por las Instituciones Estatales y el concesionario encargado de ejecutar las obras, o el que tengamos que esperar otros 10 años para que podamos observar el fruto de estos propósitos ante la ausencia de entendimiento y compromiso serio para incorporar la sub-región en el marco de las políticas y estrategias que demandan la competitividad y la logística para enfrentar los retos que ha dejado la apertura de mercados.

Un segundo proyecto que ha sido comentado en diversidad de escenarios pero que a pesar de lo destacado no ha generado compromiso serio al pensarse en los beneficios futuros en la movilidad ferroviaria del occidente del país y que afianza los lazos de integración regional es la ampliación del trazado la Felisa – Bolombolo en un tramo de 90 Kilómetros, posibilitando atraer a este sistema las cargas de Antioquia, Caldas y

Risaralda. Esta iniciativa conto en su momento con un acuerdo suscrito entre el entonces Tren de Occidente y el Gobierno Nacional en virtud del cual la empresa concesionaria se comprometió a construir el total de ese tramo a un costo estimado de 90 millones de dólares³¹.

Con la extensión, se espera que Bolombolo tenga una segunda oportunidad con el aprovechamiento de los carbones de la cuenca del Sinifaná pues la posibilidad de establecer un centro de acopio en La Felisa no es para ellos una opción viable.

Un tercer proyecto a consolidar, parte del memorando de entendimiento suscrito entre el nuevo concesionario de la red del Pacífico (Ferrocarril del Oeste) con el Instituto Nacional de Concesiones (INCO) donde el Gobierno Nacional se compromete a contratar los estudios de factibilidad técnica y económica para construir la variante entre Loboguerrero y Buga, la idea es atravesar con un túnel la Cordillera Occidental entre Loboguerrero y Buga en el Valle, para acortar el trayecto en 100 Kilómetros, lo que impactará favorablemente los costos del transporte de carga, incluso desde Bogotá y Medellín, esto "Haría más competitivo el tren de carga frente a los demás modos de transporte por la disminución del kilometraje"³², y el compromiso adicional de efectuar contribuciones con el mantenimiento de la vía férrea, a partir del movimiento de 600.000 toneladas año.

A lo anterior y culminando las tareas que permiten concretar el sueño de tener una verdadera red ferroviaria en el país se encuentra la reconexión entre el tramo que comprende La Felisa-Envigado, en tanto que el ferrocarril se concibió como un canal interoceánico seco entre el Atlántico y el Pacífico, porque no puede ser un tren del Pacífico, que sólo una a Buenaventura con La Felisa, y el del Atlántico, que une a Santa Marta con Medellín. Esta iniciativa viene siendo lidera por empresarios e instituciones de Antioquia y ha sido acogida por el INVIAS que instruyó al INCO (Instituto Nacional de Concesiones) para abrir un proceso de licitación, al razonar la carga del sur oeste que puede ser trasladada como el café y el carbón, fortalecido con los cítricos, el plátano, el banano, la movilización de carne en canal y la producción de las agroindustrias que se forman alrededor de nuevos proyectos y potenciando la capacidad de carga a volúmenes que permitirían crear buena demanda de empleo y dinamizando la consolidación social de las regiones por donde atravesaría el trazado. De acuerdo a la información acopiada por parte de los promotores del proyecto el costo está estimado

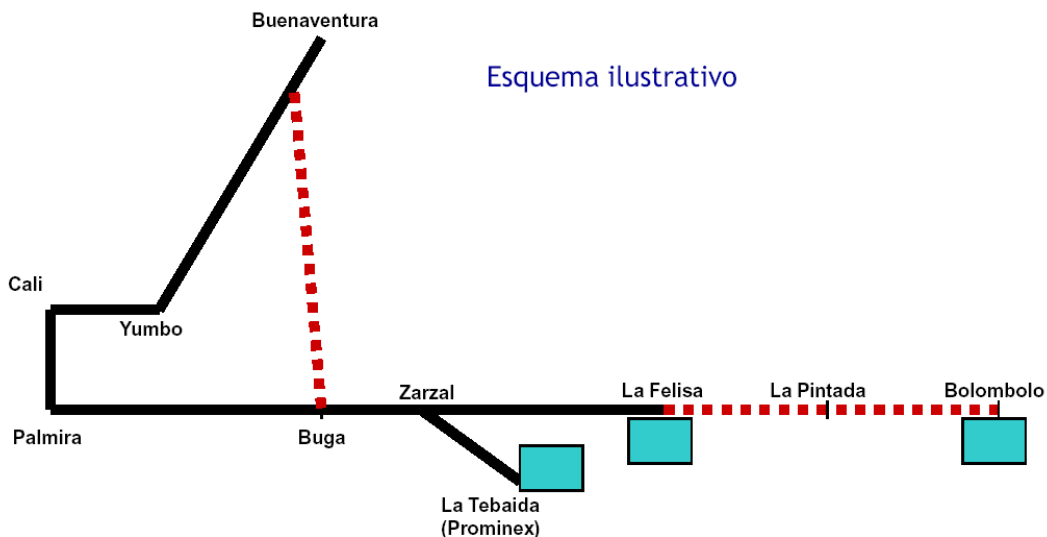
³¹ Compromiso que fuera firmado en los inicios de la primera presidencia del Dr. Álvaro Uribe Vélez, a preciso de la vigencia 2002 y sobre el cual no fue posible encontrar información frente a las consultas elevadas a las directivas de Tren de Occidente.

³² Según lo señaló el presidente de la junta directiva del Ferrocarril del Oeste, Fernando Garcés en entrevista a el diario el Tiempo en publicación del 24 de Octubre de 2008.

en 140 millones de dólares que los gestores están dispuestos a conseguir en un cien por ciento en el exterior con empresas férreas interesadas.

Finalmente y como parte de la visión de los accionistas de Ferrocarril del Oeste, se tiene contemplado el ofrecer el sistema de la bimodalidad, es decir, transportar carga utilizando la vía férrea hasta donde sea posible y después llevar la carga por carretera hasta su destino final, lo anterior hasta que se fortalezcan los lazos de integración regional, se suman los pequeños, medianos y grandes industriales de las regiones impactadas asociados en instituciones como Acopi y la Andi y el Gobierno Nacional toma conciencia y entre todos se adquiere el compromiso de sacar los proyectos enunciados adelante, ante la importancia de este medio de transporte de carga, que es clave para los sectores industrial, exportador e importador, dado el crecimiento que está teniendo el comercio internacional Colombiano, el cual exige adecuar la infraestructura para el transporte a través de este modo que es considerado mucho más económico.

Gráfico No. 15. Esquema de la Red férrea del Pacífico



9.1.2. Movilidad Vial.

En materia de infraestructura y movilidad vial, la descripción que a continuación se presenta se desprende de las consultas hechas a fuentes primarias como son INVIAS e INCO y en razón primordial a sus roles de entidades estatales encargadas de garantizar a la sociedad la construcción, mejoramiento y mantenimiento de la infraestructura vial concesiona y no concesionada del país.

9.1.2.1. Infraestructura Vial del Occidente.

La red de carreteras del país, está constituida por aproximadamente 163.000 Kilómetros, distribuidos en 16.642 Km de red primaria a cargo de la Nación (14.028 Km a cargo del Instituto Nacional de Vías y 2.628 Km concesionados a cargo del Instituto Nacional de Concesiones) y 146.500 Km que se constituyen en redes secundarias y terciarias conformadas por 72.000 Km a cargo de los Departamentos, 35.000 Km a cargo de los Municipios, 27.500 Km el INVIAS y 12.000 Km por los privados.

Esta red vial se encuentra clasificada en troncales, transversales, conexiones, alternas, accesos y otros. Las troncales son las vías que recorren al país de Sur a Norte constituyéndose en corredores principales para el comercio exterior del país. Se destacan la troncal de Occidente que une Rumichaca en Nariño con Barranquilla pasando por las capitales de Pasto, Popayán, Cali, la región del Eje Cafetero, cruzando por Risaralda y Caldas donde a su vez va paralela al río Cauca a la altura del Kilómetro 41, vereda Colombia del Municipio de Manizales, de allí continua hacia Medellín, Sincelejo y finalmente Barranquilla, en donde se conecta con la Troncal del Caribe, cuenta con una longitud de 1.512,01 Km³³. La Troncal del Magdalena que va desde el Puente de San Miguel en el Putumayo hasta Santa Marta en el norte Colombiano, con una longitud de 1.704,02 Km de longitud, esta troncal atraviesa por lugares como Mocoa, Neiva, Girardot, La Dorada, San Alberto y Bosconia.

La Troncal Villagarzón–Saravena con una longitud de 1.032.92 Km, es conocida también como la troncal del Llano o corredor de Baja Altura, es la vía que une el sur del país con Venezuela por el Arauca. Otras troncales principales son la Troncal Central y la troncal Central del Norte que unen Bogotá con Cúcuta y le dan salida al centro del país con Venezuela.

Del total de los 6.075,97 Km que constituyen las troncales 5.575,7 Km. se encuentran pavimentados y 500.27 en afirmado. Esto quiere decir que el 91.77% de las troncales que son las principales vías del País se encuentran pavimentadas y tan sólo el 8.23% se encuentran en afirmado. Es propio puntualizar que las Troncales en las cuales se encuentran tramos en afirmado son Magdalena y Villagarzón – Saravena específicamente en los sectores de San Miguel – Mocoa de la Troncal del Magdalena y los tramos Villagarzón –Puerto Bello, Uribe – Ye de Granada, Paz de Ariporo – Río Macaguan y Puerto Bello – San José del Fragua de la Troncal Villagarzón – Saravena.

Por su parte, el Decreto 1735 de 2001, fijó la Red Nacional de carreteras a cargo de la Nación Instituto Nacional de Vías, adoptó el plan de expansión de la Red Nacional de

³³ Calculo propio sobre el inventario de la red vial con criterio visual a julio de 2009 Invias.

carreteras y de acuerdo a la evaluación visual realizada en diciembre de 1999, estructuró la red nacional de carreteras construidas, de las cuales presentamos aquellos tramos que constituyen los elementos estructurantes del área de estudio, en sentido Sur-Norte, así:

Tabla No. 14. Trazados y tramos de vía que consolidan el Sistema Estructurante

Código	Sector	Km.
1. Troncal de Occidente		
2501	Puente Internacional Rumichaca-San Juan de Pasto	82.90
25 NR C	Variante de Ipiales	2.00
2502	San Juan de Pasto-Mojarras	119.80
2503	Mojarras-Popayán	121.00
25 CC B	Variante de Popayán	16.00
2504	Popayán-Cali, Sector Popayán-Santander-Ye de Villarrica	90.54
2504 A	Cruce Villarrica -Puerto Tejada-Palmira	50.10
2505	Cali-Palmira-Andalucía, Sector Palmira-Andalucía	80.00
2506	Andalucía-Cerritos	88.60
2507	Cerritos-La Virginia-Cauyá	55.50
25 RS A	Paso Nacional La Virginia	4.43
2508	Cauyá-La Pintada	110.00
2509	La Pintada - Medellín	72.06
2510	Medellín-Los Llanos	89.00
2511	Los Llanos - Tarazá	125.00
2512	Tarazá - Caucasia	63.67
2513	Caucasia - Planeta Rica	67.10
2514	Planeta Rica – Chinú - Sincelejo	112.50
2515	Sincelejo-Puerta de Hierro-Calamar	139.66
2516	Calamar-Barranquilla	80.80
	Total	1.570.66
2. Alternas a la Troncal de Occidente		
Código	Sector	Km.
2501 B	Circunvalar del Galeras (Cebadal-Sandoná-Consacá-Pasto)	90.80
25 NR B	Variante de Daza	3.50
2501 A	Pasto-Buesaco-Mojarras	134.70
25 CC 02	Timbío-El Hato-El Tablón	21.00
601	Piendamó-Morales	17.00

2602 A	Piendamó-Silvia-Totoro	42.00
3105	Santander de Quilichao-Florida-Palmira. Sector Santander de Quilichao-Río Desbaratado	49.00
3105	Santander de Quilichao-Florida-Palmira. Sector Río Desbaratado-Palmira	41.00
2504	Popayán-Santander de Quilichao-Cali. Sector Ye de Villarrica Jamundí-Cali	26.00
2505	Cali-Palmira-Andalucía, Sector Cali-Palmira	22.70
2301	Cali- Viges-Mediacanoa	53.40
2302	Mediacanoa-La Unión-La Virginia	142.00
4803	Ansermanuevo-Cartago	12.00
25 B 01	La Pintada-Bolombolo	44.00
25 B 02	Bolombolo-Santa Fe de Antioquia	62.00
	Total	761.10

5. Troncal del Eje Cafetero

4002	La Paila-Armenia, Sector Club Campestre-Armenia	8.00
2901	Armenia-Pereira	35.50
29 RS B	Variante de Galicia	1.71
29 RS A	Pereira - Dos Quebradas	12.00
2902	Pereira - Chinchiná	26.70
29 CL 03	Chinchiná - La Manuela	9.00
5005	Tres Puertas-Puente La Libertad, Sector La Manuela- Tres Puertas	17.00
50 CL 02	Tres Puertas-La Estrella	16.00
2903	Quebra de Vélez-La Estrella-La Felisa, Sector La Estrella- La Felisa	26.00
29 RS C	Variante El Pollo – Chinchiná (Santa Rosa, Chinchiná y conexión variantes)	11.34
	Total	163.25

PARÁGRAFO 1. Los sectores de la Red Nacional de Carreteras que se mencionan a continuación se encuentran en la etapa de construcción y/o mantenimiento y operación por el Sistema de Concesión, contratos realizados por el Instituto Nacional de Vías:

1. Troncal de Occidente

2504	Popayán-Cali, Sector Popayán-Santander-Ye de Villarrica	90.54
2504 A	Cruce Villarrica-Puerto Tejada-Palmira	50.10
2505	Cali-Palmira-Andalucía, Sector Palmira-Buga	60.10
	Total	210.74

2. Alternas a la Troncal de Occidente

2504	Popayán-Santander de Quilichao-Cali, Sector Ye de Villarrica Jamundí	15.96
2505	Cali-Palmira-Andalucía, Sector Cali-Palmira	22.70
2301	Cali-Vijes-Mediacanoa, Sector Yumbo-Mediacanoa	41.47
	Total	80.13

5. Troncal del Eje Cafetero

4002	La Paila-Armenia, Sector Club Campestre-Armenia	8.00
2901	Armenia-Pereira	35.50
2902	Pereira-Chinchiná	26.70
29 CL 03	Chinchiná-La Manuela	9.00
	Total	72.90

23. Transversal Las Animas-Santa Fe de Bogotá

5005	Tres Puertas-Puente La Libertad (Sector La Manuela-Estación Uribe)	16.63
5008 A	Los Alpes-Santa Fe de Bogotá	36.00
	Total	52.63

PARÁGRAFO 2. Los sectores de la red nacional de carreteras que se mencionan a continuación se encuentran a cargo de los entes territoriales, mediante Convenios Interadministrativos, por solicitud de los mismos. La Nación no podrá realizar inversiones en estos sectores hasta tanto no sean retornados a la Nación, una vez se concluya el plazo de ejecución de los contratos de obra pública por el sistema de concesión que suscribieron los entes territoriales con terceros:

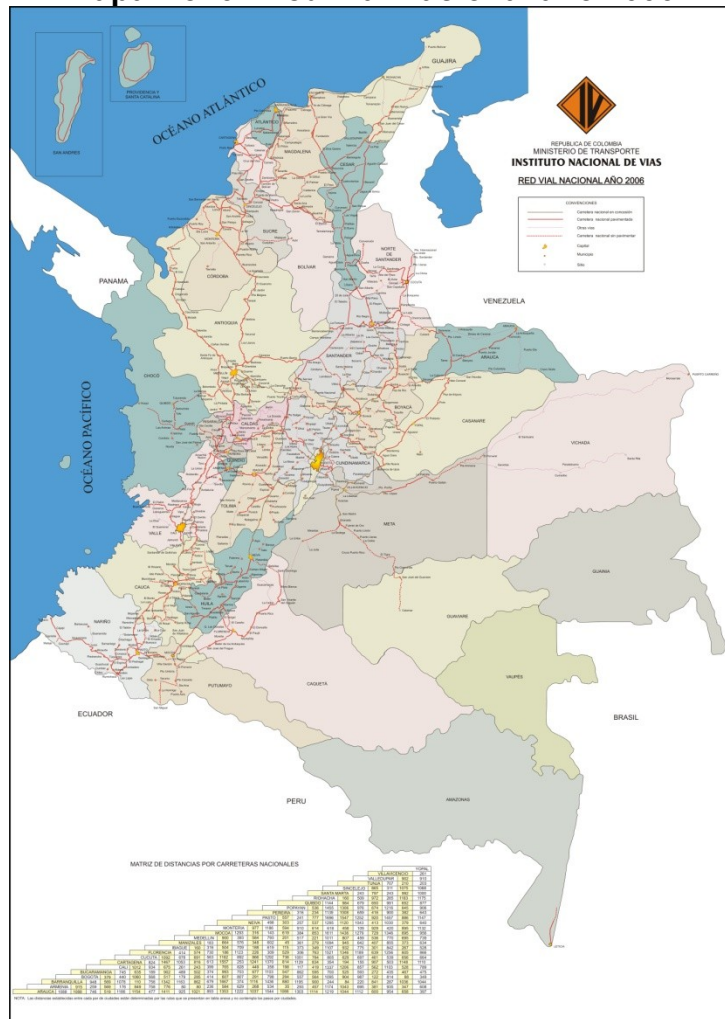
1. Troncal de Occidente

2505	Cali-Palmira-Andalucía, Sector Buga-Andalucía	36.61
2506	Andalucía-Cerritos, Sector Andalucía-La Paila	23.08
2510	Medellín-Los Llanos, Sector Medellín (variante de Bello)-T de Hatillo	23.65
	Total	83.34

11. Transversal del Caribe

9007	Barranquilla-Santa Marta y Acceso al Puente Laureano Gómez, Sector Barranquilla-Ciénaga (K62)	61.70
------	---	-------

Mapa No. 6. Red Vial Nacional año 2006



Fuente: Invias. [Ver imagen en tamaño ampliado aquí.](#)

En el inventario visual del mes de Julio del año 2009, la red vial primaria de país bajo la custodia del Instituto Nacional de Vías INVIAS presentaba la siguiente distribución y estado por Departamentos:

Tabla No. 15. Inventario visual de la Red Primaria – Invias 2009

No.	REGIONAL	PAVIMENTADO (Kms)					SIN PAVIMENTAR (Kms)					RED TOTAL CALIFICADA		
		MUY BUENO	BUENO	REGULAR	MALO	MUY MALO	MUY BUENO	BUENO	REGULAR	MALO	MUY MALO	PAV	SIN PAV.	Kms.
1	ANTIOQUIA	0	675,36	270,57	142,81	0,21	0	0	0	51,61	0	1.088,95	51,61	1.140,56
2	ATLANTICO	0	95,57	5,98	0	0	0	0	0	0	0	101,55	0	101,55
3	BOLIVAR	0	253,23	133,69	46,06	0	0	13,68	1,37	0	0	432,98	15,05	448,03
4	BOYACA	0	227,51	189,62	113,49	0	0	57,66	159,02	58,09	0	530,62	274,77	805,39
5	CALDAS	0	132,56	88,49	48,03	0	0	0	0	0	0	269,08	0	269,08
6	CAQUETA	0	203,73	112,37	45,98	0	0	25,9	38,87	18,21	0	362,08	82,98	445,06
7	CASANARE	0	404,63	236,58	71,3	0	0	0	19,38	32,46	0	712,51	51,84	764,35
8	CAUCA	0	246,05	108,19	81,33	0	0	78,58	340,74	348	0	435,57	767,28	1.202,85
9	CESAR	0	449,51	141,37	39,35	0	0	1	21,7	67	0	630,23	89,7	719,93
10	CHOCO	0	74,36	3,99	2,5	0	0	44,83	100,45	49,75	0	80,85	195,03	275,88
11	CORDOBA	0	350,8	204,27	28,76	0	0	0	1,2	0	0	583,83	1,2	585,03
12	CUNDINAMARCA	0	114,66	82,41	85,46	0	0	9	13,31	22,99	0	282,53	45,3	327,83
13	GUAJIRA	0	67,33	60,45	4,7	0	0	0	0	10,69	0	132,48	10,69	143,17
14	HUILA	0	322,18	139,62	24,79	0	0	27,15	171,58	86,34	0	486,59	285,07	771,66
15	MAGDALENA	0	111,97	77,11	49,27	0	0	10,85	91,89	76,28	0	238,35	179,02	417,37
16	META	0	352,76	128,49	11,65	0	0	7,44	175,93	79,54	0	492,9	262,91	755,81
17	NARIÑO	0	213,68	150,15	292,63	0	0	21,25	27,75	21,7	0	656,46	70,7	727,16
18	NORTE DE SANTANDER	0	221,09	52,67	93,37	0	0	1,62	0,43	142,3	0	367,13	144,39	511,52
19	PUTUMAYO	0	133,48	7,19	4,6	0	0	41,57	135,82	90,96	0	145,27	268,35	413,62
20	QUIINDIO	0	69,84	16,19	2,07	0	0	0	0	0	0	88,1	0	88,1
21	RISARALDA	0	122,52	16,47	19,96	0	0	31,05	39,8	8,52	0	158,95	79,37	238,32
22	SANTANDER	0	297,48	241,51	214,78	0	0	23,85	121,56	103,7	0	753,77	249,07	1.002,84
23	SUCRE	0	112,21	80,59	36,72	0	0	0	22,6	29,4	0	229,52	52	281,52
24	TOLIMA	0	260,24	185,21	49,24	0	0	0	0	0	0	494,69	0	494,69
25	VALLE	0	86,71	210,91	91,07	0	0	0	0	0	0	388,69	0	388,69
26	OCAÑA	0	80,69	115,84	50,25	0	0	0	0	12,65	0	246,78	12,65	259,43

Fuente: INVIAS 2009

La articulación vial del espacio geográfico objeto de estudio se configura a través de los trazados Troncal de Occidente, al permitir la conexión entre Nariño y Barranquilla, la Troncal del Eje Cafetero como un enlace para la comunicación regional, la conexión que existe entre la ciudad de Buga y el puerto de Buenaventura, los tramos de vía entre la Felisa –Manizales – Bogotá (Transversal del Eje Cafetero), sobre las cuales se puntualizan los siguientes aspectos:

La Troncal de Occidente recorre 10 Departamentos a lo largo del territorio Nacional, en una extensión de 1.512 Km, totalmente pavimentados, donde el 77.81% de su trayecto esta bajo la responsabilidad del Instituto Nacional de Vías y el 22.19% restante se encuentra bajo la figura de concesión; de los 1.176 Km a cargo de Invias el 56.43% de los trayectos que configuran la troncal se encuentra en buen estado, el 18, 82% se considera regular y el 18.78% restante se considera malo; el estado de la red concesionada se considera entre muy bueno y bueno, la composición de todo el trazado y su estado se detalla en la tabla a continuación:

Tabla No. 16. Troncal de Occidente –Tramos y tipo de superficie

TERRITORIAL	CODIGO DE VIA	CARRETERA	PR Inicial	PR Final	SECTORES	LONGITUD EN INVENTARIO	RED PAVIMENTADA		LONGITUD (KMS)		TOTAL PAVIMENTO
							BUENO	REGULAR	MALO	MUY MALO	
NARIÑO	2501	Rumichaca - Pasto	0+0000	83+0000	Rumichaca - Pasto	83,06	7,48	29,07	55,51		92,06
NARIÑO	2502	Pasto - Mojarras	0+0000	5+0000	Paso por San Juan de Pasto	5,53	3,54	1,99			5,53
NARIÑO	2502	Pasto - Mojarras	5+0000	124+0592	Pasto - Mojarras	120,29	24,54	4,95	59,83	0	89,32
CAUCA	2503	Mojarras - Popayán	0+0000	120+0976	Mojarras - Popayán	121,55	44,49	22,00	55,06	0	121,55
CAUCA	2504	Popayán - Cali	0+0000	98+0000	Popayan - Pte Guillermo Leon	97,54					0,00
VALLE DEL CAUCA	2504	Límites Cauca - Jamundí	98+0000	106+0549	Límites Cauca - Crucero Jamundí	8,55					0,00
VALLE DEL CAUCA	2504	Popayan- Cali	106+0549	116+0776	Crucero Jamundi- Cali	10,21	1,00	6,40	2,80	0	10,20
VALLE DEL CAUCA	2505	Cali - Palmira - Andalucía	19+0000	25+0000	Paso por Palmira	6,00	6,00	0,00	0,00	0	6,00
VALLE DEL CAUCA	2505	Cali - Palmira - Andalucía	0+0000	66+0100	Cali - Palmira - Buga	60,10					0,00
VALLE DEL CAUCA	2505	Buga - Tulua - Andalucía	66+0100	102+0707	Buga - Andalucía	36,61					0,00
VALLE DEL CAUCA	2506	Andalucía - Cerritos	0+0000	23+0077	Andalucía - La Paila	23,08					0,00
VALLE DEL CAUCA	2506	Andalucía - Cerritos	23+0077	42+0560	La Paila - La Victoria	19,49	0,00	4,93	14,56	0	19,49
VALLE DEL CAUCA	2506	Andalucía - Cerritos	42+0560	790.913	La Victoria- Cartago	37,18					37,18
RISARALDA	2506	Andalucía - Cerritos	79+0913	88+0548	Cartago - Cerritos	8,56					8,56
RISARALDA	2507	Cerritos - Cauya	0+0000	55+0548	Cerritos-La Virginia- Cauya	55,43	55,43	0,00	0	0	55,43
CALDAS	2508	Cauya - La Pintada	0+0000	108+1445	Cauya - La Pintada	109,47	65,90	20	23,57	0	109,47
ANTIOQUIA	2509	La Pintada - Medellín	0+0000	72+0000	La Pintada - Medellín	71,79	29,51	42,28	0,00	0,00	71,79
ANTIOQUIA	2510	Hatillo - Los Llanos	39+0940	87+1300	Hatillo - Los Llanos	48,19	48,19		0,00	0,00	48,19
ANTIOQUIA	2511	Los Llanos - Taraza	0+0000	124+0701	Los llanos- Taraza	124,93	93,40	26,98	4,55	0,00	124,93
ANTIOQUIA	2512	Tarazá - Caucasia	0+0000	63+0966	Tarazá - Caucasia	63,28	51,83	11,45	0,00	0,00	63,28
CORDOBA	2513	Caucasia - Planeta Rica	0+0000	66+0887	Caucasia - Planeta Rica	67,25	36,25	27,98	3,03	0	67,26
CORDOBA	2514	Planeta Rica - Sincelajo	0+0000	93+0000	Planeta Rica - Chinú	92,39	79,18	13,21		0	92,39
SUCRE	2514	Planeta Rica - Sincelajo	93+0000	114+0293	Chinú - Sincelajo	20,41	17,49	2,92		0	20,41
SUCRE	2515	Sincelajo - Calamar	0+0000	25+0000	Sincelajo - Puerta de Hierro	25,09	13,25	7,29	2,00	0	22,54
ATLANTICO	2515	Carreto - Calamar (Res 4732 de	108+0200	138+0695	Carreto - Calamar	30,50	30,51	0,00			30,51
BOLIVAR	2515	Puerta de Hierro - Carreto	25+0000	108+195	Puerta de Hierro - Carreto (Res 4732 de	83,92	0,0	0,00	0,00	0	0,00
ATLANTICO	2516	Orejas del Puente Simón Bolívar			Orejas del Puente Simón Bolívar	1,60	1,60				1,60
ATLANTICO	2516	Calamar - Barranquilla	0+0000	54+0000	Calamar - Ponedera	54,33	54,33		0,00	0,00	54,33
ATLANTICO	2516	Calamar - Barranquilla	54+0000	80+0753	Ponedera - Barranquilla	25,68					

TOTALES	1.512,01	663,92	221,45	220,91	1.152,02
---------	----------	--------	--------	--------	----------

En Concesión	335
--------------	-----

Fuente: Construcción propia – tomando el Inventario visual a julio 01 de 2009 - Invias.

La Troncal del Eje Cafetero, como definición no corresponde realmente al criterio adoptado mediante la resolución No. 0000339 del 26 de febrero de 1999,³⁴ pero acogiendo lo

³⁴ La resolución establece la nomenclatura de las carreteras a cargo de la Nación y algunas a cargo de los entes Territoriales, según la cual para efectos de la señalización vial, cada ruta se debe identificar

determinado por el Decreto 1735 de 2001, se observa que la misma es la combinación entre tramos que corresponden a transversales en sentido Occidente-Oriente y tramos de Troncal que van en sentido Sur Norte, fortaleciendo un esquema congruente de conexión entre las tres capitales de la región que configuran el Eje Cafetero y del cual se tiene un inventario de red pavimenta de 226.92Km,³⁵ donde 133.07 se encuentran en concesión con estado de conservación bueno, y 64.28 Km a cargo de Invias que de acuerdo al inventario visual se considera que el 68% presenta un buen estado, el 29% es regular y tan solo el 2% de los tramos se encuentra en mal estado; los tramos de vía y su estado se presenta a continuación.

Tabla No. 17. Troncal del Eje Cafetero –Tramos y tipo de superficie

TERRITORIAL	CODIGO DE VIA	CARRETERA	PR Inicial	PR Final	SECTORES	LONGITUD EN INVENTARIO	RED PAVIMENTADA			TOTAL PAVIMENTO
							BUENO	REGULAR	MALO	
QUINDIO	4002	La Paila-Armenia	0+000	41+0760	La Paila - Armenia	41,76				0,00
QUINDIO	4002	La Paila-Armenia	41+076	50+0250	La Paila - Armenia	8,49	8,49			8,49
QUINDIO	2901	Armenia - Pereira (Barbas)	0+0000	19+0000	Armenia - Rio Barbas	19,06				0,00
RISARALDA	2901	Armenia - Pereira	19+0000	36+0850	Rio Barbas - Pereira	17,81				0,00
RISARALDA	29RSA	Solución Vial Pereira - Dosquebradas	0+0000		Solución Vial Pereira - Dosquebradas	5,70	5,70			5,70
RISARALDA	29RSB	Variante de Galicia	0+0000	1+0710	Variante de Galicia	1,71	1,72	0,00	0	1,72
RISARALDA	29RSC	Variante El Pollo - Chinchiná	0+0000	13+0344	El Pollo - La Romelia	13,34	13,34	0,00	0	13,34
RISARALDA	29RSC	Variante El Pollo - Chinchiná	19+0100	21+0100	Rio San Eugenio - Jazmin	2,00				0,00
RISARALDA	29RSC	Variante El Pollo - Chinchiná	21+0100	31+0770	Jazmin - Chinchina	10,67				0,00
RISARALDA	2902	Pereira - Manizales	0+0000	5+0800	Pte Mosquera Cruce Av del ferrocarril CALZADA DERECHA	5,80	5,80	0,00	0	5,80
RISARALDA	2902	Pereira - Manizales	0+0000	6+0000	Pte Mosquera Cruce Av del ferrocarril CALZADA IZQUIERDA	5,80	0,00	0,00		0,00
RISARALDA	2902	Pereira - Manizales	6+0000	20+0000	Pereira - Tarapacá	15,00				0,00
CALDAS	2902	Pereira - Manizales	20+0000	28+0400	Tarapaca-Chinchina	8,30				0,00
CALDAS	2902	Pereira - Manizales	28+0400	45+0020	Chinchiná - Estación Uribe	16,70	5,86	11	0,00	16,46
CALDAS	2903	Quebra de Vélez - Irra - La Felisa	29+0300	55+0354	La Estrella - La Felisa	26,13	12,55	12	1,40	26,20
CALDAS	29CL03	Chinchiná - La Manuela	0+0000	8+0600	Chinchina - La Manuela	8,67				0,00
CALDAS	29CL03-1	Club Campestre - La Trinidad	0+0000	4+0000	Club Campestre - La Trinidad	4,00				0,00
CALDAS	50CL02	Tres Puertas - La Estrella	0+0000	16+0117	Tres Puertas - La Estrella	15,98	10,82	5	0,60	16,12

La Transversal Cafetera, denominación otorgada por Invias al trayecto puente la libertad – Enea –Sabinas –Padua- Fresno, se transpone a la transversal las Animas - Santafé de

con su respectivo código a lo largo de todo su recorrido, que corresponde a un número de dos dígitos: números impares para las rutas en sentido Sur-Norte (Troncales) y números pares para las rutas en sentido Occidente-Oriente (Transversales). Además, cada ruta se divide en un número determinado de tramos que se numeran del 01 en adelante, así se obtiene un código de cuatro números que identifica cada tramo de vía del país donde los dos primeros dígitos pertenecen al número de la vía y los dos siguientes pertenecen al tramo en cuestión.

³⁵ Cifra que difiere de la entregada en el artículo cuarto del decreto 1735 de 2001, por cuanto esta contemplaba un trazado de 163.25 Km inicialmente y se encontraban pendiente de adicionar los tramos que estaban en construcción y/o mantenimiento y operación a través de concesión.

Bogotá, por el decreto 1735 de 2001, y que para los fines prácticos de este ejercicio se identifica con la codificación 5500 de la señalización vial, la cual inicia en el trayecto que comunica desde La Estrella – Tres puertas, y los tramos Tres puertas – La Manuela, La Manuela – Estación Uribe, Estación Uribe – Puente la Libertad, Puente la Libertad – Fresno en el Departamento de Caldas, trasladándonos al Departamento del Tolima en el tramo Fresno – Honda y continuando con el recorrido que desde Honda van hasta Villeta (en Cundinamarca) y desde allí bifurcando en dos trayectos para comunicarnos con la capital del país, en los trazados Villeta – Sasaima –Facatativa – Bogotá o Villeta – La Vega- el Vino – El Rosal – La Punta – Bogotá. Conforme al inventario de la Red Vial Nacional con criterio visual del año 2009, la comunicación a través de la transversal entre La Estrella y la ciudad de Bogotá pasando por la alternativa de Villeta - El Vino comprende un total de 326 Km de red vial pavimentada con un 42% de su longitud en buen estado, un 32% regular y un 26% en mal estado, como se describe en la tabla a continuación:

Tabla No. 18. Transversal Cafetera –Tramos y tipo de superficie

TERRITORIAL	CODIGO DE VIA	CARRETERA	PR Inicial	PR Final	SECTORES	LONGITUD EN INVENTARIO	RED PAVIMENTADA LONGITUD				TOTAL PAVIMENTO
							BUENO	REGULAR	MALO	MUY MALO	
CALDAS	50CL02	Tres Puertas - La Estrella	0+0000	16+0117	Tres Puertas - La Estrella	15,98	10,82	5	0,60	0	16,12
CALDAS	5005	Tres Puertas - Puente La Libertad	0+0000	7+0200	Tres Puertas -La Manuela	7,22	2,65	4	0,70	0	7,10
CALDAS	5005	Tres Puertas - Puente La Libertad	7+0200	23+0600	La Manuela - Estación Uribe	16,40	16,40				0,00
CALDAS	5005	Tres Puertas - Puente La Libertad	23+0600	33+0880	Estacion Uribe- Puente La Libertad	10,34	6,33	4		0	10,05
CALDAS	5006	Puente La Libertad - Fresno	0+0000	82+1000	Puente La Libertad- Fresno	83,68	28,45	33	21,76	0	83,68
TOLIMA	5007	Fresno - Honda	0+0000	46+1150	Fresno - Honda	47,57	19,50	19,03	9,04	0	47,57
CUNDINAMARCA	5008	Honda - Villeta - Tobiagrande - Bogotá	0+0000	65+000	Honda - Villeta	65,00	5,06	35,55	24,41		65,02
CUNDINAMARCA	5008	Honda - Villeta - Tobiagrande - Bogotá	65+000	145+0000	Villeta-El Vino- Bogota	79,63	48,23	3,10	28,30		31,40

TOTAL 325,82 137,44 103,32 84,81

CONCESION 96,03 42% 32% 26%

Fuente: Construcción propia – tomando el Inventario visual a julio 01 de 2009 - Invias.

Caracterizado el inventario de la red vial que se vincula con la unidad de estudio como lo es la Troncal de Occidente, la cual comunica al país en sentido Sur norte, desde Nariño hasta Barranquilla; la Troncal del Eje Cafetero al permitir la comunicación con los Departamentos de la Región y en especial con la Región Centro Sur y la Transversal Cafetera para brindar comunicación y acceso a la capital del País, importante centro de actividades productivas y comerciales; se hace ahora indispensable abordar el tema de la infraestructura de la Red Vial que se encuentra en concesión (mas desde sus

ventajas que desde sus desventajas)³⁶ con la consecuente reflexión sobre los avances en materia de conectividad desde el Eje articulador que constituye la zona de estudio, Kilómetro 41.

9.1.2.2. Concesiones viales

En materia de concesiones³⁷ viales el País inicio una etapa de transformación de la forma en que se administra y promueve la creación de infraestructura vial a partir de la Ley 105 de 1993 (Ley de transporte) al permitir la participación de capital privado en el desarrollo de proyectos de infraestructura, que hasta ese entonces había estado restringida únicamente a la contratación de servicios de mantenimiento y actividades relacionadas, definiendo las reglas de contribución de los particulares en la consolidación de la infraestructura vial, su mejoramiento, mantenimiento y específicamente se crearon las instituciones para su regulación y control.

Entre los años 1994 y 1998 se entregaron y firmaron los contratos de concesión de primera generación, con la intención de ejecutar las obras de infraestructura vial que permitieran el comenzar a contrarrestar los obstáculos al desarrollo Colombiano, que en opinión de algunos actores del sector y autores especializados, se circunscriben a la concentración geográfica de la actividad productiva y su accidentada geografía, factores que hacen que el transporte vial en este país tenga gran impacto en los costos de las empresas y su competitividad (Sarmiento, 1996)

³⁶ Desventajas que claramente se enmarcan en la debilidad de los marcos regulatorios, de las instituciones públicas del sector, de la inexistencia de instrumentos contractuales que atraigan y permitan la participación de inversionistas, de la articulación de actores en los niveles de gobierno, factores que en su conjunto, han ocasionado el desbordamiento en los costos asumidos por la nación para sacar adelante las obras en las vías objeto de concesión.

³⁷ El contrato de Concesión es un acuerdo mediante el cual una sociedad concesionaria como inversionista privado construye una infraestructura y la opera a lo largo de un periodo de tiempo suficiente para retornar la deuda del proyecto y el capital de riesgo invertido, reemplazando al Estado en la prestación del servicio, sin embargo, éste define los lineamientos generales que describen los requerimientos básicos del proyecto por ser el propietario original (Velasco, 2001, p. 46).

9.1.2.2.1. Concesión Autopista del Café

Mapa No. 7. Concesión Autopista del Café



Fuente: INCO

Entre los contratos de primera generación se consolidó uno que amparaba las capitales de Armenia-Pereira-Manizales en el Eje Cafetero del país (Autopista del Café), adjudicado el 21 de abril de 1997 con un recorrido inicialmente programado de 219 Kilómetros que 13 años después y luego de un número considerable de modificaciones y sobrecostos ha permitido generar nuevas dinámicas de relaciones económicas y sociales entre los Departamentos, propiciando adicionalmente el que se avance en los procesos de integración regional y de ampliar el espectro de importancia que se tiene para soportar el intercambio entre los tres principales centros de producción al interior del país como lo son Cali – Medellín – Bogotá.

Es evidente que la facilidad de conectividad generada por la Autopista del Café ha impulsado un incremento en el tráfico vehicular en la región y una disminución en tiempo de recorrido entre una y otra ciudad, estos aspectos son verdídicamente sustentables al consultar las estadísticas de tráfico vehicular que anualmente genera Invias, primero de las rutas que se encuentran bajo su dirección y en coordinación y adición de los informes que son editados por la firmas que tienen bajo el mecanismo de

concesión, el control y administración de los tramos de vía o en su defecto de las firmas calificadoras de riesgo, encargadas de validar las cuantías que ingresan a las arcas del concesionario para determinar la diferencia que existe entre los ingresos generados y tasa mínima de ingreso a compensar por la Nación producto de los beneficios otorgados en los contratos de primera generación.

La sociedad calificadora de valores BCR Investor Services S.A. así lo destaca en su informe de asignación del riesgo a Autopista del Café S.A. para la vigencia 2008 al abordar el análisis del comportamiento de los ingresos, “el cual ha presentado una tendencia positiva durante los últimos años, producto del aumento en el tráfico de la vía y la inclusión del peaje Corozal (luego de la reestructuración del esquema de peajes del INCO en el 2004) por el que transitan una gran cantidad de vehículos comerciales de carga que se dirigen hacia el puerto fluvial de Buenaventura, al aumento del turismo de la zona y al dinamismo económico observado en el país”

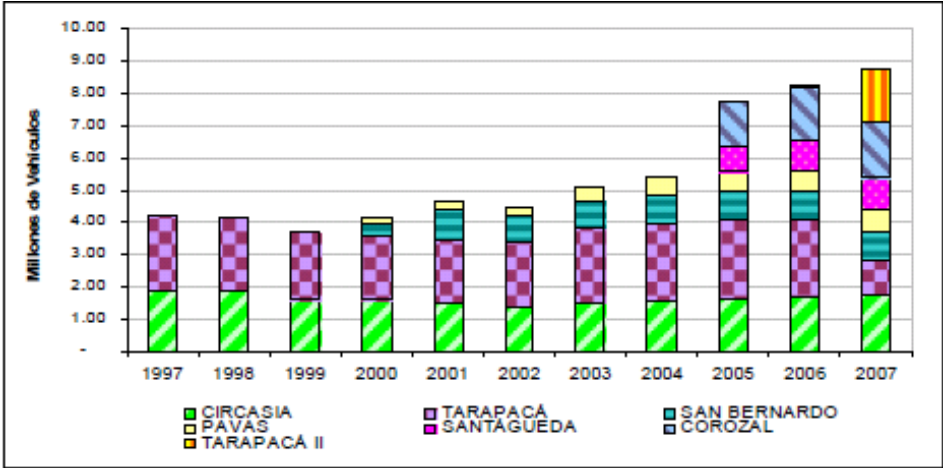
El tráfico total de la vía creció 6.68% entre el acumulado de diciembre de 2006 y 2007 donde se destaca la participación del tráfico de los vehículos de las categorías II a la VII con un incremento del 6.31%.

En materia de composición del tráfico la firma destaca “Se presentó una recomposición del tráfico que permitió que la categoría I pasara de representar el 66% sobre el total del tráfico en el 2004 al 56% en el 2007, mientras que el tráfico de las categorías II a la VII pasó del 34% en el 2004 a representar el 44% en el 2007. Lo anterior es consistente con un mayor dinamismo comercial lo que implica para el concesionario un mayor recaudo, dado que estos vehículos pagan una tarifa más alta de peaje por el uso de la vía.

La evolución del tráfico refleja las modificaciones históricas del trazado de la concesión, con sus incrementos dinámicos, al pasar entre los años 2000 y 2004 de un tráfico promedio diario de 13.013 vehículos, a un tráfico promedio diario de 22.508 vehículos en el año de 2006 y 24.011 vehículos en el año 2007, luego de que se diera la inclusión en el trazado de un tramo que conecta con la vía a Buenaventura y la influencia de la recuperación económica nacional, aspectos favorables si se compara con otras concesiones en el país.

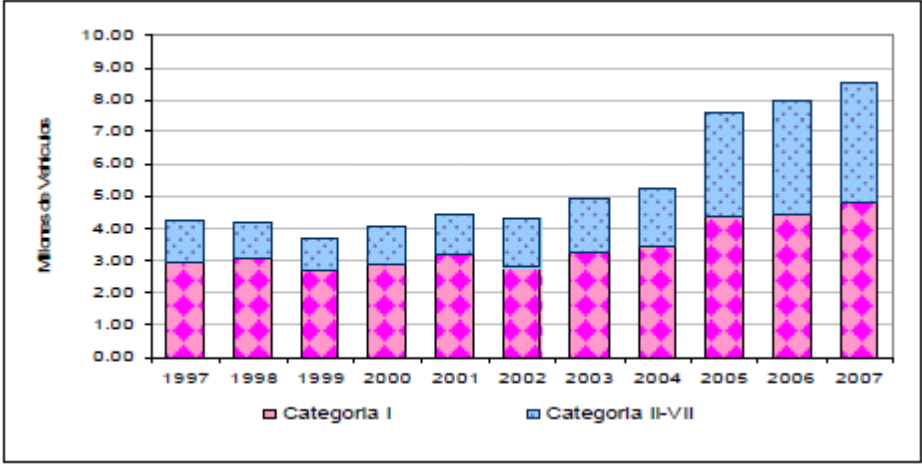
Para una mejor comprensión se presentan las gráficas de tráfico anual por peajes (millones de vehículos) y de composición del tráfico por categorías que suministro la calificadora de valores BCR Investor Services S.A para el periodo 1997 – 2007.

Gráfico No. 16. Tráfico anual por peajes (millones de vehículos)



Fuente: Autopistas del Café S.A. Cálculos BRC Investor Services S.A.

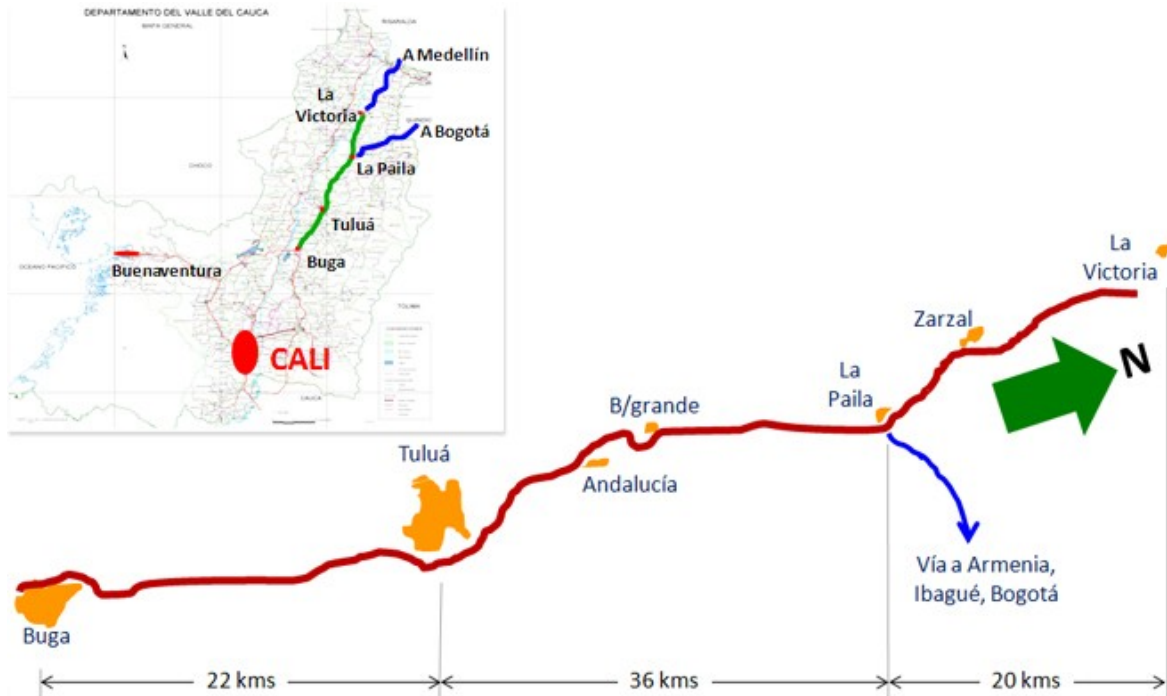
Gráfico No. 17. Composición anual del tráfico por categoría



Fuente: Autopistas del Café S.A. Cálculos BRC Investor Services S.A.

9.1.2.2.2. Concesión Buga – Tulúa – La Paila

Mapa No. 8. Concesión Buga-Tulúa- La Paila



Fuente: PISA

La concesión se otorgó mediante contrato suscrito 30 de diciembre de 1993, el cual ostentó dos modificaciones una en 1996 y la otra en el 2006. El proyecto vial Buga-Tulúa-La Paila-La Victoria (B-T-LP-LV) es una concesión que pertenece al Departamento del Valle del Cauca. La carretera concesionada comprende 90 Km. de longitud, todos en doble calzada.

Tabla No. 19. Tramos concesión vial Buga – Tulúa – La Paila

Tramo	Longitud Km	Inicio	Finalizó
Buga - Tulúa	22	abr-94	jul-95
Tulúa - La Paila	36	oct-96	nov-99
La Paila - La Victoria y Variantes	32	nov-07	may-11

Fuente: Elaboración propia

En el año 2006 se firmó un otrosí al contrato de concesión original, en donde se adicionó la construcción de la doble calzada del tramo La Paila - La Victoria, y tres

variantes adicionales. Actualmente la construcción de la segunda calzada está en proceso de finalización.

Los avances en la construcción del tramo La Paila - La Victoria ha presentado algunas reprogramaciones respecto al cronograma original como consecuencia de demoras en el otorgamiento de una licencia ambiental y la resolución de aprobación forestal por parte del MAVDT (Ministerio de Ambiente Vivienda y Desarrollo Territorial), y demoras en el proceso de adquisición de predios. Adicionalmente, el fuerte invierno que se vivió en el país durante los últimos meses del año 2010 dificultó los avances en la remoción de tierras, actividad necesaria para la construcción de la segunda calzada.

La concesión conecta las carreteras desde la zona centro hasta el norte del departamento pasando por los municipios de Buga, Tulúa, Andalucía, Bugalagrande y La Paila – La Victoria. Se espera que las obras sean finalizadas en el primer semestre del 2011.

La concesión cuenta con dos puntos de recaudo de peajes: El peaje de Betania ubicado entre Buga y Tulúa, y el peaje Uribe, ubicado entre Tulúa y La Paila aumentando la capacidad instalada para el manejo de transporte terrestre y reduciendo los niveles de congestión de tráfico y de accidentalidad

Esta obra de infraestructura, hace parte del corredor vial Bogotá – Buenaventura, el cual constituye una vital arteria vehicular para la actividad comercial que toma lugar por el Pacífico Colombiano, así como una importante vía utilizada por la industria turística en el Occidente del País.

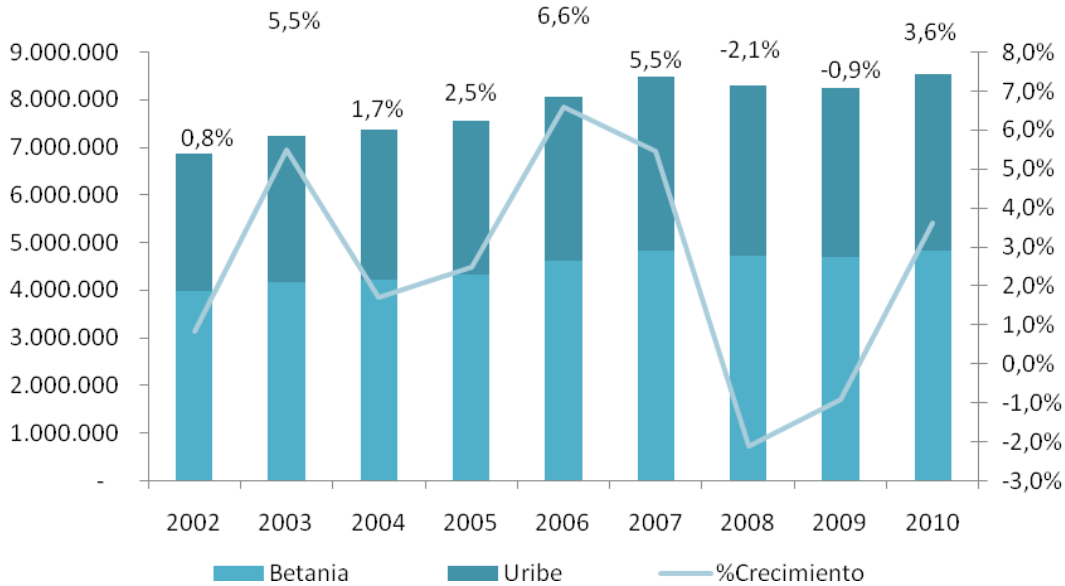
La concesión fue estructurada bajo los parámetros de los contratos de Primera Generación, la vía Buga – Tulúa – La Paila, a diferencia de otras concesiones, ha sobresalido por su autosostenibilidad financiera tanto en la fase de construcción como en la de operación. En este sentido, la concesionaria **Proyectos de Infraestructura S.A –PISA-** ha obtenido mejor comportamiento del tráfico promedio diarios que transita, respecto de sus proyecciones estimadas. La calificadora de riesgos Fitch Ratings Colombia considera que la concesión Buga -Tulúa-La Paila – La Victoria se ha “caracterizado por ser una carretera eficiente, que presenta niveles significativos de tráfico vehicular a lo largo del año, así como ingresos sustanciales a causa del mismo³⁸”

Considerando el comportamiento del tráfico promedio diario (TPD) durante los últimos cinco años se observa un crecimiento del 2,5% para el año 2005, del 6,6% en 2006, en

³⁸ Fitch Ratings Colombia S.A. afirmó la calificación “AA+(col)” (Doble A, más) con perspectiva estable a la Segunda y Tercera Emisión de Bonos de Proyectos de Infraestructura S.A. PISA Marzo 14 de 2011.

2007 del 5,5% un decrecimiento leve en los años 2008 y 2009 del -2,1% y 0,9% respectivamente con una recuperación notoria en el año 2010 del 3,6%, como se refleja en el gráfico.

Gráfico No. 18. Tráfico Promedio Diario-TPD- Histórico PISA



Fuente: PISA

El comportamiento de las vigencias 2008 y 2009 son el resultado de la desaceleración económica que afectó el tráfico de la concesión. En el año 2010, se observó una reactivación de la economía nacional que se tradujo en un crecimiento del tráfico promedio diario (TPD) del 3,6% comparativamente con el año 2009, en donde el tráfico decreció 0,9%.

Esta situación revela la importancia que tienen estos tramos de vía en la economía del país ya que comunican el sur occidente, con el norte y centro del país y es paso obligado que canaliza todo el tráfico pesado proveniente del Puerto de Buenaventura.

Frente a la composición del tráfico promedio diario de acuerdo al tipo de vehículo, se observa los vehículos de categoría I han presentado un nivel muy similar en los años 2008 y 2009, con una disminución en la participación total para el año 2010, la cual es ganada por los vehículos comerciales clasificados como de categorías IV y V, camiones.

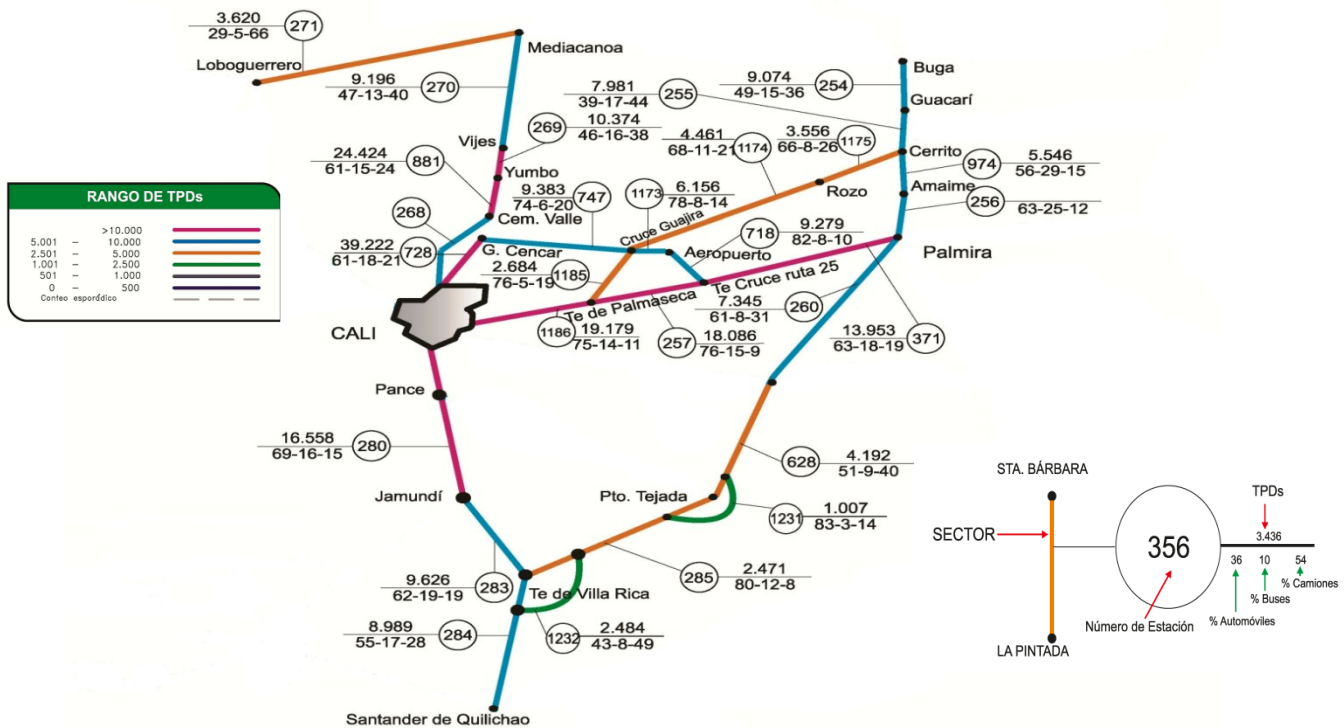
Tabla No. 20. Distribución del Tráfico por Categoría

	2.008	2.009	2.010
Categoría 1	48,82%	48,82%	48,82%
Categoría 2	32,33%	31,71%	31,74%
Categoría 3	5,05%	4,83%	5,40%
Categoría 4	4,10%	4,03%	3,72%
Categoría 5	9,69%	10,20%	11,23%

Fuente: PISA

9.1.2.2.3. Concesión del Valle del Cauca y Cauca

Gráfico No. 19. Esquema de los tramos en concesión del Valle del Cauca y Cauca



Fuente: Construcción propia _Información Invias Tráfico Vehicular 2008.

La concesión para la construcción de la malla vial que une y optimiza la red de carreteras en estos dos Departamentos se adjudicó Al consorcio Unión Temporal Desarrollo Vial Valle del Cauca y Cauca -UTDVVCC- integrado por cuatro firmas nacionales y una Argentina, mediante contrato No. 005 de 1999. La longitud total de los tramos en concesión es de 388.82 Km, con un valor estimado en la suma agregada de \$386.919.000.000. (\$/97).

La concesión se suscribió dentro de los contratos de segunda generación con una adición mediante contrato adicional 13 de 09 de Agosto de 2006 con el tramo Mediacanoa – Loboguerrero en una longitud de 47,6 Km, por valor de \$231.855.098.397 (\$/97) y un plazo de 35 años.

La consolidación de las obras al cierre de la vigencia 2010 se estimaba en un 98% donde cinco de los seis tramos que iniciaron la etapa de construcción en el año 2000 culminaron obras y pendiente de concluir el tramo 3 Buga- Palmira que constituye el corazón del proyecto en un trayecto de 1.8 Km, pendiente en su segunda calzada, con obstáculos prediales sin solucionar.

Tabla No. 21. Avance de obras Concesión Valle del Cauca y Cauca.

Tramo	Ubicación	Estado actual	Km	Avance
1	Popayán - Santander de Quilichao	En operación desde 10/12/04	77,5	100%
2	Santander de Quilichao - Palmira - Y de Villarica- Jamundí	En operación desde 17/01/06	79,4	100%
3	Palmira - Buga	En fase de conclusión	42,6	93%
4	Cali- Palmira	En operación desde 10/01/07	33,0	100%
5	Yumbo- Mediacanoa	En operación desde 17/01/06	54,4	100%
6	Cencar – Aeropuerto	En fase de conclusión	54,3	100%
7	Mediacanoa – Loboguerrero.	Comprende 3 sectores, de los cuales se ha avanzado así: el sector 1, 0%; sector 2, 50%; sector 3, 10%	47,6	2%

Fuente: Construcción propia.

En materia de composición del tráfico vehicular que es medido en los diferentes peajes que constituyen la concesión del Valle del Cauca y Cauca y reportado por el INCO en su portal Web, se pudo observar un crecimiento gradual en coherencia con el comportamiento de las dos concesiones viales descritas con anterioridad, entre los años 2003 y 2008 se presentó un incremento de 1.795.112 vehículos, lo que equivale a 10,89% en un periodo de cinco años.

La medición del tráfico vehicular en los diferentes peajes con los que cuenta la concesión y sus variaciones anuales se detallan en la siguiente tabla.

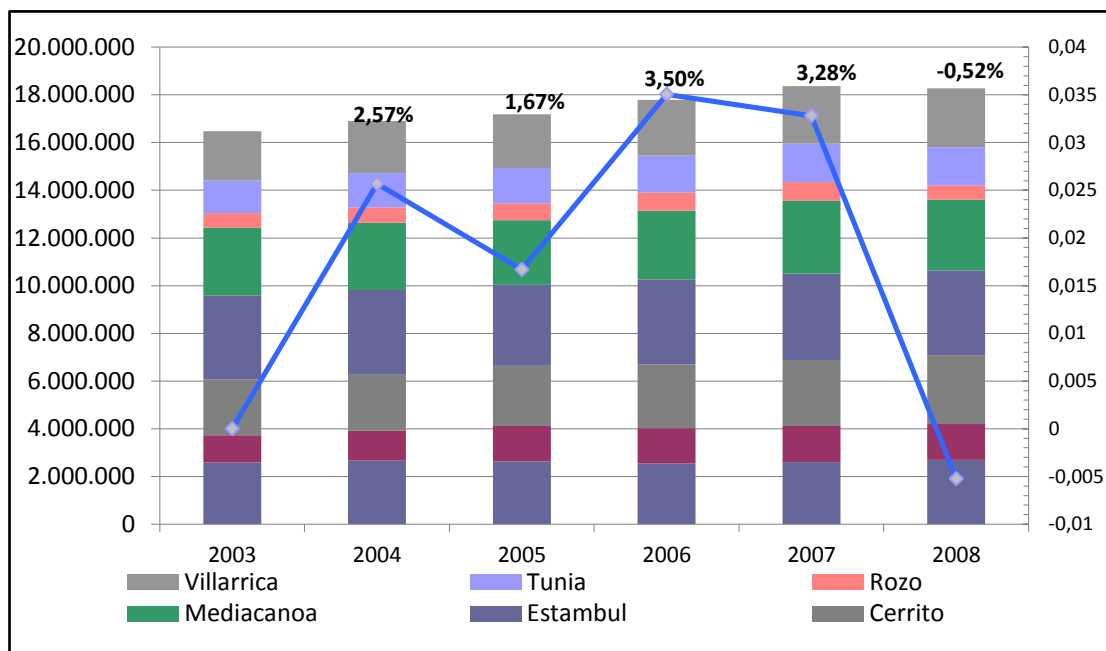
Tabla No. 22. Volumen del tráfico concesión Valle del Cauca y Cauca 2003 - 2008

Peaje\Año	2003	2004	2005	2006	2007	2008
CIAT	2.589.040	2.664.946	2.630.539	2.547.854	2.607.547	2.700.747
Cencar	1.143.279	1.255.049	1.485.970	1.474.423	1.514.199	1.504.199
Cerrito	2.334.157	2.345.398	2.526.114	2.665.884	2.757.916	2.876.796
Estambul	3.527.761	3.557.463	3.387.301	3.579.303	3.627.789	3.561.662
Mediacanoa	2.841.250	2.816.390	2.711.693	2.877.276	3.059.835	2.957.760
Rozo	603.690	646.956	716.821	773.740	775.209	602.703
Tunia	1.368.091	1.428.576	1.468.057	1.537.954	1.606.691	1.597.879
Villarrica	2.071.583	2.187.498	2.257.779	2.330.144	2.421.003	2.472.217
Total	16.478.851	16.902.276	17.184.274	17.786.578	18.370.189	18.273.963
Variación %		2,57%	1,67%	3,50%	3,28%	-0,52%

Fuente: Construcción Propia tomando información de SIINCO.

El crecimiento anual de los últimos años se afectó levemente por el comportamiento económico internacional en 2008, donde la desaceleración se tradujo en un menor volumen de carga transportada por las carreteras a nivel nacional y en lo que respecta a los tramos que contempla la concesión se determina un decrecimiento del 0,52% sobre el volumen total del tráfico vehicular medido, en este sentido cabe destacar que el volumen de las importaciones y exportaciones movilizadas a través del Puerto de Buenaventura decreció un 3.8%³⁹, explicando así la disminución del tráfico vehicular registrado.

Gráfico No. 20. Crecimiento y variación del tráfico concesión Valle del Cauca y Cauca 2003-2008



Fuente: Construcción Propia tomando información de SIINCO.

³⁹ Autopistas Concesionadas En Colombia: Desempeño del Tráfico Vehicular Primer Semestre 2010– Reporte Especial- Fitch Ratings Colombia S.A

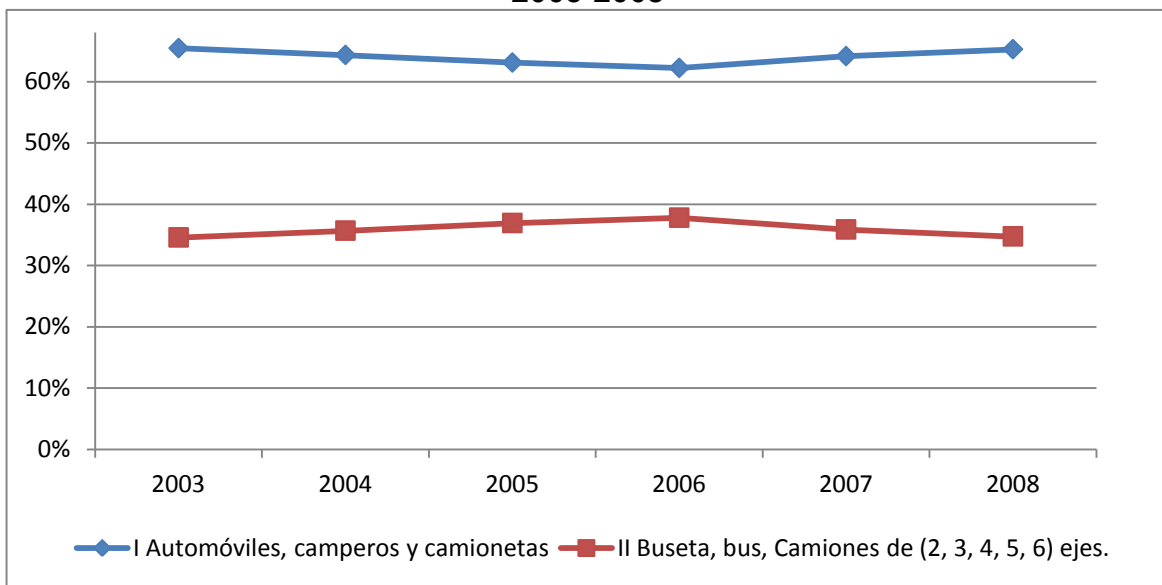
Respecto a la variación en la composición del tráfico durante el periodo 2003 - 2007 se tiene un ritmo creciente para los vehículos de categorías II a VI (Busetas, bus, Camiones de 2, 3, 4, 5 y 6 ejes) reflejando el dinamismo comercial entre el puerto del Pacífico y el interior del país que se redujo para 2008 reacomodándose nuevamente a lo presentando en 2003, año base de comparación con proporciones de 65,27% para vehículos livianos (automóviles, camperos, camionetas) y del 34.73% para los categorías que la dos a la seis.

Tabla No. 23. Composición del tráfico anual 2003-2008

No.	Categoría	2003	2004	2005	2006	2007	2008
I	Automóviles, camperos y camionetas	65,44%	64,33%	63,10%	62,22%	64,14%	65,27%
II	Buseta, bus, Camiones de (2, 3, 4, 5, 6) ejes.	34,56%	35,67%	36,90%	37,78%	35,86%	34,73%

Fuente: Construcción Propia tomando información de SIINCO.

Gráfico No. 21. Comportamiento de la composición anual del tráfico por categoría 2003-2008



Fuente: Construcción Propia tomando información de SIINCO.

Entre las tres concesiones viales referidas se tiene una longitud total de 745,42 Kilómetros que como se ha referido en la anotaciones hechas anteriormente han demandado grandiosos montos de inversión por parte de la Nación, mas de una década de espera en varias de ellas para verlas culminadas y varios litigios que favorecieron los intereses de particulares (concesionarios) que se han aprovechado de las debilidades en materia de diseño, planeación y contractuales para alimentar su avaricia, pero que a pesar de todo ello otorgan una nueva dinámica en materia de productividad y eficacia del sector empresarial, de la conectividad de la población a servicios sociales y enrutadas a fortalecer las iniciativas que desde el ámbito Nacional se impulsaron con la

expedición de normas como el decreto 2828 de 2006 que anuncia el Sistema Nacional de Competitividad o documentos Conpes como el 3439 de 2006 sobre Política para la Competitividad y Productividad y el 3547 de 2008 de Política Nacional Logística, donde el sector transporte y la logística⁴⁰ se configuran como los ejes de apoyo en el proceso de intercambio comercial en búsqueda del aumento de la productividad y competitividad en el país, el desarrollo regional y local, y la integración nacional e internacional.

Desde esta óptica el documento Conpes 3547 determinó en un primer ejercicio los principales corredores logísticos de comercio exterior como lo muestra el gráfico, los cuales relacionó estrechamente con el patrón de desarrollo vial descritos y como esta infraestructura de transporte interna y los servicios prestados en ella inciden en términos de calidad y capacidad en la eficiencia de los costos de distribución (37,4%) y en especial “si se toma como referencia que el 99% de la carga Nacional y el 9% de la carga internacional se movilizas por este modo”⁴¹ (Conpes 3547, pág. 26)

Mapa No. 9. Principales Corredores de Comercio Exterior



Fuente: Roda 2005, citado en Conpes 3547.

⁴⁰ La logística se define como la manipulación de bienes y servicios que requieren o producen las empresas o los consumidores finales, mediante las funciones de transporte, almacenaje y aprovisionamiento y/o distribución de mercancías. CONPES 3547

⁴¹ Excluyendo carbón e hidrocarburos. Anuario Estadístico. Ministerio de Transporte. Año 2006

Respecto de la gráfica, de la aprobación a los lineamientos de política sugeridos por los documentos CONPES y la reglamentación en materia de competitividad se desgaja la necesidad de culminar lo concerniente a la movilidad vial con la revisión al trayecto Buga – Buenaventura como principal corredor de competitividad de la economía Colombiana, por ella se mueve el 45% de la carga que ingresa al país.

9.1.2.2.4. Doble calzada Buga - Buenaventura



Longitud	102 km
Inicio Contratos	Mar. 2008
Plazo Original de Obras	3 a 5 años
Avance físico real	38 %
Inversión inicial ^{1/}	\$ 718.769
Inversión ejecutada	30%

Fuente: www.dnp.gov.co/SeguimientoProyectos/ResumenEjecutivo/0041012790000.pdf

Tabla No. 24. Tramos de obra en doble calzada Buga-Buenaventura

Tramo	Citronela/ Alto de Zaragoza	Alto de Zaragoza/Triana	Triana / Cisneros	Cisneros / Loboguerrero	Loboguerrero/M Mediacaño
Longitud km.	14	10,7	9,3	14	47
Inicio Contrato	Ago/ 08 Inicio Obras Mayo/2010	Mar/07, inicio obras Mar/2008	Mar/07, inicio obras Mar/08	Sep/09, inicio obras Feb/10	Sep/07
Plazo meses	36	30	28	46	60
Avance Físico	5%	79%	77%	13%	27%
Inversión ^{1/}	\$130.379	\$107.937	\$85.748	\$359.705	\$ 230.000
Avance financiero	5,5%	86,04%	89,25%	14,12%	21%
Terminación	Nov/2012	Abr/2011	May /2011	Jul/2013	Ene/2013

1/

Cifras en millones de pesos. Montos contratados

La doble calzada Loboguerrero - Buenaventura es uno de los proyectos de infraestructura, más importante que adelanta el Instituto Nacional de Vías. El proyecto contempla la construcción de 12 túneles y 33 puentes en donde se destaca el viaducto

más largo en construcción del país, Bendiciones, el cual tiene una longitud de 580 metros. Se espera que este corredor se concluya en el segundo semestre del 2013. El avance de las obras al cierre de la vigencia 2010 es el siguiente.

Tramo 1, Citronela - Altos de Zaragoza.

Tiene una longitud de 14 Kilómetros. Mediante resolución 817, del 6 de mayo de 2010, el Ministerio de Ambiente, Vivienda y Desarrollo otorgó la licencia ambiental que se requería para adelantar trabajos. Este tramo tiene un plazo de obra de 30 meses.

Según Enrique Martínez, director general del Instituto Nacional de Vías, en este sector se construirán dos viaductos, en los Kilómetros 24 y 25 respectivamente, se adelanta el montaje de campamentos y la ubicación de las zonas que se dispondrán para la disposición de materiales.

Tramo 2, Altos de Zaragoza y Triana.

Tiene una longitud de 10,7 Kilómetros. En este tramo se construyen viaductos en los sectores de Boquerón, Bendiciones y Los Chorros; el de Bendiciones sin duda alguna es uno de los viaductos más largos y curvos en construcción del país, cuenta con una longitud de 580 metros, y a la fecha tiene un avance del 97%.

El viaducto Boquerón de 90 m de longitud, tiene un 97% de avance. El Viaducto Los Chorros de 50m presenta un avance del 92% de obras al cierre de 2010.

Tramo 3, Triana - Cisneros.

Tiene una longitud de 9,3 Kilómetros. Allí se iniciaron las obras en marzo de 2008, alcanzando un porcentaje de avance físico total del 66%. En este sector se adelanta también la construcción de tres viaductos en los sectores de La Víbora, Base Militar y Los Tres Chorros.

El viaducto de La Víbora de 350m de longitud, tiene un 80% de avance. El viaducto Base Militar de 320 m de longitud, tiene un 95% de avance, se espera terminar obras al cierre de 2010.

Tramo 4, Cisneros - Loboguerrero.

Ya se cuenta con la licencia ambiental para el sector comprendido entre los Kilómetros 51 y 61. El pasado 1 de febrero de 2010 se dio inicio a las obras, con las actividades de preconstrucción que obligan la Licencia Ambiental, en cuanto a la adecuación de campamentos, talleres, plantas, botaderos y las obras de perforación de los portales del túnel 8 y túnel 10. Este tramo contará con 12 túneles y 27 puentes.

9.1.2.3. Propuestas que Contribuyen a la Movilidad Vial.

Son varias y amplias las propuestas que en materia de infraestructura vial se ha planteado para impulsar las dinámicas que demanda la Subregión centro Sur, muchas de ellas con varias décadas de promulgación y otras en forma reciente por los diversos acontecimientos asociados a los problemas invernales que impiden la comunicación con centros importantes para el intercambio comercial, ante este portafolio amplio de alternativas haremos mención de aquellas que representan provecho al área de estudio, como son Autopistas de la Montaña, la Transversal de Caldas y el circuito Centro-Sur.

9.1.2.3.1. Autopistas de la Montaña

En enero de 2010 se firmó el Contrato Interadministrativo entre la Nación- Instituto Nacional de Concesiones e Interconexión Eléctrica S.A ESP - ISA para la realización del proyecto vial Autopistas de la Montaña, el cual tiene por objeto la elaboración de los Estudios de la Etapa de Evaluación y, bajo el esquema de concesión, la posterior entrega del corredor vial a ISA para la realización de los diseños Fase III, la programación, la construcción de las Obras, la financiación, la Gestión Predial, la operación, el mantenimiento, la conservación y la Explotación Comercial.

El alcance estimado del proyecto Autopistas de la Montaña consiste en la ampliación de cuatro (4) corredores viales en una extensión de hasta novecientos (900) Kilómetros y la operación y mantenimiento de hasta un mil doscientos cincuenta y un (1.251) Kilómetros, según se determine en el Alcance Básico y en el Alcance Básico Ajustado.

El Proyecto comprende en forma preliminar, la construcción de segundas calzadas (desdoblamiento), en cuatro tramos de la red arterial del país, así:

Tramo I: Túnel de Occidente – El Tigre:

Proyecto conocido como Ruta de la Nueva Independencia. Conectará con la Ruta de Las Américas, longitud aproximada 338 Km para construcción y de 401 para operar y mantener. Adicionalmente optimizará el acceso a los puertos de la Costa Atlántica.

Tramo II: Hatillo - Don Matías - Caucasia:

Forma parte de la Troncal de Occidente y une a Medellín con la Costa Atlántica, es la continuación de la Concesión Vial Bello – Hatillo, que finaliza en Don Matías, longitud aproximada 251 Km en construcción y de 284 para operar y mantener. Dado que en la actualidad es la salida que tiene el occidente colombiano a la Costa Atlántica, su mejoramiento hace que se constituya en un importante corredor que favorecerá el

intercambio comercial de las regiones beneficiadas, así como la comunicación y el turismo.

TRAMO III: San José del Nús – Puerto Berrío:

Corredor transversal que une Ruta del Sol con la Troncal de Occidente, favorece además la conexión hacia la Troncal Central del Norte, mejorando la accesibilidad a los Departamentos de Santander y Norte de Santander, longitud aproximada 77 Km de construcción y 186 para operar y mantener

TRAMO IV: Ancón Sur – Camilo C. – Tres Puertas:

Forma parte de la Troncal de Occidente y comunica a Medellín con el Eje Cafetero, el Puerto de Buenaventura, y la frontera con Ecuador, longitud aproximada 234 Km para construcción y 380 para operar y mantener.

Mapa No. 10. Tramos Proyecto Vial Autopista de la Montaña

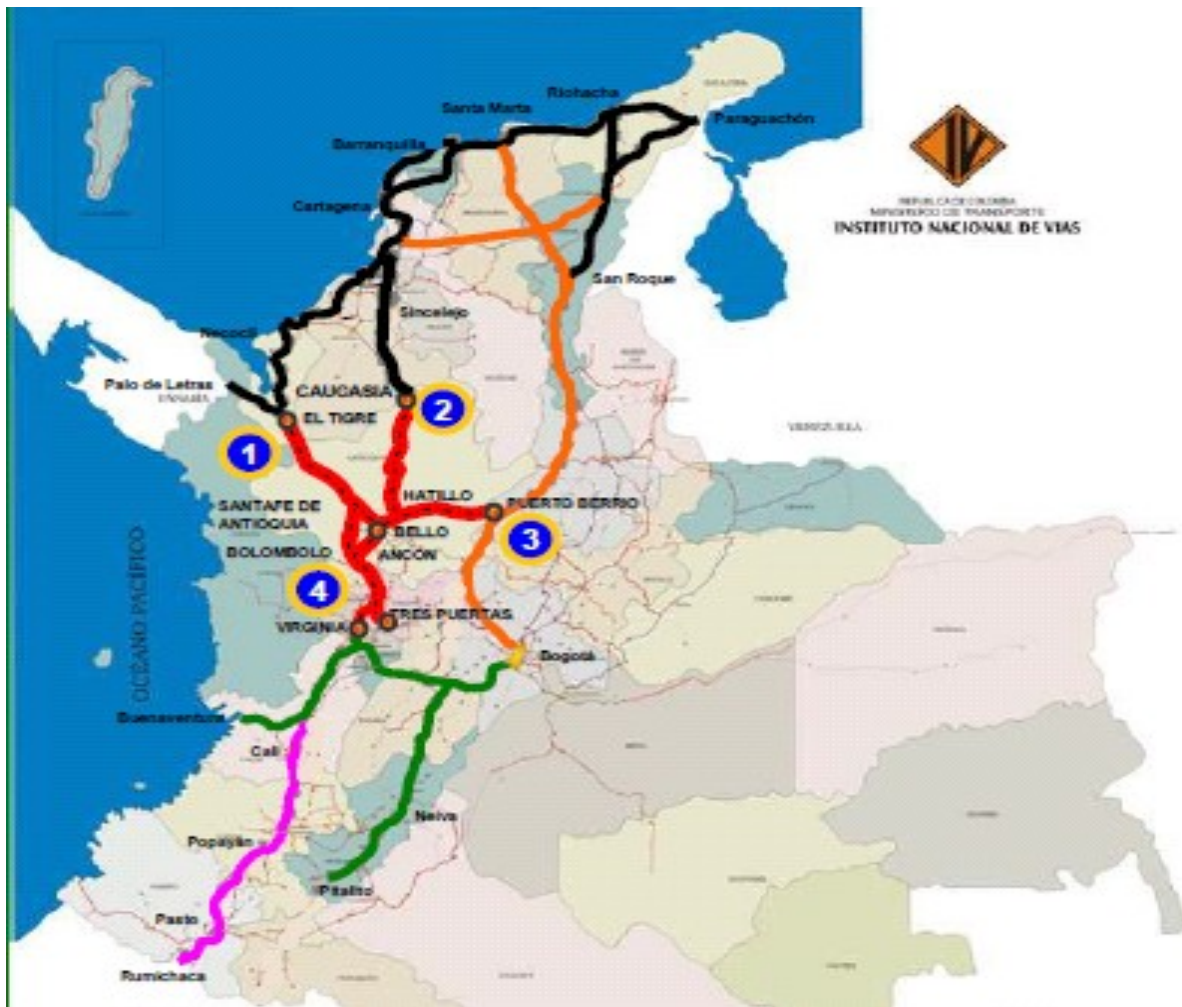


Tabla No. 25. Tramos de proyecto Autopista de la Montaña

TRAMOS CONSTRUCCIÓN	Longitud (km)	TRAMOS A OPERAR Y MANTENER	Longitud (km)
1- Túnel de Occidente – El Tigre	338	1- Túnel de Occidente – El Tigre	401
2- Hatillo - Caucasia	251	2- Hatillo - Caucasia	284
3- San José del Nus– Puerto Berrío	77	3- Bello – Puerto Berrío	186
4- Ancón Sur – 3 Puertas	234	4- Ancón Sur – 3 Puertas	380
TOTAL	900	TOTAL	1.251

El costo inicialmente estimado del proyecto ascendía a 5, 6 billones de pesos, donde se tenía la participación de la Nación (Un billón de pesos), del Departamento de Antioquia (Seiscientos mil millones de pesos), el Municipio de Medellín (Cuatrocientos Mil Millones de Pesos) y de ISA (Tres coma seis billones de pesos), pero luego culminar los estudios adelantados por Interconexión Eléctrica S.A. en los 550 Kilómetros del proyecto, que ahora incluirá cerca de 40 Kilómetros de viaductos y 80 de túneles, que en el diseño inicial no se habían percibido, el Ministro de Transporte Germán Cardona Gutiérrez informó a los diferentes medios que el costo ascendería a los 12 billones de pesos, 6,4 billones de pesos más de lo inicialmente tasado que serán asumidos así: por la Nación (Tres coma dos billones de pesos), la Gobernación de Antioquia (Uno coma ocho billones de pesos) y la Alcaldía de Medellín (Uno coma cuatro billones de pesos)⁴².

Adicionalmente se estimaba un periodo de 40 años de concesión y en la declaración entregada a los medios se consideró la ampliación de la concesión a un término de 50 años por los mayores valores estimados de las obras; Autopista de la Montaña ha sido considerado por el Gobierno Nación como el proyecto de Infraestructura vial más importante que se va a hacer en Colombia al lograr comunicar a Medellín – mediante corredores viales de alta calidad- con los cuatro puntos cardinales: Al norte, con Caucasia; al oriente, con Puerto Berrío; al Noroccidente con El Tigre (vía a Turbo); y al Sur, con el Eje Cafetero (rumbo a Buenaventura)

Debe subrayarse igualmente la concertación favorable para el desarrollo del País a través de la integración del Estado (Nación, Departamento, Municipio) y la articulación de fuerzas del sector privado con el sector Público, el proyecto mejora la conectividad con el Área Metropolitana y el Departamento y la integración Nacional a través de las dobles calzadas Medellín-Urabá, Medellín- Caucasia, Medellín-Puerto Berrío y Medellín-Manizales en un anillo vial suficiente para sustentar el comercio

⁴² Tomado de www.portafolio.co/economia/autopistas-la-montana-costarian-12-billones-pesos.

regional y exterior e impulsar proyectos que a futuro habrán de llegar, como la culminación de la Carretera Panamericana.

9.1.2.3.2. Transversal de Caldas

Esta iniciativa germina en el año 1998, de la mano de la Sociedad de Mejoras Públicas de Manizales ante la pretensión de que todos los Municipios de Caldas queden integrados a la red vial Nacional a través de una trasversal que enlace la Troncal de Occidente con la de Oriente donde la Zona Norte del País se conecta con la Zona Centro-Oriental de la Nación, constituyéndose Caldas en un puente entre Medellín y Bogotá.

Mapa No. 11. Trazado de la Transversal de Caldas



Fuente: Sociedad de Mejoras Públicas⁴³

La iniciativa se promociona como una obra que trascendería al interés Nacional al impactar una zona de alta densidad poblacional que ha sido relegada de las

⁴³ Memoria sobre la transversal de Caldas, Sociedad de Mejoras Públicas 1999.

actividades económicas impulsoras del crecimiento en los diversos ámbitos del desarrollo.

En el intento de redimir el Departamento el proyecto inicialmente expuso tres alternativas viales de recorrido, enrutándose por acoger la primera de ellas que parte de La Felisa – para trasladarse a La Merced – Salamina – San Félix – Marulanda – Manzanares – Marquetalia – Victoria y llegar a un sector conocido como Perico, en una longitud de 217 Kilómetros, aprovechando un trazado hecho de bajas especificaciones con un ancho de no más de seis metros que demanda la rectificación, ampliación y el asfalto para la mayor parte, se cuenta con 75 Kilómetros pavimentados del total del recorrido con una inversión estimada en 17,800 millones⁴⁴.

Esta vía se potencializa a un más con la puesta en marcha del proyecto Autopista de la Montaña en el tramo que viene desde la pintada para llegar hasta tres puertas en uno de sus extremos (La Felisa) y desde el otro extremo con lo que ha sido denominado proyecto vial Autopista Ruta del Sol, un proyecto ambicioso que ha sido catalogado de importancia estratégica para el mejoramiento y ampliación de la infraestructura vial en Colombia, subdividido en tres etapas así⁴⁵: Ruta del Sol 1-A que comprende los sectores Bogotá – Villeta – Puerto Salgar – San Alberto – Santa Marta, a través de una concesión que tendría bajo su responsabilidad la construcción de dobles calzadas por 67 Km, Rehabilitación de 15 Km y Mantenimiento de 82 Km.

Ruta del Sol 1-B que completa el proyecto de mejoramiento del corredor Bogotá (El Cortijo) – Villeta – Honda – Mariquita – La Dorada – Puerto Salgar – San Alberto, eje vial de gran importancia que conecta al interior del país con la Costa Atlántica con un alcance básico de 107 Km en doble calzada, 357 Km de rehabilitación y un Mantenimiento de 464 Km, esta segunda etapa proyecta un avance progresivo en doble calzada de 357 Km

Ruta Del Sol 2: La Rutas del Sol 1 y 2 se conectan en San Alberto, Cesar, conformando uno de los más importantes corredores de la Red Nacional de Carreteras. En este sentido, con el proyecto de concesión Ruta del Sol 2 se busca mejorar las condiciones de transporte entre los departamentos de Magdalena, Cesar y Atlántico, y entre estos departamentos y el interior del país. Su alcance básico plantea una doble calzada por 141 Km, mantenimiento de 319 Km y rehabilitación de 178 Km y un alcance progresivo de 182 Km en doble calzada.

⁴⁴ Cifra de 2004 entregada por la presidencia de la República en su portal web en reporte de prensa titulado “GOBIERNO INVIERTE \$17.800 MILLONES EN TRANSVERSAL DE CALDAS” de fecha 24 de julio.

⁴⁵ Información tomada del documento CONPES 3413 de marzo de 2006 Anexo No. 1.

Ante este panorama tan halagador los promotores del proyecto de la Transversal de Caldas vienen buscando desde el año anterior (2010) la reactivación del proyecto a través de foros impulsados donde el objetivo central es despertar el liderazgo de los mandatarios del Norte y del Oriente de Caldas para que se articulen en la ejecución de esta obra, así como el interés que debe brindar el Gobierno Nacional a través de los voceros del Instituto Nacional de vías para su acogida como ruta del orden Nacional y tenida en cuenta como una segunda vía alterna para el desplazamiento entre Manizales y Bogotá

De igual forma se avanzaría en la promoción de un desarrollo agroindustrial y turístico a toda la región del norte y del oriente de Caldas por poseer unas ricas y hermosas tierras para que se conviertan en emporios productivos para la región y la Nación.

9.1.2.3.3. Circuito Centro -Sur

Esta iniciativa se enmarca dentro del Plan Vial Departamental de Caldas el cual busca la recuperación de la malla vial del Departamento entre norte y sur, el occidente y el oriente y adicionalmente el fortalecimiento de la subregión centro sur en la zona de influencia del Aeropuerto del Café que está en construcción a través de una promoción turística, paisajística, de renovación urbana, ciclo rutas y doble calzadas

La obra, que comprende la recuperación de cinco tramos y que beneficiará a los municipios de Manizales, Villamaría, Neira, Palestina y Chinchiná, busca mejorar diseños geométricos y calzadas estrechas. Los trayectos objeto de intervención son: el primero que parte de Tres Puertas sobre la vía Manizales –Medellín y llega al sitio conocido como La Rochela - Santágueda – Alto el Paisa en un recorrido de 6,8 Km, tendrá un desarrollo en doble calzada en un ancho de 7,30 m con una glorieta y 3 retornos; El segundo tramo comprende la Rochela – La Plata – La Parroquia, tipo de vía troncal y amoblamiento urbano en trazado de 15 Km, adicionalmente contempla la posibilidad de tener un ciclopaseo de doble sentido.

El tercer tramo comprende Chinchiná - Municipio de Palestina y contará con doble calzada de 7,30 m de ancho y espacios para ciclovías y peatones con una longitud de 4,2 Km. Un cuarto punto 3,2 Km que va desde El Alto del Paisa hasta Arauca y finalmente un punto que comprende el tramo La Manuela – Palestina en un tramo de doble calzada, con longitud de 7 Km y un ancho de Calzada de 7,30 m.

Este sistema vial departamental propuesto tiene tres puntos de encuentro con el sistema vial nacional en los sectores de la Manuela, Tres puertas y Chinchiná, lo cual

abre la posibilidad de ofertar el territorio para los usos agropecuarios, el turístico desde lo paisajístico, como corredor de servicio logístico y de zona franca, entre otros.

Mapa No. 12. Trazados de Anillo vial Centro-Sur



Fuente: Gobernación de Caldas 2010- Anillo Centro-Sur

Los estudios y diseños del circuito Centro-Sur se le encargaron a la Universidad Nacional de Colombia sede Manizales, con quien el Instituto de Financiamiento, Promoción y Desarrollo de Caldas – Inficaldas firmó un convenio por valor de 4.979 Millones que comprenden estudios y diseños como los lineamientos de ordenamiento territorial, luego de concluida esta primera etapa se solicitarán los permisos y licencias ambientales ante la Corporación Autónoma Regional de Caldas – Corpocaldas, para después iniciar los procesos de licitación y ejecución de obras.

El cierre financiero preliminar de las obras ha sido estimado en un costo de 212.789 Millones de pesos, como lo muestra el siguiente cuadro resumen del anillo vial.

Tabla No. 26. Resumen de costos estimados de obras en Anillo vial Centro-Sur

TRAMO VIAL	TIPO DE VÍA	TIPO INTERVENCIÓN	LONGITUD (Km)	COSTO DE OBRAS INCLUYE COSTOS DIRECTOS E INDIRECTOS (Miles de Millones)	
				Pavimento Rígido	Pavimento Flexible
Tres Puertas - Alto El Paisa	Doble Calzada	Nuevo Trazado	6,8	\$ 53.050	\$ 47.123
Alto El Paisa - Arauca	Troncal	Rehabilitación	3,2	\$ 9.932	\$ 8.329
La Rochela - La Plata - La Parroquia (Palestina)	Troncal	Rehabilitación	15	\$ 50.228	\$ 42.763
Chinchiná (Vía Variante) - Palestina (La Parroquia)	Doble Calzada	Nuevo Trazado	4,2	\$ 48.062	\$ 43.800
La Manuela - Palestina (cementerio)	Troncal	Nuevo Trazado	7	\$ 55.908	\$ 57.824
La Parroquia - Terminal Aéreo (Aerocafé) - Cementerio (Palestina).	Doble Calzada	Nuevo Trazado	0,8	\$ 13.875	\$ 12.949
	Troncal	Nuevo Trazado	1,7		
COSTO X ALTERNATIVA				\$ 231.054	\$ 212.789

Fuente: Gobernación de Caldas- Secretaría de Infraestructura vial

9.1.3. Movilidad Fluvial.

Colombia es un país que goza de abundantes recursos hídricos, representados en aguas oceánicas, aguas estancadas o depositadas como lagunas, ciénagas y pantanos, aguas de escurrimiento comprendidas por ríos, quebradas, arroyos y riachuelos, y aguas subterráneas.

Las aguas oceánicas están constituidas por el mar Caribe y el Océano Pacífico que rodean el territorio continental por el norte y el occidente respectivamente; el primero, con 1.600 Km del litoral comprendidos entre el Cabo Tiburón al oriente y el Cabo Castilletes al occidente. El Océano Pacífico abarca 1.300 Km. de costas Colombianas entre las puntas Ardita y Cocalito al norte y hasta la desembocadura del río Mataje al sur.

Dada la topografía de Colombia, los ríos que la cruzan corren en distintas direcciones: unos hacia el Pacífico, otros hacia el Caribe y algunos pocos hacia el golfo de Maracaibo, en Venezuela. Los ríos más largos corren por las llanuras orientales hasta desembocar en el Orinoco y en el Amazonas.

Gracias a esta distribución de los ríos, tenemos cuatro vertientes siendo ellas:

9.1.3.1. La Vertiente del Pacífico⁴⁶

Está conformada por más de 200 ríos, debido a la presencia en su extremo oriental, de la cordillera Occidental y de las serranías del Baudó y del Pacífico, las cuales le sirven como centros hidrográficos, así como también de barreras naturales a los vientos

⁴⁶ www.colombialink.com/.../index_geografia_hidrografia.html

oceánicos, que al originar permanentes lluvias alimentan el caudal de los mismos. Esta vertiente se caracteriza, por su altísima pluviosidad, sus ríos son cortos y caudalosos por la cercanía de las montañas a la costa y en consecuencia tiene poca aprovechabilidad para la navegación, salvo en sectores reducidos en su parte baja.

9.1.3.2. La Vertiente del Orinoco

En la cordillera Oriental nacen los más importantes ríos tributarios del Orinoco. La margen izquierda de este gran río baña el suelo Colombiano en una extensión de 250 Km, justamente en el límite con Venezuela.

9.1.3.3. La Vertiente del Amazonas

Comprende los ríos más largos del país. El caudal, de sus ríos es casi siempre considerable por los que se dificulta la navegación en ellos, bien por los raudales o rápidos que presentan algunos como consecuencia de desniveles propios del terreno, o por el carácter selvático de las regiones que atraviesan. Estos ríos bañan las regiones llanas y selváticas de la Amazonía, terminando fuera de las fronteras colombianas.

9.1.3.4. La Vertiente del Caribe

Esta vertiente es la más importante de Colombia desde el punto de vista económico, esto se debe a la extensión de los ríos que la integran lo cual ha facilitado las comunicaciones entre la costa y buena parte del interior y también a que son generadores de energía eléctrica en su parte alta. La vertiente del Caribe es alimentada por las tres cordilleras Andinas, en especial en el llamado Macizo Colombiano o Estrella Fluvial Colombiana. Comprende los ríos que corren de sur a norte, entre los grandes valles interandinos y vierten sus aguas en el mar Caribe o de las Antillas. Entre los más notables están:

9.1.3.4.1. Hoya Magdalena-Cauca

Es este el sistema fluvial de mayor importancia en Colombia, no sólo por su gran extensión, superior a todos los demás, sino también y, especialmente, por la riqueza económica de las tierras que comprende.

El Magdalena es el río de la Patria. Su longitud total, desarrollada de sur a norte, entre las cordilleras Central y Oriental, es de 1.558 Km, de los cuales son navegables 1.290

interrumpidos en el salto de Honda. Es el río interandino de mayor extensión en Suramérica. Arroja al mar 8.000 m³/seg. Su cuenca mide 256.622 Km² de superficie.

Recibe las aguas de cerca de 500 afluentes por ambas orillas y más de 5.000 arroyos y quebradas. Sirve de lazo de unión entre los diversos pueblos de los territorios que recorre, desde su nacimiento en la laguna de la Magdalena, en el páramo de las Papas (Macizo Colombiano) a 3.685 m de altura, hasta su desembocadura, en las Bocas de Ceniza en el mar Caribe. Se destaca Barranquilla como el primero de sus puertos y le siguen en importancia, La Dorada, Puerto Berrío, Barrancabermeja, Puerto Wilches, Magangué, El Banco y Girardot. El Magdalena está comunicado con el puerto marítimo de Cartagena a través del canal del Dique, obra humana de 105 Km de longitud.

El Cauca es el más importante entre los muchísimos afluentes del Magdalena, con una longitud total de 1.350 Km, de los cuales son navegables un poco más de 620 Km.

El Cauca nace también en el Macizo Colombiano, en la laguna del Buey. Corre entre las cordilleras Central y Occidental y tributa sus aguas en el Magdalena, a la altura del departamento de Bolívar, después de regar una hoya hidrográfica cercana a los 62.000 Km² de superficie, en la cual se destaca su parte media como una de las zonas más fértiles del país, en territorio del departamento del Valle del Cauca.

9.1.3.4.2. El Río Cauca

El Río Cauca es la principal arteria fluvial del Occidente Colombiano. Nace en el sur del país en el Macizo Colombiano, en el cerro de El Español cerca al Páramo de Sotaró en el Departamento del Cauca, a una altura aproximada de 3.200 msnm, y desciende siguiendo su curso en dirección paralela a la cordillera Occidental. Tiene una longitud de 1.360 Kilómetros, y desemboca en el río Magdalena en el Departamento de Bolívar, constituyéndose en su más importante afluente. Atraviesa de sur a norte nueve Departamentos (Cauca, Valle del Cauca, Quindío, Risaralda, Caldas, Antioquia, Córdoba, Sucre y Bolívar), brindando grandes beneficios a cerca de 183 Municipios. La cuenca alta del Río Cauca tiene un área aproximada de 22.900 Km², de la cual el 32% se encuentra en el Departamento del Cauca, 47% en el Valle, 13% en Risaralda, y 8% en Qundío⁴⁷.

En el Departamento del Cauca, la cuenca alta se extiende desde el Macizo Colombiano hasta los límites con el Valle del Cauca, entre las cimas de las Cordilleras Occidental y Central. Su altitud varía desde los 4.700 msnm en la cima del volcán Puracé y los 950 en el valle aluvial del Cauca, con un área aproximada de 7.368 Km², representando el

⁴⁷ Fuente CONPES 3624 de 2009

24.15% del área total del departamento. Abarca 23 Municipios de los 40 que conforman el Departamento del Cauca, presentando la mayor concentración poblacional en los Municipios de Popayán Puerto Tejada y Santander de Quilichao, lo cual incide en el deterioro ambiental del Río. Para el año 2005, la población asentada en la cuenca alta del Cauca alcanzaba los 840 mil habitantes⁴⁸, correspondiente al 61% de la población del Departamento, siendo las localidades más pobladas Popayán, Puerto Tejada y Santander de Quilichao.

La zona norte ubicada en el valle geográfico del Río Cauca en el Departamento del Cauca se caracteriza por cultivos de buen nivel tecnológico. Esta subregión está caracterizada por la producción de caña de azúcar, sorgo, soya, arroz, piña, yuca y ganadería bovina para producción de carne. Cuenta con presencia de tres ingenios azucareros, fábricas de producción de papel, fábricas de alimentos y bebidas y un número importante de factorías livianas que se han instalado en los parques industriales atraídos por las bondades de la Ley 218 de 1994 o Ley Páez.

Por otra parte, la explotación de minerales como el oro, carbón y bauxita son una actividad relevante en los municipios de Suárez y Buenos Aires, en donde se registra un impacto importante sobre los recursos naturales. En la Meseta de Popayán, existen plantaciones comerciales de pino, eucalipto, café tecnificado en monocultivo e intercalado con plátano, caña panelera, flores de tipo exportación, espárragos, yuca, frijol, fique y ganadería de doble propósito.

En general, en esta zona la economía campesina es significativa en términos sociales y económicos, puesto que es fuente de seguridad alimentaria, y cuenta con explotaciones comerciales a pequeña escala de café, frijol, maíz, yuca, frutales, hortalizas, plantas medicinales, ganadería mayor, actividad piscícola y especies menores, que abastecen en gran parte la demanda de los centros urbanos.

En el departamento del Valle la cuenca alta del río Cauca limita por el sur con el río Desbaratado en su margen derecho y por el margen izquierdo con el río Timba, y va hasta los límites con el Departamento de Risaralda. Cuenta con un área aproximada de 10.900 Km², abarcando 34 Municipios. A lo largo del cauce del río Cauca se concentra el 90% del total de la población con aproximadamente 4,2 millones de habitantes, de los cuales 2,4 millones están concentrados en la ciudad de Cali⁴⁹. Es importante resaltar que Cali, Jamundí y Yumbo forman el centro metropolitano integrador del desarrollo comercial, industrial y urbanístico del Departamento. El sistema hidrográfico de la

⁴⁸ Fuente DANE año 2005

⁴⁹ La población de Cali corresponde al 59% de la población total del Departamento. Fuente DANE

cuenca alta del río Cauca está conformado al menos por 42 drenajes significativos en la que tributan aguas provenientes de la vertiente occidental de la Cordillera Central y de vertiente oriental de la Cordillera Occidental. De estos, 35 subcuencas corresponden al departamento del Valle del Cauca, con un área total de drenaje de 11.443 Km² y 7 drenajes corresponden al departamento del Cauca, con una extensión de 7.402 Km².

Los ríos afluentes en esta zona se pueden clasificar como torrentes, de pendiente fuerte, que presentan crecientes considerables de corta duración y aportan al río Cauca volúmenes significativos de sedimentos y materiales de arrastre, especialmente durante los períodos de invierno. Los tributarios de la margen derecha presentan cuencas de drenaje de mayor extensión. Se destacan los ríos La Vieja, Palo, Ovejas, Timba, Jamundí, Guachal, Desbaratado, Tuluá y Bugalagrande. Las descargas líquidas y sólidas de los tributarios afectan la calidad del recurso hídrico, las condiciones hidrodinámicas, sedimentológicas y morfológicas del río Cauca⁵⁰.

Ante toda esta problemática de contaminación de la cuenca del Río Cauca el Ministerio de Ambiente y Desarrollo territorial en el mes de junio de 2009, a través del Viceministerio de Agua y Saneamiento realizaron conversaciones con representantes de la Gobernación del Valle del Cauca, Corporación Autónoma Regional del Valle, la Alcaldía de Cali, el Departamento Administrativo del Medio Ambiente, Emcali, y la Corporación Regional del Cauca, con el fin de coordinar las acciones del saneamiento del Río en los sectores de Cali, Yumbo, Palmira, Jamundí, Pradera, Florida, Guadalajara de Buga y Tulúa.

⁵⁰ Fuente CONPES 3624 de 2009

Fotografía No. 3. Cuenca alta Río Cauca.



Fotografía: Consuelo García - MAVDT

Es así como se da origen al CONPES 3624 de 2009, llamado Programa para el Saneamiento, Manejo y Recuperación Ambiental de la Cuenca Alta del Río Cauca.

Este documento se consolida a fin de darle aplicación a las estrategias del Plan Nacional de Desarrollo 2006-2010, Estado Comunitario: Desarrollo para Todos y de la Visión 2019, que define el Programa para el Saneamiento, Manejo y Recuperación Ambiental de la Cuenca Alta del Río Cauca, el cual se inscribe dentro los Planes Departamentales de Agua y Saneamiento. El programa se estructura a partir del diagnóstico e identificación de la problemática realizada por las instancias regionales, fijando objetivos, lineamientos y actividades precisas para orientar las acciones de los actores públicos y privados de los Departamentos del Valle y del Cauca, con el propósito de asegurar el cubrimiento de la demanda de bienes y servicios del río Cauca de manera sostenible.⁵¹

El documento Conpes ha dado el siguiente ALCANCE DEL PROGRAMA Y DEL PLAN DE ACCIÓN:

“La complejidad de la problemática del Río Cauca demanda múltiples acciones en casi todos los sectores económicos y sociales. No obstante lo anterior, dada la naturaleza

⁵¹ Idem

de este documento, se acordó con las autoridades regionales competentes definir los objetivos específicos y el plan de acción hacia acciones relacionadas con: i) control a procesos erosivos; ii) protección y reforestación de las áreas prioritarias; iii) saneamiento básico; iv) seguimiento y mayor vigilancia a las actividades mineras, v) realización de estudios e investigaciones sobre el impacto de la contaminación difusa, y; vi) fortalecimiento institucional de las autoridades ambientales y demás actores encargados del planeamiento y seguimiento de las diferentes actividades de la cuenca. Las acciones sobre estos sectores tienen un amplio análisis de antecedentes por parte de las autoridades locales y regionales, así como estudios específicos de prefactibilidad y/o pre-dimensionamiento que permiten identificar las inversiones, sus fuentes y sus impactos.

De otra parte, si bien la Cuenca Alta de Río Cauca abarca cuatro departamentos (Cauca, Valle del Cauca, Risaralda y Quindío), el presente documento plantea acciones específicas solo para los departamentos de Cauca y Valle, por concentrarse allí los mayores problemas asociados a la contaminación del Río. No obstante, en el futuro se podrán articular estas iniciativas con aquellas que vienen desarrollando las autoridades de Risaralda y Quindío”.

En el año de 1988 el río Cauca fue navegable por primera vez, cuando se introdujo el primer barco a vapor el cual irrumpe en el Valle geográfico del Río Cauca en un momento particular de la historia local: las últimas décadas del siglo XIX⁵².

En lo que respecta al río Cauca, sus afluentes habían sido utilizadas por los nativos de la región, de acuerdo a los cronistas, desde antes de la colonia y hasta esta época a través de artesanales y toscas balsas o canoas, que navegaban con carga, sólo río abajo.⁵³

La iniciativa de traer el primer barco a vapor se dio como un empuje para impulsar la modernización de los medios de transporte y comunicación, a fin de dinamizar la economía interregional y con el mercado mundial.

En 1883, Carlos H. Simmonds⁵⁴ junto a otros comerciantes fundan la "Compañía para Navegación a Vapor en el Río Cauca", agremiación que contó con cierto apoyo estatal

⁵² <http://dintev.univalle.edu.co/cvisaacs>; La Región del Valle del Cauca se encontraba encerrada entre las cordilleras occidental y central, impidiéndole la comunicación con el resto del país y con el Océano Pacífico, los principales medios de transporte que se tenían para la época eran los mulares y caballares, a la región habían llegado muy pocos vehículos, y las vías que existían eran rústicas y topográficamente peligrosas, como la que unía el valle con Buenaventura.

⁵³ Idem

⁵⁴ Un aventurero alemán nacido en 1825, que recaló en La Nueva Granada aproximadamente en el año 1848, donde fue reconocido como un comerciante y empresario exitosos, con un gran olfato para

devenido del presidente, el General Julián Trujillo y del Congreso Nacional de la época, que expidió la ley 41 de 21 de julio de 1880, a través de la cual se decretaba la exploración científica del Río Cauca, para verificar su navegabilidad⁵⁵.

El primer barco a vapor fue llamado "Caldas", desafortunadamente por la falta de experiencia, este primer prototipo naufragó el 4 de febrero de 1884 a causa de una falla en la caldera.

El 24 de febrero de 1888, y de la mano de Simmonds, comenzó a flotar el vapor al que se le dio el mismo nombre que el río que recorrería: "Cauca", con una capacidad que no sobrepasaba las 100 toneladas, iniciando una nueva época para el Valle del Cauca.

La navegación de los vapores en la región se concentró en el Valle medio del río Cauca, entre Puerto Simmonds, en Cali, y puerto Sucre, en Cartago, lugares en donde la economía vallecaucana era más activa.

El barco a vapor integró muchos de los pueblos del valle que eran serpenteados por el río, alrededor de la intensificación de una serie de relaciones comerciales. Por el costado oriental vinculó a Cartago, Buga, Tulúa, Palmira, Pradera, Santander de Quilichao; en tanto que por la margen occidental puso en contacto a pueblos como Cali, Vijes, Yotoco, Roldanillo, Hato de Lemos, Toro y Riosucio.

Es importante anotar, de igual manera, las dificultades con las que contó la navegación a vapor. El problema más sustancial lo constituyeron las características mismas del río. Había épocas del año de sequía en el que sus niveles descendían y por lo tanto no era navegable, al menos por barcos grandes, los cuales debían anclar y esperar las lluvias. En el otro extremo, la alta pluviosidad también se convertía en un problema, pues las crecidas del río y sus afluentes creaban lagunas, modificaban los cursos del río y obligaban a dragar, para evitar un encallamiento.

El vapor "Cauca" naufragó el 23 de julio de 1896, después de 8 años de surcar las aguas del río. Inmediatamente se comienza a pensar en traer su reemplazo, a esta iniciativa se unió el gobierno con la intención de fortalecer la economía golpeada durante este período de crisis, desarrollando a partir de 1905 una política que propendía por el desarrollo de los sistemas de transporte y comunicación.

los negocios. Simmonds era un hombre visionario y adinerado que tenía una afición especial por las actividades náuticas entre las cuales se reconoce su participación en este campo en ciudades como Cartagena, Santa Marta y Barranquilla.

⁵⁵ Patiño, Germán. Herr Simmonds y el primer viaje a vapor por el "Cauca". En: Herr Simmonds y otras historias del Valle del Cauca. Corporación Universitaria Autónoma de Occidente. Cali, 1992.

Es a partir de entonces que la navegación a vapor comienza por primera vez a recibir una serie de subvenciones estatales, de las cuales se beneficiarían entre otras la "Compañía de Navegación a vapor por el Cauca", fundada en 1904 por 36 accionistas, los cuales pusieron en circulación el vapor "Sucre". El transporte a vapor por el río Cauca se vio fortalecido además por el auge de las exportaciones Cafeteras que provenían del Viejo Caldas, en la misma medida en que el café comienza a adquirir un rol destacado en la economía nacional. Esta se volvió una empresa rentable y atractiva para los inversionistas, de manera que creció hasta que hacia 1910, sobre las aguas del río Cauca navegaban ya 3 vapores de 59 toneladas y se constituyeron 6 empresas de navegación que en total tenían una flota de 15 buques para el transporte de pasajeros y carga. Otro elemento que impulsó la navegación a vapor sería la llegada en 1915 del ferrocarril a Cali, pues se convirtió en el canal más efectivo para sacar desde la creciente zona cafetera el café que buscaba la salida por el puerto de Buenaventura. A la vez que era a través de este medio de comunicación que se repartía mucho de la mercancía que se importaba del extranjero. Fue de esta manera como los vapores que recorrían el cauca se fueron convirtiendo hacia las primeras décadas del siglo XX en la más importante vía de transporte del Occidente colombiano, y en el complemento ideal del ferrocarril.

Su decrecimiento, y su posterior extinción, de acuerdo al historiador Alonso Valencia Llano, comienzan a partir de 1923, y coincide con la llegada del ferrocarril del Pacífico a Cartago, el cual ofrece otras posibilidades de transportar carga y pasajeros hasta Buenaventura, sin la necesidad de pasar por Cali. La diferencia se tradujo en menores costos y complicaciones por los trasbordos. El golpe final a los vapores lo propinaría hacia el comienzo de la década de los treinta la construcción de la Carretera Central del Valle que articuló a las ciudades de la región.

El Kilómetro 41 se encuentra influenciado por la vertiente del Rio cauca⁵⁶, compuesta por la vertiente occidental y oriental:

La Occidental corresponde a los drenajes que pertenecen a la estribación oriental de la cordillera occidental del departamento, este en su recorrido cruza ocho municipios que pertenecen a la parte media de la cordillera.

En la parte norte de la vertiente están localizados los municipios de Riosucio, Supía y Marmato, los cuales se caracterizan por su variedad étnica; su economía es basada fundamentalmente en la agricultura y la minería.

⁵⁶ Referencia Agenda Ambiental Regional 2007 -2019 (Versión Preliminar Documento Interno de Trabajo Corpocaldas agosto 2007)

En la parte sur se ubican cinco municipios; Anserma, Risaralda, San José, Belalcazar y Viterbo, su principal actividad agrícola es el café y la caña de azúcar

La Oriental del Río Cauca se encuentra compuesta por los drenajes pertenecientes al flanco occidental de la cordillera central conformada en Caldas por once municipios.

El Río Cauca ha sido referente del modelo de ocupación, a lo largo de este, se han venido presentando diferentes asentamientos humanos lo que ha propiciado crecimiento de dichos lugares, y el desarrollo de diferentes actividades económicas, como la agricultura, la ganadería etc.

Hoy el Río presenta altos índices de contaminación, lo que no hace propicias sus aguas para consumo humano por lo que se han implementado diferentes mesas de trabajo que agrupan las corporaciones autónomas pertenecientes a todos los departamentos que son cruzados por el Río Cauca o de los Ríos que confluyen en él, y el Cormagdalena, ya que el Cauca es su principal afluente, con la finalidad que la cuenca se vuelva sostenible ambiental y económicamente, mediante el planteamiento y establecimiento de la estructura Físico – Biótica y recuperación del recurso hídrico y del suelo, generando calidad de vida y bienestar a los habitantes, desarrollando centros productivos acordes con la política Nacional en el marco de la competitividad.

9.1.4. Aerocafé.

Como una solución a los problemas operacionales que presenta el aeropuerto la Nubia en Manizales, dado que permanece gran parte del tiempo cerrado por la situación climática, la poca capacidad de los aviones de carga y pasajeros, las restricciones en cuanto a horarios puesto que no se permiten vuelos nocturnos, se pensó en la construcción de un nuevo aeropuerto que cumpla con los requerimientos exigidos por la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) y por la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil en Colombia.

Con el fin de construir el aeropuerto, se constituyo una sociedad conformada por InfiCaldas, InfiManizales, Municipio de Palestina, Municipio de Manizales y Departamento de Caldas el 2 de septiembre de 2008, denominada Asociación Aeropuerto del Café para aunar esfuerzos en la construcción del aeropuerto del café en el Municipio de Palestina, con el fin de cooperar y prestar los servicios a su cargo, de acuerdo a lo establecido en la ley 489 de 1998.

Según los estudios realizados por la Universidad Nacional de Colombia en el año 2008, se estimó que la construcción del aeropuerto del café tendría un costo de dos cientos

cincuenta y siete mil ochocientos veinticinco millones seiscientos cincuenta y cinco mil quinientos once pesos moneda corriente (\$257.825.655.511).

La construcción del aeropuerto contará en su primera etapa con una pista de 2.100 metros, con unas áreas de seguridad adicionales de 300 metros, las plataformas, la sede administrativa, zonas de embarque y desembarque, zonas de bodegaje, hangares, plataformas de estacionamiento para los aviones, en su segunda etapa se construirán 1.500 metros hasta alcanzar una longitud de 3600 metros de pista, para posicionarlo en uno de los más importantes del país, y además contará con las características técnicas de acuerdo a los requerimientos de la Aerocivil⁵⁷ y la OACI⁵⁸ a fin de permitir su operación diurna y nocturna.

El aeropuerto del café cuenta con ventajas de tipo topográficos, dada la inclinación natural de la colina donde se realiza su construcción y de tipo geográficos ya que queda localizado en el centro de gravedad de la región cafetera central de Caldas, Quindío y Risaralda y equidistante de los aeropuertos de Rionegro y Bonilla Aragón de Cali.

De otro lado encontramos que la pista carece de obstáculos y las condiciones meteorológicas, permiten operaciones en las mayores exigencias de seguridad, prestación del servicio las 24 horas del día, y disminución de los costos del transporte aéreo entre otros.

El proyecto del Aeropuerto del café ha sido incluido como Proyecto Estratégico del orden nacional mediante documento CONPES, por lo que se garantizará su financiación, gracias al mecanismo de vigencias futuras del presupuesto general y el crédito FAD del Gobierno Español.

En el mes de noviembre de 2010 se venían realizando movimientos de tierra en la zona norte para el primer Kilómetro de pista y se iniciaron explanaciones hacia la futura zona de Plataforma de parqueo y edificios de la futura terminal hacia la zona sur.

Para el proyecto Aeropuerto del Café se requiere la construcción de 10 terraplenes de los cuales a la fecha se han ejecutado siete (7), el Terraplén 4, se encuentra en proceso de nivelación final y los terraplenes 8 y 10, iniciaron su construcción en el mes de diciembre de 2009. (Aerocafé, 2010)

⁵⁷ Unidad Administrativa Especial de la Aeronáutica Civil

⁵⁸ Organización de Aviación Civil Internacional

La construcción de dichos terraplenes se ha ejecutado en su totalidad con materiales propios de la zona los cuales corresponden a cenizas volcánicas y suelos residuales de rocas parentales de origen metamórfico. Estos materiales son suelos finos con plasticidades altas y con contenidos de humedad natural superiores a 50%, es por eso que la construcción ha requerido de la experiencia de los ingenieros de la región, familiarizados con este tipo de materiales. (Informe de gestión Aerocafé 2009)

Sin embargo en el foro realizado en el Municipio de Palestina convocado por la Asamblea Departamental, el gerente de Aerocafé manifestó que para terminar los terraplenes 8 y 10 se necesitan 100 mil millones de pesos más, obras claves junto con el 9 para que la pista no sea de mil 300 metros, como estaba planeado en un comienzo, sino de 2.460.

Según se indica en el mismo foro, inicialmente los contratos costaban cerca de \$100 mil millones, y según los diseños actuales y la información disponible, se deben apropiar otros \$100 mil millones para permitir la construcción e interventoría".

Igualmente manifiesta que el terraplén 8 fue adjudicado por un valor de \$77 mil millones al Consorcio Palestina Dos, en ese terraplén han sido invertidos cerca \$18 mil millones, y en otros frentes del Aeropuerto, como lo contemplaba el proyecto, cerca de \$14 mil millones.

Para la fecha del foro, el contrato se encuentra ejecutado en el 43%, y su vencimiento está previsto para noviembre del presente año", es decir que el contrato en el terraplén 8 no llegaría al 50% de la altura requerida. A precios de hoy el terraplén 8 terminaría costando aproximadamente \$135 mil millones.

En cuanto al terraplén 10, se adjudicó por \$22 mil millones de pesos, al 15 de marzo se habían invertido allí \$12 mil 400 millones, y en otros frentes, \$8 mil millones, el costo estimado de este terraplén es de \$38 mil millones y se deberá ampliar el presupuesto para dejarlo a la altura que se requiere.

De acuerdo con el Gerente de Aerocafé, Luis Fernando Mejía, el terraplén 4 tiene partes que ya no son reparables. Explica que por eso deberán ser reconstruidos, este terraplén se encuentra ubicado cerca de la cabecera de la pista y ha tenido dos inestabilidades durante las cuatro intervenciones que lleva.

El terraplén 9 presentó una inestabilidad que el diseñador decidió contener con una estructura en concreto reforzado, es decir, un muro de 9 metros por 200", muro que también es inestable y se ha mitigado con recomendaciones del propio diseñador. "En conversaciones con el diseñador original del terraplén y el diseñador del muro se debe

revisar la incidencia local del punto inestable, pero también la de todo el sector, que incluye el terraplén 9 y la calle cuarta".(Luis Fernando Mejía)⁵⁹

Fotografía No. 4 Trazado de Aeropuerto del Café.



Fuente: Periódico La Patria 03/30/ 11

A pesar de las dificultades técnicas en la construcción de algunos terraplenes, el gobierno Nacional a través de su ministro de transporte Dr. Germán Cardona Gutiérrez, manifiesta la necesidad de avanzar hacia la terminación de éste importante proyecto para la región.

Para la construcción del aeropuerto del café, fue necesario adquirir durante el año 2009, un total de doscientos diecinueve (219) predios así:

⁵⁹ Gerente de AeroCafé

Tabla No. 27 Composición de predios adquiridos para la construcción del Aeropuerto del Café.

INFICALDAS	93	42,50%
INFIMANIZALES	71	32,50%
MUNICIPIO DE MANIZALES	50	23,00%
MUNICIPIO DE PALESTINA	5	2,00%
TOTAL	219	100%

Fuente: Informe de Gestión AeroCAFÉ 2009

El 21 de junio de 2011, en informe rendido ante el Concejo de Manizales, el Gerente de AeroCAFÉ manifestó que el valor total estimado del proyecto equivale a los \$526.716.588.580, valor que incluye los \$257 mil 825 millones que se tasaron por la Universidad Nacional en el 2008 más el valor que se estima faltante, por \$268 mil 890 millones de pesos.

Declara además que esta primera evaluación presupuestal se tiene con la información que está disponible a la fecha, pero que igualmente deberá ser revisada en diciembre de 2011 o en enero del 2012, cuando se tengan los resultados de los estudios y diseños complementarios.

Como fecha para poner en operación el aeropuerto del café se tiene previsto el año 2014 sin defecto de que pueda ser revisada.⁶⁰

9.2. IDENTIFICACION DE LOS INSTRUMENTOS DE PLANIFICACION PARA LA VEREDA COLOMBIA, KILÓMETRO 41.

Es procedente en este capítulo darle una mirada general a la ley y a los diferentes planes de ordenamiento territorial, planes básicos de ordenamiento que comprenden los municipios, que tienen una influencia directa sobre el área de estudio, como es el Kilómetro 41, para ello se observaran las herramientas que da la ley y los usos que han sido asignados a esta zona por los Municipios que confluyen en ella.

Se busca con ello identificar claramente cuáles son los usos que han sido asignados por cada uno de los planes de ordenamiento de dichos municipios, así como los instrumentos que dan los mismos para la asignación de usos y su consecuente planificación, una vez determinado ello, se pretende establecer las herramientas

⁶⁰ Información tomada del diario la Patria el día 22 de junio de 2011.

asignadas por la ley y si existen o no alternativas que permitan al Kilómetro 41 convertirse en el eje articulador de los procesos de integración regional en el ámbito local y nacional, que proyecten una dinámica dentro del ámbito competitivo y de sostenibilidad ambiental .

9.2.1. El Estatuto Urbanístico.

Desde el ordenamiento legal, se han denominado como el estatuto urbanístico a la ley 9° de 1989 y la ley 388 de 1997, normas que contemplan la Reforma Urbana y la Planeación Físico Territorial del territorio Colombiano, en la ley 388 de 1997 para la planeación del territorio, se contemplan los planes parciales como instrumentos mediante los cuales se pueden desarrollar los Planes de Ordenamiento territorial para áreas determinadas de suelo urbano y áreas de suelo de expansión urbana, para este efecto la misma norma ha establecido los aspectos que debe contener así:

La delimitación y características del área, definición precisa de los objetivos y las directrices urbanísticas específicas que orientan la correspondiente actuación u operación urbana, aprovechamiento de los inmuebles, la delimitación del espacio público, alternativas de expansión, los estímulos a los propietarios e inversionistas para facilitar procesos de concertación, integración inmobiliaria o reajuste de tierras u otros mecanismos para garantizar el reparto equitativo de las cargas y los beneficios vinculadas al mejor aprovechamiento de los inmuebles; los programas y proyectos urbanísticos que específicamente caracterizan los propósitos de la operación y las prioridades de su desarrollo, todo ello de acuerdo con la escala y complejidad de la actuación o de la operación urbana contemplada⁶¹.

Igualmente el plan parcial debe contener las normas urbanísticas que le son aplicables, usos de suelo, intensidad de ocupación y construcción, retiros, características del espacio público, trazado de las vías, delimitación de la red vial secundaria, redes de abastecimiento de servicios públicos domiciliarios, localización de los equipamientos colectivos; deben adoptarse los instrumentos de manejo del suelo, captación de plusvalías, reparto de cargas y beneficios, procedimientos de gestión, evaluación financiera de las obras de urbanización y su programa de ejecución, junto con el programa de financiamiento.

Igualmente la ley en cita establece que: *“La función pública del ordenamiento del territorio local se ejerce mediante la acción urbanística de las entidades distritales y municipales, referida a las decisiones administrativas y a las actuaciones urbanísticas*

⁶¹ Ley 388 de 1997 artículo 19, mediante el cual se definen los Planes Parciales.

que les son propias, relacionadas con el ordenamiento del territorio y la intervención en los usos del suelo.

Son acciones urbanísticas, entre otras:

1. Clasificar el territorio en suelo urbano, rural y de expansión urbana.” () ...

Es así como se tienen las siguientes definiciones según lo establece la misma ley:

“SUELO DE EXPANSION URBANA. Constituido por la porción del territorio municipal destinada a la expansión urbana, que se habilitará para el uso urbano durante la vigencia del plan de ordenamiento, según lo determinen los Programas de Ejecución.

La determinación de este suelo se ajustará a las previsiones de crecimiento de la ciudad y a la posibilidad de dotación con infraestructura para el sistema vial, de transporte, de servicios públicos domiciliarios, áreas libres, y parques y equipamiento colectivo de interés público o social.

Dentro de la categoría de suelo de expansión podrán incluirse áreas de desarrollo concertado, a través de procesos que definan la conveniencia y las condiciones para su desarrollo mediante su adecuación y habilitación urbanística a cargo de sus propietarios, pero cuyo desarrollo estará condicionado a la adecuación previa de las áreas programadas.

SUELO RURAL. Constituyen esta categoría los terrenos no aptos para el uso urbano, por razones de oportunidad, o por su destinación a usos agrícolas, ganaderos, forestales, de explotación de recursos naturales y actividades análogas.

SUELO SUBURBANO. Constituyen esta categoría las áreas ubicadas dentro del suelo rural, en las que se mezclan los usos del suelo y las formas de vida del campo y la ciudad, diferentes a las clasificadas como áreas de expansión urbana, que pueden ser objeto de desarrollo con restricciones de uso, de intensidad y de densidad, garantizando el autoabastecimiento en servicios públicos domiciliarios, de conformidad con lo establecido en la Ley 99 de 1993 y en la Ley 142 de 1994. Podrán formar parte de esta categoría los suelos correspondientes a los corredores urbanos interregionales.

Los municipios y distritos deberán establecer las regulaciones complementarias tendientes a impedir el desarrollo de actividades y usos urbanos en estas áreas, sin que previamente se surta el proceso de incorporación al suelo urbano, para lo cual

deberán contar con la infraestructura de espacio público, de infraestructura vial y redes de energía, acueducto y alcantarillado requerida para este tipo de suelo.

SUELO DE PROTECCION. Constituido por las zonas y áreas de terrenos localizados dentro de cualquiera de las anteriores clases, que por sus características geográficas, paisajísticas o ambientales, o por formar parte de las zonas de utilidad pública para la ubicación de infraestructuras para la provisión de servicios públicos domiciliarios o de las áreas de amenazas y riesgo no mitigable para la localización de asentamientos humanos, tiene restringida la posibilidad de urbanizarse.

9.2.2. La Ley Orgánica de Ordenamiento Territorial.

Mediante Ley 1454 de 2011 se dictan normas orgánicas sobre ordenamiento territorial y tiene como objetivo, entre otros dictar normas para la organización político administrativa del territorio Colombiano, establecer los principios rectores del ordenamiento; definir el marco institucional e instrumentos para el desarrollo territorial; definir competencias en materia de ordenamiento territorial entre la Nación, las entidades territoriales y las áreas metropolitanas y establecer las normas generales para la organización territorial.

Dicha norma define el ordenamiento territorial como un instrumento de planificación y de gestión de las entidades territoriales y un proceso de construcción colectiva de país, la diversidad cultural y físico-geográfica de Colombia; igualmente establece que la finalidad del ordenamiento territorial es promover el aumento de la capacidad de descentralización, planeación, gestión y administración de sus propios intereses para las entidades e instancias de integración territorial.

Como principios rectores, dicha norma establece entre otros, de especial interés para el tema de estudio, la regionalización con la cual se busca:

“El ordenamiento territorial promoverá el establecimiento de Regiones de Planeación y Gestión, regiones administrativas y de planificación y la proyección de Regiones Territoriales como marcos de relaciones geográficas, económicas, culturales, y funcionales, a partir de ecosistemas bióticos y biofísicos, de identidades culturales locales, de equipamientos e infraestructuras económicas y productivas y de relaciones entre las formas de vida rural y urbana, en el que se desarrolla la sociedad colombiana y hacia donde debe tender el modelo de Estado Republicano Unitario. En tal sentido la creación y el desarrollo de Regiones de Planeación y Gestión, Regiones Administrativas y de Planificación, y la regionalización de competencias y

recursos públicos se enmarcan en una visión del desarrollo hacia la complementariedad, con el fin de fortalecer la unidad nacional”.

Ahora bien, dicha norma establece una nueva figura para la planificación territorial, como son los **Esquemas Asociativos territoriales**, cuyo objeto es promover alianzas estratégicas que impulsen el desarrollo de las comunidades, las cuales se constituirán por: las regiones administrativas y de planificación, las regiones de planeación y gestión, las asociaciones de departamentos, las áreas metropolitanas, las asociaciones de distritos especiales, las provincias administrativas y de planificación, las asociaciones de municipios.

Estas asociaciones se conformarán, para prestar conjuntamente servicios públicos, funciones administrativas propias, obras de interés común o cumplir funciones de planificación, y procurar el desarrollo integral de sus territorios.

Los municipios podrán asociarse en cumplimiento de las funciones antes descritas, mediante convenio o contrato-plan (convenios interadministrativos) suscrito por los alcaldes respectivos previamente autorizados por los concejos municipales o distritales y para el ejercicio de competencias concertadas entre sí en un marco de acción que integre sus respectivos planes de desarrollo en un modelo de planificación integral conjunto.

Se crean además otras figuras que propenden por esa integración territorial denominadas Provincias administrativas y de planificación, mediante la cual dos o más municipios geográficamente contiguos de un mismo departamento podrán constituirse en una provincia administrativa y de planificación con el propósito de organizar conjuntamente la prestación de servicios públicos, la ejecución de obras de ámbito regional y la ejecución de proyectos de desarrollo integral, así como la gestión ambiental.

9.2.3. Plan de Desarrollo 2010-2014 Ley 1450 de 2011

El Plan Nacional de Desarrollo del Presidente Juan Manuel Santos está encaminado a obtener la prosperidad para todos y para ello se ha fundamentado en tres pilares como son: Estrategia de Crecimiento sostenido, una estrategia de igualdad de oportunidades y la consolidación de la paz en todo el territorio.

“Parte de la base de que el camino hacia la Prosperidad para Todos pasa, necesariamente, por una reducción de las desigualdades regionales, de las brechas de oportunidades entre las regiones de Colombia, es decir, por una mayor convergencia

*regional. La Prosperidad debe llegar a cada uno de los colombianos, y a cada uno de los municipios, distritos, departamentos y regiones donde viven*⁶².

Como mecanismo para la ejecución del Plan se contemplan instrumentos encaminados a la disminución de la pobreza en nuestro país, y para ello entre otros temas de gran importancia ha establecido un capítulo denominado “Convergencia y fortalecimiento del Desarrollo Regional” con el que se busca cumplir las METAS DEL MILENIO que fueron adoptadas mediante Asamblea General de las Naciones Unidas, para ello se determina:

“METAS DEL MILENIO. *De acuerdo con la meta del PND de alcanzar plenamente los objetivos del milenio, las entidades territoriales informarán a los ministerios, entidades competentes y el Departamento Nacional de Planeación, de la inclusión en sus Planes de Desarrollo de objetivos, metas y estrategias concretas dirigidas a la consecución de las Metas del Milenio, a las que se ha comprometido internacionalmente la Nación. El Conpes hará seguimiento al avance de las metas referidas en el presente artículo*⁶³.

Es decir que los planes de desarrollo de los mandatarios locales a partir de este momento, deberán estar encaminados al cumplimiento de las metas del milenio, en virtud a ello se crean **Sistemas Nacionales de Coordinación** integrados por autoridades nacionales y territoriales que quieran hacerlo, quienes actuarán bajo criterios de coordinación, concurrencia y subsidiariedad y que por adoptar las políticas concernientes serán tenidas en cuenta para la aprobación de proyectos de inversión financiados o cofinanciados con recursos de la nación de acuerdo a lo establecido en el artículo 7° del Plan de Desarrollo Nacional.

En cumplimiento de las políticas adoptadas, las entidades pueden celebrar “Contratos o Convenios Plan” o convenios interadministrativos en los cuales se establecerán las obligaciones y compromisos para la correcta ejecución por parte de las entidades que forman parte del sistema, actividades de las cuales deberán rendir cuentas al órgano de dirección del mismo para lo cual se le entregará la información que tengan.

La misma ley en su artículo 8° inciso 2° ha establecido que *“El Convenio Plan se entenderá como un acuerdo marco de voluntades entre la Nación y las entidades territoriales, cuyas cláusulas establecerán los mecanismos específicos para el desarrollo de programas establecidos en la presente ley que, por su naturaleza, hacen conveniente que se emprendan mancomunadamente con una o varias Entidades Territoriales”*.

⁶² Plan Nacional de Desarrollo 2010 – 2014.

⁶³ Plan Nacional de Desarrollo artículo 6°

Los Convenios, pueden incluir presupuesto de la nación, cuyos desembolsos tendrán lugar si el ministerio o departamento administrativo sectorial competente expide la certificación donde se indica que la entidad territorial cumplió plenamente con todas las obligaciones contraídas en el mismo, también es posible para la ejecución de estos contratos obtener la participación público privada.

Igualmente, contempla ESTRATEGIAS TERRITORIALES PARA LA SUPERACIÓN DE LA POBREZA EXTREMA. Estableciendo que: *“El Departamento Nacional de Planeación diseñará y orientará los lineamientos técnicos mínimos que los planes de desarrollo y los presupuestos de las entidades territoriales en materia de superación de la pobreza extrema deberían contener.*

El Gobierno Nacional coordinará a través de los mecanismos previstos en la presente Ley, que las estrategias para la superación de la pobreza extrema que formulen los departamentos, distritos y municipios contengan metas, programas, proyectos y recursos que estén incluidos en los planes de desarrollo y en sus presupuestos anuales”.

Dentro del capítulo que se ha denominado Crecimiento Sostenible y Competitividad y dentro del marco de vivienda y Ciudades amables ha hecho modificaciones a la figura del Plan Parcial en el sentido de que contempla bajo parámetros específicos, la ejecución de estos proyectos, solo con la licencia de urbanismo y sin necesidad de plan parcial, igualmente y para agilizar la habilitación de suelo urbanizable en suelo urbano o suelo de expansión urbana, solo se deberán adelantar los tramites del artículo 27 de la ley 388 de 1997 y 80 de la ley 1151 de 2007, sin necesidad de aprobación del Concejo.

9.2.4. Plan de Ordenamiento Territorial de Manizales.

El Plan de Ordenamiento Territorial del Municipio de Manizales, contempla dentro de sus instrumentos de planificación EL PLAN PARCIAL, el cual se define como:

“ un instrumento de planificación complementaria al Plan de Ordenamiento Territorial que actúa en áreas determinadas del suelo urbano o del suelo de expansión que requieran una intervención estratégica y una intervención integral que supere la tradicional gestión predio a predio, combina elementos propios del proceso de planificación territorial (la definición del espacio urbano en sus atributos y dimensiones) con el diseño de los sistemas e instrumentos para su gestión, que harán viables las propuestas de dicha planificación”.

9.2.4.1. Plan parcial para suelo de Expansión

El suelo de expansión urbana, deberá formular para su desarrollo un Plan Parcial orientado a detallar la forma de tratamiento de los futuros espacios urbanos. La urbanización de este tipo de suelos se fundamenta en aspectos tales como:

- El crecimiento demográfico actual y las proyecciones poblacionales del municipio en la vigencia del Plan de Ordenamiento, que haga prever la necesidad de asegurar áreas adecuadas para proyectos de vivienda, espacio público y equipamiento urbano, industria, entre otros.
- Los altos precios del suelo, la densificación y la intensificación de ciertos usos.
- La promoción de actividades que impulsen el desarrollo socioeconómico de la ciudad.
- La necesidad de ordenar el desarrollo urbano existente o generado por proyectos de infraestructura de gran impacto como vías, equipamientos, nuevas industrias, entre otros.
- La necesidad de garantizar el desarrollo armónico y equilibrado de la ciudad.

Visto desde la ley 388 de 1997, el Plan de Ordenamiento Territorial vigente asignó al sector del Kilómetro 41, las siguientes categorías⁶⁴:

- SUELO DE EXPANSIÓN URBANA: constituido por la porción del territorio destinada a la expansión urbana, que se habilitará para el uso urbano durante la vigencia del Plan de Ordenamiento.
- SUELO RURAL: constituido por los terrenos no aptos para el uso urbano, por razones de oportunidad, o por su destinación a usos agrícolas, ganaderos, forestales, de explotación de recursos naturales y actividades análogas. A su vez el suelo rural contiene la categoría de SUELO SUBURBANO, constituida por las áreas ubicadas dentro del suelo rural, en las que se mezclan los usos del suelo y las formas de vida del campo y la ciudad, que pueden ser objeto de desarrollo con restricciones de uso, de intensidad y de densidad, garantizando el autoabastecimiento en servicios públicos domiciliarios, de conformidad con lo establecido en la Ley 99 de 1993 y en la Ley 142 de 1994. Podrán formar parte de esta categoría los suelos correspondientes a los corredores urbanos interregionales.

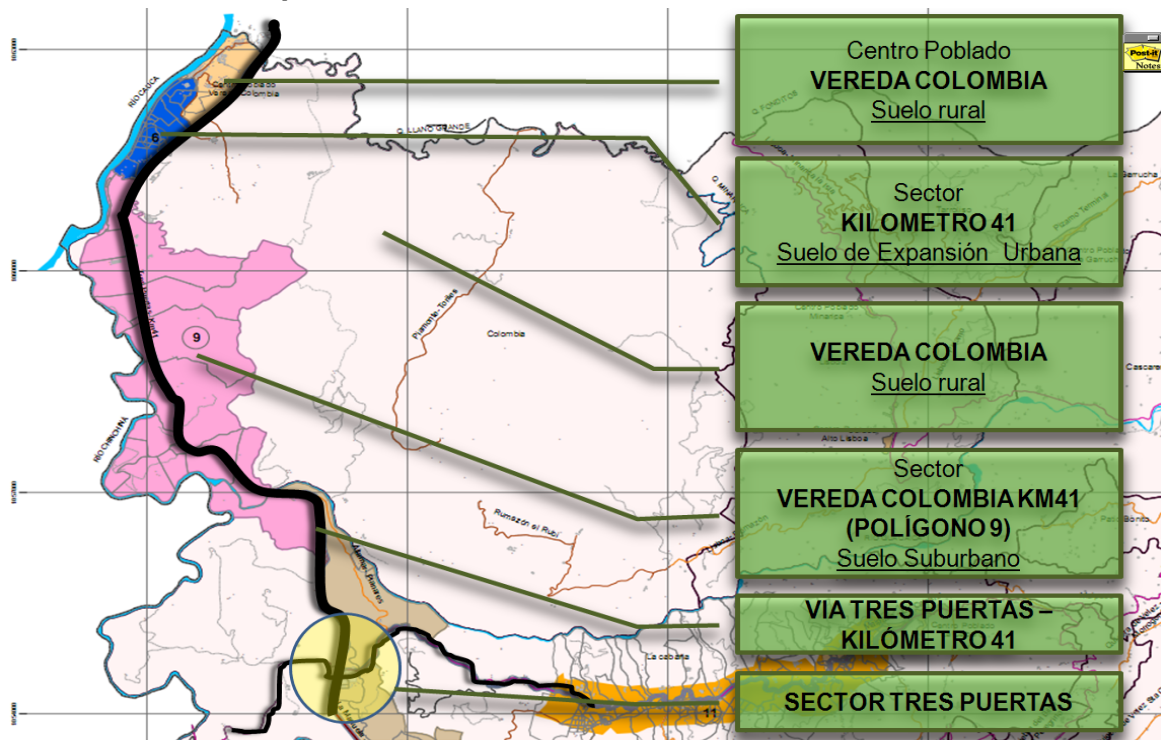
⁶⁴ Comentarios y Aportes Proyecto Puerto Seco- Arquitecta Claudia María Salazar Velásquez – Secretaría de Planeación Municipal de Manizales (2010).

- **SUELO DE PROTECCIÓN.** Constituido por las zonas y áreas de terrenos localizados dentro de cualquiera de las anteriores clases, que por sus características geográficas, paisajísticas o ambientales, o por formar parte de las zonas de utilidad pública para la ubicación de infraestructuras para la provisión de servicios públicos domiciliarios o de las áreas de amenazas y riesgo no mitigable para la localización de asentamientos humanos, tiene restringida la posibilidad de urbanizarse.

Así mismo lo manifiesta en su escrito la Arquitecta Salazar, el Concejo Municipal adoptó el acuerdo 508 de 2001 por medio del cual se adopta el Plan de Ordenamiento Territorial de Manizales, el cual fue modificado y adicionado por los acuerdos 573 de 2003, 663 de 2007 y 692 de 2008.

Dichos acuerdos, en relación al sector de Kilómetro 41, adoptaron entre otros, la siguiente cartografía, la cual de manera exacta con coordenadas geográficas, determinó la clasificación del suelo, atributo de carácter estructural que solo puede ser modificado en la revisión de largo plazo del POT.

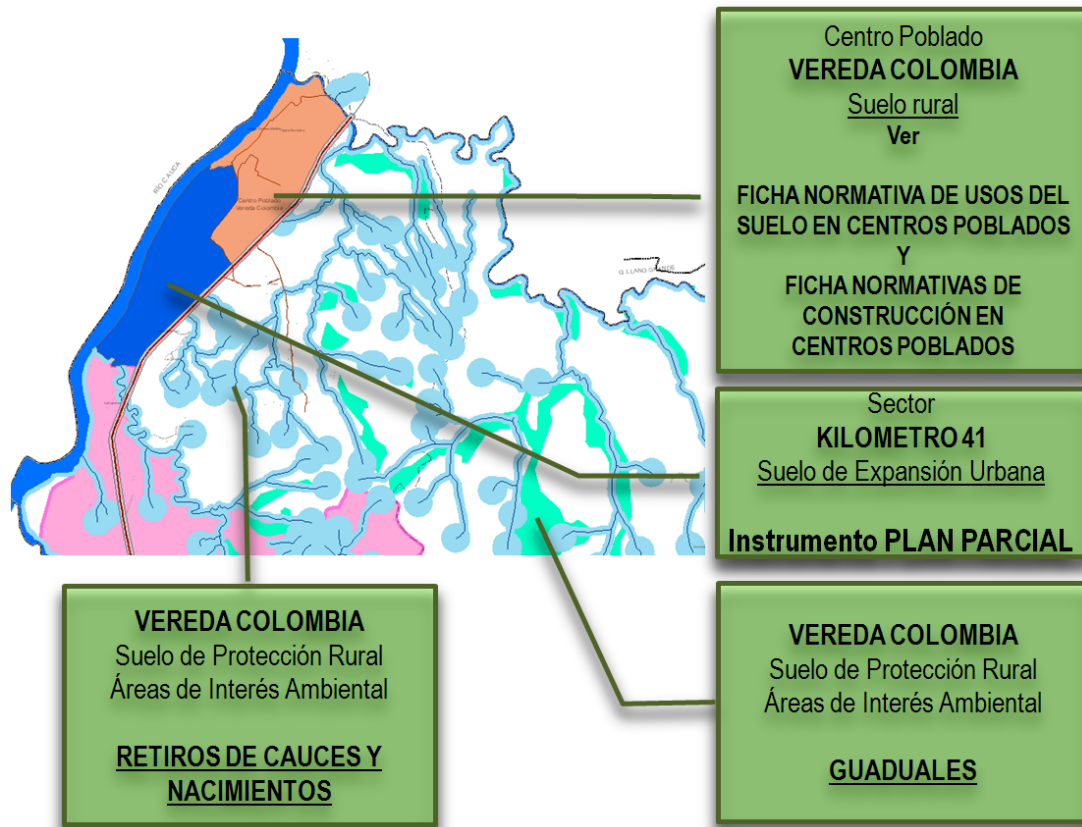
Mapa No. 13. Clasificación del Suelo Kilómetro 41



Fuente: Tipos de suelo - Comentarios y Aportes Proyecto Puerto Seco - construcción Claudia María Salazar (2010)

Se aclara que, los SUELOS DE PROTECCION RURAL, que fueron declarados como AREAS DE INTERÉS AMBIENTAL en el sector del Kilómetro 41 y que se visualizan en la siguiente imagen son: 30 m a cada lado de las Rondas Hídricas y 100 m de radio en los Nacimientos, Guadales, (Plano BR-86-1):

Mapa No. 14. Suelos de Protección Rural Kilómetro 41



Fuente: Tipos de suelo - Comentarios y Aportes Proyecto Puerto Seco. Salazar Velásquez. (2010)

El Plan de Ordenamiento Territorial, dentro de la categoría de suelo Rural incluye el suelo Suburbano, del cual forman parte los suelos correspondientes a los corredores urbanos interregionales, en los términos y localización que defina el POT.

El área de Suelo Suburbano en el Kilómetro 41 se encuentra delimitado en el polígono 9 y comprende la Vía Chinchiná – Kilómetro 41 Desde el puente Doménico Parma hasta el Kilómetro 41. Corredor caracterizado por la existencia de tramos con excelentes condiciones para desarrollos de tipo suburbano, e importante eje industrial dentro del contexto municipal.

De acuerdo con lo anterior, resulta importante para el proyecto, la inclusión en el texto de los usos que se permiten en el suelo suburbano así:

Tabla No. 28. Normatividad uso de vivienda.

	PARCELACION	INDIVIDUAL	OBSERVACIONES
LOTE MÍNIMO	10.000 mt2	2.500 mt2	
DENSIDAD MÁXIMA	4 Viv./Ha.		
ALTURA MÁXIMA	2 PISOS + altillo Contados a partir del nivel de acceso principal	2 PISOS + altillo Contados a partir del nivel de acceso principal	
INDICE DE OCUPACIÓN	15%	15%	
INDICE DE CONSTRUCCIÓN	20%	20%	
VÍAS	El proyecto urbanístico debe garantizar la conexión a la vía municipal, departamental o nacional, más cercana a este, así mismo se debe contemplar en el proyecto la respectiva vía de aproximación.		
VÍA PRINCIPAL INTERNA	Calzada: 6.00 mts. Andén o berma: 2.00 mts. a cada lado		La vía se hará con afirmado debidamente compactado, como mínimo
SENDEROS	Mínimo 2.00 mts.		
PARQUEADERO			
MATERIAL DEL CERRAMIENTO	Se debe realizar en cercos vivos.		
RETIROS DEL CERRAMIENTO RESPECTO AL EJE DE LA VÍA PRINCIPAL INTERNA.	5.00 mts.	5.00 mts.	Cuando se encuentre ubicado sobre una vía nacional, departamental o municipal, deberá respetar los retiros de franja establecidos
RETIROS DEL PARAMENTO RESPECTO AL EJE DE LA VÍA PPAL INTERNA.	10.00 mts.	10.00 mts.	
RETIROS DEL PARAMENTO RESPECTO AL EJE DEL SENDERO	6.00 MTS		
RETIRO DEL PARAMENTO CON RESPECTO AL LINDERO	5.00 mts.	5.00 mts.	
TIPO DE VIVIENDA	Unifamiliar y bifamiliar o vivienda principal y vivienda de mayordomo	Principal y mayordomo	

Fuente: Plan de Ordenamiento Territorial

Tabla No. 29. Normatividad Uso de Comercio, Industrial e Institucional Kilómetro 41.

	COMERCIO, SERVICIO E INDUSTRIA	INSTITUCIONAL	OBSERVACIONES
LOTE MÍNIMO	2.500mts2	10.000 mts2.	Para Industria Mediana (IM-3) y Pesada (IP-4) el lote mínimo será de 10.000mts2. Para industria especial (IE-5), el lote mínimo será de 20.000 mts2.
ALTURA MÁXIMA	4 pisos contados a partir del nivel de acceso principal	4 pisos contados a partir del nivel de acceso principal	Este requerimiento no aplica para la industria
INDICE DE OCUPACIÓN	30%	30%	
CERRAMIENTO	Se hará en cercos vivos.		

RETIRO DEL CERRAMIENTO RESPECTO AL EJE DE LA VÍA PRINCIPAL	Cuando se encuentre ubicado sobre una vía nacional, departamental o municipal, deberá respetar los retiros de franja establecidos		
RETIRO DEL PARAMENTO RESPECTO AL LINDERO	8.00 mts.	8.00 mts.	Para Industria Mediana (IM-3), Pesada (IP-4) y Especial (IE-5) los retiros están indicados en el Componente Urbano, numeral 2.5.2 Usos del Suelo, Industria, Requerimientos

Fuente: Plan de Ordenamiento Territorial

En el suelo rural según la determinación del Plan de Ordenamiento Territorial, se permiten los siguientes usos:

Tabla No. 30 Usos del suelo permitidos en el Kilómetro 41.

KILÓMETRO 41																				
USOS DEL SUELO	VIVIENDA				COMERCIO			SERVICIOS			INSTITUCIONAL			INDUSTRIA						
	TIPO	P E R M I T I D O	E X C E P C I O N	P R O H I B I D O	CLASE DE USO	NIVEL DE IMPACTO			CLASE DE USO	NIVEL DE IMPACTO			CLASE DE USO	NIVEL DE IMPACTO			CLASE DE USO	NIVEL DE IMPACTO		
						B A J O	M E D I O	A L T O		B A J O	M E D I O	A L T O		B A J O	M E D I O	A L T O		B A J O	M E D I O	A L T O
VU	X				C1	P	P		S1		P	P	IE-1	P	P	P	IDA-1	P		
VB	X				C2				S2			P	IE-2	P	P	P	IL-2		P	
VM				X	C3	P	P	P	S3				IE-3	P	P	P	IM-3			
VISR	X				C4				S4			P	IE-4			P	IP-4			
VAC				X	C5	E	E		S5	P	P		IS-1		P	P	IE-5			
					C6				S6				IS-2		P	P	ARG-1	P		
					C7				S7				IS-3				ARG-2		P	
					C8				S8	P	P	P	ISG-1	P	P		ARG-3			
					C9		P	P	S9			P	ISG-2			P				
					C10				S10			P	ISG-3			P				
					C11				S11			P	IC-1		P	P				
									S12	P	P	P	IC-2			P				
									S13		P	P	ICR			P				
									S14				IA-1		P					
									S15		P									
									S16		P	P								
									S17		P	P								
									S18		P									
									S19		P									
									S20											
									S21			P								

Fuente: Construcción propia a partir del Plan de Ordenamiento Territorial Manizales.

Convenciones: COMERCIO MINORISTA BÁSICO (C-1), COMERCIO DE USO EVENTUAL (C-3), COMERCIO INDUSTRIAL LIVIANO (C-5), COMERCIO DE RECUPERACIÓN DE MATERIALES (C-9), SERVICIOS DE REPARACIÓN PARA EL VEHÍCULO LIVIANO Y MOTOCICLETAS (S-1), SERVICIOS AL VEHÍCULO LIVIANO (S-2), ESTACIONES DE SERVICIO (S-4), TALLERES DE SERVICIO LIVIANO (S-5), SERVICIOS PERSONALES GENERALES (S-8), SERVICIOS DE ESPARCIMIENTO PÚBLICO (S-9), SERVICIOS PERSONALES ESPECIALES (S-10), SERVICIOS HOTELEROS (S-11), OFICINAS Y OTROS SERVICIOS (S-12), SERVICIOS BANCARIOS (S-13), JUEGOS DE SUERTE Y AZAR (S-15), OTROS SERVICIOS DE ESPARCIMIENTO (S-16), SERVICIOS RECREATIVOS Y DEPORTIVOS (S-17), SERVICIOS SOCIALES Y ASISTENCIALES (S-18), SERVICIOS GENERALES DE DEPÓSITO (S-19), SERVICIOS DE TELECOMUNICACIONES (S-21), INSTITUCIONAL EDUCATIVO GRUPO 1 (IE-1),

INSTITUCIONAL EDUCATIVO GRUPO 2 (IE-2), INSTITUCIONAL EDUCATIVO GRUPO 3 (IE-3), INSTITUCIONAL EDUCATIVO GRUPO 4 (IE-4), INSTITUCIONAL DE SALUD GRUPO 1 (IS-1), INSTITUCIONAL DE SALUD GRUPO 2 (IS-2), INSTITUCIONAL DE SEGURIDAD GRUPO 1 (ISG-1 – 2 -3) INSTITUCIONAL CULTURAL GRUPO 1 (IC-1), INSTITUCIONAL CULTURAL GRUPO 2 (IC-2), INSTITUCIONAL DE CULTO (ICR), INSTITUCIONAL ADMINISTRATIVO (IA-1), INDUSTRIA DOMÉSTICA ARTESANAL (IDA-1), INDUSTRIA LIVIANA (IL-2)

Es pues, así como el POT de Manizales, contempla para el sector del Kilómetro 41 varios tipos de suelo, Rural, Expansión, Suburbano y de Protección Ambiental; en el suelo de expansión se permiten usos de vivienda, siempre y cuando se adopte un Plan Parcial, mientras ello no se haga, solo se permite el uso agrícola o forestal.

9.2.5. Plan Básico de Ordenamiento de Neira.

Es ahora importante destacar los planes que se tienen visualizados por el Municipio de Neira en el área de influencia del Kilómetro 41, para su municipio, es por esto que se hace necesario dar una mirada al Plan de desarrollo y al Plan Básico de Ordenamiento de dicho Municipio.

Fotografía No. 5. Límites entre los Municipios de Neira y Manizales.



Fuente: Foto de los autores del 02/08/2011.

En el Plan de Desarrollo “TODOS POR NEIRA” PARA EL PERIODO 2008 – 2011 Acuerdo No 012 de 2008, se estipula

“La Administración Municipal mediante la aplicabilidad del Esquema de Ordenamiento Territorial, ejecutará las obras que permitan competitividad, así el poder contribuir en la ejecución de proyectos sociales y económicos del Municipio.

Ya desde la implementación del Plan Básico de Ordenamiento Territorial se visionaba la oportunidad para que el municipio aprovechara la construcción del aeropuerto de palestina y el posible desarrollo industrial del Kilómetro 41, para su competitividad desde los aspectos económicos.

En la búsqueda de ese desarrollo para el Municipio se ve como propicio, por la infraestructura de que se encuentra dotada el área de influencia de dicho territorio en el Kilómetro 41, impulsar en el mismo, estrategias que le permitan dar un mayor desarrollo al Municipio.

Para ello se tiene, desde lo físico territorial, la Puesta en marcha de una estación de gasolina; dentro del sector vivienda, promover el ordenamiento y construcción de condominios en el sector del Kilómetro 41 y/o los Planes.

También se ha visualizado el Kilómetro 41 como una oportunidad de jalonar el desarrollo, a través de la promoción del turismo ecológico, para lo que se proyecta la recuperación de vías, conservación de senderos, e implementar programas de reforestación con especies nativas.

El Municipio de Neira, dentro de su ordenamiento territorial, tiene clasificado el Suelo en urbano, de expansión, rural y de protección, la vereda del Kilómetro 41 se encuentra dentro del área rural, con predominancia en la ganadería.

Desde el Plan Básico de ordenamiento territorial⁶⁵ se ha determinado como zona industrial, el área que está localizada sobre el sector del Kilómetro 41, en la vereda San José del Municipio de Neira, en un área aproximada de treinta y cinco (35) has.

En dicha zona se tienen determinados los siguientes Usos:

- Industrias de medio y alto impacto.
- Bodegas.

⁶⁵ Plan Básico de Ordenamiento Territorial Decreto 026 de 16 de agosto de 2000.

- Estaciones de transporte de carga y descarga.
- Centros de investigación y capacitación.
- Estaciones de Servicios.
- Parqueaderos.

Para el ejercicio de cualquiera de estas actividades, deberá contarse con las respectivas licencias de construcción y ambientales.

El Municipio de Neira se comunica con el municipio de Manizales, directamente a través de la vía de carácter departamental Magallanes – Km 41 en 1.0 Km.

Se tiene por parte del Municipio diagnosticada la formación de un área metropolitana con los Municipios de la zona Centro-Sur del Departamento de Caldas como son Manizales, Chinchina, Villamaria, Palestina y Neira, con el fin de que se dinamice el progreso de la Región.

Dentro de los proyectos que se destacan en el diagnostico elaborado para la implementación del P.B.O.T se encuentra la Rehabilitación del transporte férreo desde el Kilómetro 41 hasta Tapias Estación Neira.

De igual manera, se contempla como potencial turístico el desarrollo rural del Kilómetro 41, es así como su suelo se encuentra dentro del AREA DE TURISMO Y CONDOMINIOS (A.T. C), al cual corresponden las áreas que cumplan con una riqueza paisajística y a lugares creados para tal fin. Dentro del Municipio estas áreas son todas aquellas que puedan estar ubicadas en cualquier parte de él y que no generen ningún impacto negativo en detrimento de otras explotaciones⁶⁶.

En el Municipio existen varias de ellas tales como: los miradores naturales de la vereda Armenia, el Alto del Roble en la vereda La Mesa, la vereda Pueblo Rico y el salto de Los Chorros en el sector de las Peñas en la vereda Pan de Azúcar.

Otras zonas de esparcimiento recreacional lo constituyen las ubicadas en la vereda Tareas y en la vereda San José en el sector del Kilómetro 41.

9.2.6. Plan Básico de Ordenamiento de Anserma.

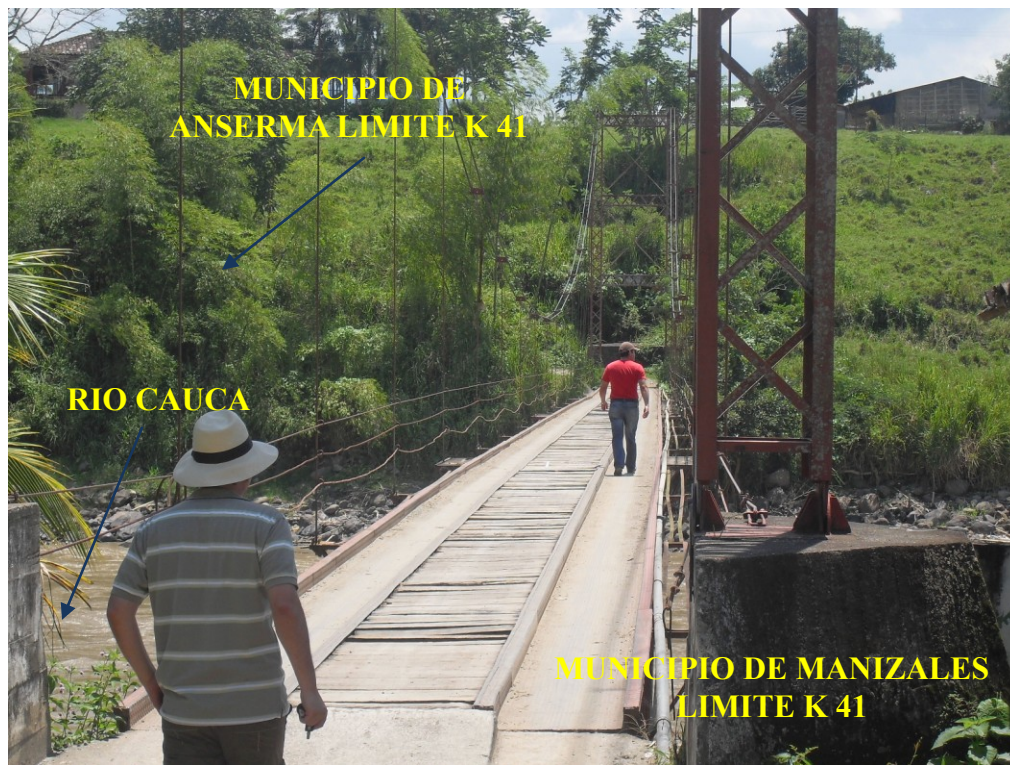
Ahora bien, en lo que hace referencia al municipio de Anserma (Caldas) el Plan de Desarrollo del Municipio de Anserma, no se encuentran proyectos que propendan un desarrollo en el área de confluencia con el Kilómetro 41.

El P.B.O.T contempla para el sector de la Vereda Alejandría la cual ocupa una extensión de 1.845 hectáreas, correspondiente a un 9,01 % del área total del municipio, ubicada

⁶⁶ Anexo 3 Documento técnico P.B.O.T. Neira.

en el sector sur este del municipio y que corresponde a las vegas del río Cauca, en límites con los municipios de Manizales y Palestina, una vocación agronómica en explotaciones bovinas, algunos cítricos y que por su clima es un sector apto para el desarrollo turístico.

Fotografía No. 6. Límites entre los Municipios de Anserma y Manizales.



Fuente: Foto de los autores del 02/08/2011.

La vereda la Alejandría, por su ubicación en límites con el Kilómetro 41, presenta importancia para el trabajo de grado que se viene desarrollando, por lo que nos centraremos en el análisis de lo que se contempla en el P.B.O.T. para esta zona del Municipio de Anserma; es así como según sus características biofísicas, el suelo se clasifica como piso térmico cálido, cuya temperatura media es mayor de 24 °C. La altura sobre el nivel del mar es inferior a 1.000 m. Su clima se califica como muy húmedo y perhúmedo. La precipitación puede variar de 2.000 a 6.000 mm. por año. La vereda hace parte de este piso térmico y a su vez se encuentra en dos unidades agroecológicas, así:

Unidad agroecológica Kb: Son suelos medianamente profundos formados a partir de sedimentos aluviales, moderadamente finos, originados por arrastre de los ríos, de fertilidad media alta, con buen drenaje. Son tierras aptas para la agricultura mecanizada, con uso potencial para cultivos semestrales como maíz, sorgo y soya y permanentes como cacao y cítricos, ganadería intensiva como prácticas adecuadas de manejo.

Unidad agroecológica Kp: Estos suelos son superficiales o profundos de fertilidad moderada, bien drenados, con erosión laminar en calvas y patas de vacas. Son tierras aptas para ganadería semi-intensiva, cultivos transitorios como maíz, frijol y tomate y permanentes como cacao, cañas y frutales.

De otro lado el río Cauca se utiliza para actividades agrícolas, pecuarias, pesqueras y recreativas principalmente, por lo que se visualiza con vocación hacia el turismo ecológico o ecoturismo y potenciales centros de condominios campestres.

9.2.7. Resultados de la Revisión a los Instrumentos de Planificación.

Del análisis realizado a los instrumentos de planificación de los Municipios de Neira, Anserma y Manizales se evidencia que tienen en común el desarrollo de la actividad turística, la implementación de una zona industrial y el desarrollo de condominios campestres. Desde el punto de vista de usos, tal vez el que le asigna más propiedades es el Plan de Ordenamiento Territorial de Manizales, en este orden de ideas, el Kilómetro 41, goza de suelo rural, suelo de expansión, suelo suburbano y suelo de protección.

Por ello es entonces pertinente analizar los instrumentos que pueden servir para el impulso del Kilómetro 41. Desde este punto de vista y teniendo en cuenta que el plan parcial, solo nos permite su uso para suelo urbano y de expansión urbana, sería una herramienta de utilidad en lo que tiene que ver con el suelo de expansión catalogado así para el Municipio de Manizales, pero nos dejaría por fuera una zona importante de dicho territorio como es el centro poblado o suelo suburbano, así como las posibilidades de integración con los otros Municipios debido a la connotación de suelo rural dada por los mismos a la porción de suelo que les corresponden y que confluyen de una u otra forma en el sector del Kilómetro 41.

Los Planes Parciales son instrumentos mediante los cuales, se complementan los planes de ordenamiento territorial, el cual cubre las áreas que se han delimitado en el suelo urbano y en el de expansión urbana, además de las áreas que deban

desarrollarse mediante unidades de actuación urbanística, macroproyectos u otras operaciones urbanas especiales.

El Plan Parcial busca una buena planificación en detalle, que no se puede lograr con el POT, para obtener un espacio urbano construido y habitado.

Como lo ha manifestado CAMACOL a FEDEVIVIENDA en el marco del foro Políticas de Suelo y Garantía del Acceso a un Hábitat Digno en Bogotá (2011).

“El Instrumento de Planificación más potente de que disponen las administraciones municipales para crear sistemas de gestión del suelo es el Plan Parcial, entendido no como una herramienta de diseño o de financiación, sino como lo que verdaderamente es : un instrumento para crear suelo urbano, a partir del reciclaje de área ya construida o por urbanizar. El Plan Parcial complementa el POT, revalúa el concepto de planeación predio a predio, y garantiza desarrollos equitativos en los que el costo de infraestructura vial principal y las redes matrices de servicios públicos se distribuyen entre los propietarios beneficiarios y se financian a través de tarifas, valorizaciones, impuesto predial o plusvalías”.

Es pues el plan parcial el instrumento apto para generar suelo urbano a través de desarrollos equitativos por medio de mecanismos de financiación, dado que reconoce la necesidad de planear el desarrollo, de manera integral incluyendo el espacio público, las zonas verdes, vías, cauces de ríos etc.

Las decisiones de planificación de un Plan Parcial deberán estar dotadas de herramientas que permitan conocer el comportamiento de los precios del suelo, la dinámica del sector inmobiliario, los procesos industriales, sociales y políticos que en su momento incidan en la realización del Plan.

La delimitación de las áreas contenidas en Planes Parciales deberán tener en cuenta los siguientes criterios:

- La coherencia con las estrategias generales de uso y ocupación del suelo del POT.
- La atención integral a problemas particulares del sector.
- El carácter morfológico homogéneo del sector.
- La viabilidad económica y financiera de las actuaciones urbanísticas necesarias para su ejecución.

Los Planes Parciales se pueden implementar en diferentes tipos de tratamiento, así:

- Conservación
- Renovación urbana
- Redesarrollo
- Mejoramiento Integral
- Desarrollo
- Expansión Urbana
- Mejoramiento del Espacio Público

El Plan Parcial se formula en sectores que urbanísticamente requieran cambios sustanciales para lo cual se utilizan los siguientes instrumentos de gestión del suelo:

- Integración Inmobiliaria
- Reajuste de Tierras
- Cooperación entre Partícipes
- Reparto Equitativo de Cargas y Beneficios
- Los índices de edificabilidad
- La adquisición forzosa de inmuebles urbanos
- La plusvalía Urbana
- Títulos Valores Equivalentes a derechos adicionales de construcción
- Los Bancos Inmobiliarios
- La Compensación en Tratamientos de Conservación
- Los Fondos de Compensación
- Cesiones Urbanísticas Gratuitas
- Contribución por Valorización
- Gestión Pública, Privada o Mixta
- Derechos de Construcción y Desarrollo

En este orden de ideas es importante ahora determinar si este instrumentos puede o no generar articulación para el desarrollo de la región; la figura del Plan parcial solo puede ser utilizada en suelo urbano o en suelo de expansión urbana, por lo que en el Kilómetro 41 en lo que respecta a nuestro Municipio podríamos pensar en planificar con este instrumento el área que ha sido determinada por el Plan de Ordenamiento Territorial como suelo de expansión, el área denominada como suelo suburbano puede ser planificado a través de los usos que le da el POT, con licencias urbanísticas, donde claramente se permite el uso de industria domestica artesanal e industria liviana.

Desde los PBOT de Anserma y Neira vemos como en dichos sectores se permite la vivienda campestre, e igualmente el establecimiento de industria, quiere ello decir que haciendo uso de los Ordenamientos Territoriales de estos Municipios se puede articular

un sin número de actividades comerciales, industriales, turísticas, de esparcimiento y vivienda que con el impulso apropiado integraría la región dándole a la zona del Kilómetro 41 la importancia estratégica que tiene. Existen otros instrumentos que se podrían utilizar para posicionar al Kilómetro 41, como un centro de Desarrollo Regional para lo cual se requiere de la voluntad de los entes gubernamentales para aunar esfuerzos y llegar a acuerdos por la consecución de un fin común: El desarrollo de la Región.

Estos nuevos instrumentos nos los da la ley Orgánica de Ordenamiento Territorial, tomando pues como referente los Esquemas Asociativos Territoriales, cuyo objeto es promover alianzas estratégicas que impulsen el desarrollo de las comunidades.

Mediante estas figuras se pueden constituir asociaciones tanto de municipios de un mismo departamento como de diferentes, igualmente regiones administrativas y de Planificación, convenios Plan y delegación, así como la creación de regiones administrativas entre dos o más departamentos que tengan continuidad geográfica.

9.3. LOS ACTORES SOCIALES E INSTITUCIONALES EN LA ESTRATEGIA DE PROMOCIÓN DEL KILÓMETRO 41.

Los procesos de desarrollo local comprenden un conjunto de acciones, funciones y responsabilidades, en las que interactúan tipos de actores en sus diversas expresiones no pudiendo verse hoy como responsabilidad únicamente de las instancias gubernamentales, sino que requiere de la participación de todos los actores sociales⁶⁷ que se desenvuelven en el espacio local.

Los avances en la articulación de actores son el producto de las transformaciones generadas de la descentralización y des universalización de las políticas sociales en la prestación de servicios, impactando profundamente en la matriz de relaciones entre el Estado y la sociedad. Los fenómenos de privatización de las empresas y servicios públicos generaron una nueva forma de vinculación entre el Estado y el sector privado, incorporando a este último en posiciones centrales a la gestión de las cuestiones públicas, consolidándose una redefinición de lo público, donde no se queda más asimilado estrictamente a lo estatal sino que incluye en su gestión a representantes del ámbito privado y de la sociedad civil.

⁶⁷ Se emplea la expresión actor social para hacer referencia a “cualquier conjunto social que comparte intereses y/o racionalidades en consonancia con algún problema, cuestión, situación o circunstancia y, por ello, posee un determinado grado de ‘preocupación por el resultado de la acción’. Así pues, en la realización de las acciones y actividades que se pretendan llevar a cabo, convive una pluralidad de actores sociales, cuyos intereses y distintas racionalidades pueden llegar a producir desencuentros y conflictos.” Aguilar y Ander-Egg, Diagnóstico social. Conceptos y metodología. Grupo Editorial Lumen, Buenos Aires, pág. 86

Otro elemento para la ampliación del espectro de actores que intervienen en la gestión pública se apoya, en parte, en la multiplicación de instituciones, grupos e individuos que se consideran representantes de la sociedad civil, que se encuentra construida "a partir de la conformación de grupos o movimientos plurales y autónomos de las acciones estatales y del mercado, vale decir, cuyo objetivo inmediato o primario no es la dominación política ni la acumulación de capital ", es decir, "los espacios de integración generados por la propia comunidad, que no se expliquen a partir de la autoridad estatal" (De Piero, 2005: 27).

Los escritos de Cohen y Arato, principales referentes de esta orientación, lo expresan claramente: la sociedad civil constituye *"una esfera de interacción entre la economía y el Estado, compuesta ante todo por la esfera íntima (en especial la familia), la esfera de las asociaciones (en especial las asociaciones voluntarias), los movimientos sociales y las formas de comunicación pública"* (Cohen y Arato, 2000:8). Esta delimitación operativa del campo de la sociedad civil se relaciona con la definición teórica que proponen estos autores para comprender la noción de sociedad civil *"en torno a una noción de movimientos democratizadores auto limitados que procuran extender y proteger espacios tanto para la libertad negativa como para la libertad positiva y volver a crear formas igualitarias de solidaridad sin obstaculizar la autorregulación económica"*.(Cohen y Arato. 2000. 36).

De igual forma se ha venido reconfigurando el papel que tiene el mundo académico en la promoción del desarrollo territorial, estos actores representados por instituciones o personas pertenecientes a entidades científicas, literarias, artísticas, y al mundo universitario que, gracias a su trayectoria, se constituyen en actores claves a la hora de construir confianzas, en el aporte de conocimiento, información o metodologías, además del prestigio y la legitimidad de que todavía gozan, son atributos que les permiten asumir un lugar de liderazgo o de mediación en los procesos de vinculación multiactoral. La contribución que pueden ofrecer las instituciones académicas no solo se orientan exclusivamente al campo de la producción de conocimiento, en la innovación como factor clave para el desarrollo, su rol actual traspasa esta frontera y abarca enfoques dentro de los contextos territoriales que cubren el fortalecimiento de la identidad local, ampliación de la esfera pública y democratización de la cultura política, como procesos de orden sociopolítico que requieren de un mayor conocimiento de los actores locales acerca de las condiciones y problemáticas del territorio.

En este marco, las universidades asumen una importancia especial en una perspectiva que se interesa fundamentalmente en la complejidad y densidad de la **trama** socio institucional, por la legitimidad y representatividad de las instituciones que conforman

esa trama, y por las reglas y valores que constituyen la cultura política de esa sociedad. Por lo tanto esta visión hace manifiesto que las instituciones dedicadas a la producción y transferencia del conocimiento forman parte del proceso social de construcción del territorio como actores, y que, por lo tanto, no pueden permanecer ajenas a la responsabilidad de participar en la formulación del proyecto político de transformación local o regional, tal como ha sido afirmado por Carlos Humberto González (entrevista aplicada), quien afirma que debe darse un espacio de reflexión académica y trabajar desde las diferentes disciplinas a través de una labor sociológica y antropológica.

Frente a este breve marco introductorio de actores inmersos en la tarea de emprender procesos de desarrollo local, que ya no puede verse como responsabilidad de las instancias gubernamentales únicamente, sino que se requiere de la participación de todos los seres que se desenvuelven en este espacio local, se entra a contextualizar desde la perspectiva asumida por el grupo investigador los actores tomados en cuenta para avanzar en la consolidación del área de investigación como centro articulador de las dinámicas de crecimiento económico y sociocultural de la subregión centro-sur .

El proyecto de investigación propone la **identificación** de los actores o agentes del desarrollo, que ante la información consolidada y recopilada en los instrumentos aplicados permiten realizar la **correspondiente identificación** y adicionalmente contribuir con aportes para avanzar en la delineación de capacidades y enfoque que demandan los procesos de construcción colectiva del desarrollo societal para no restringir el espectro de actuación.

Los instrumentos iniciales, el conversatorio y la aplicación de la entrevista soportaron la creación del tercero, la encuesta, la cual incorporo un inventario no exhaustivo de los actores citados por los grupos de participantes más el aporte de los tesisistas y que mediante la adopción de criterios relevantes permitieron medir "*el grado en que agentes gubernamentales y no gubernamentales interactúan en torno a una política pública específica*" (Cabrero, 2004:120) y valorar ese inventario propuesto de actores, previa clasificación agrupados en sectores.

En la sistematización de los resultados de la encuesta, bajo la adopción de los criterios expuestos (importancia e interés) se pudo establecer la importancia que acompaña a las diferentes instituciones del Estado en la medida que su intervención es necesaria para planificar, impulsar, convocar, articular y catalizar las iniciativas que impactan en el desarrollo de los territorios. Como se dijo, si bien no ocupan el papel central de otros tiempos su presencia continúa siendo una necesidad. Pero a su vez la aplicación de los instrumentos determinados dejaron en evidencia el escaso interés que brindan para asumir este conjunto de acciones y de atender un papel en la

convocatoria, liderazgo y articulación de fuerzas sociales que conduzcan a lograr las acciones concretas que impacten favorablemente en el bienestar de la sociedad.

Pensar el papel del estado en los procesos de desarrollo local obliga, en primer término, a diferenciar entre los tres niveles de gobierno que constituyen el sistema Colombiano, el Nacional, Departamental y Municipal. Esta distinción es fundamental dados los procesos de descentralización que reconfiguraron el rol a nivel central y la creciente relevancia del papel de los gobiernos Municipales como promotores del desarrollo territorial. En este marco, un análisis de experiencias de transformación a nivel local en nuestro país, deja en evidencia la complejidad de la cuestión de las competencias y atribuciones correspondientes a cada nivel; situación, que requiere buscar formas de articulación entre éstos para la implementación de las políticas de promoción de los ámbitos subregionales y locales.

De aquí que legalicemos las proposiciones que se generan en torno a un nuevo papel para que las instancias de gobierno local actúen como facilitador de oportunidades, coordinador y mediadores de los intereses de los actores que no siempre son coincidentes entre sí, sobrepasando esa función tradicional de obtener y asignar recursos y administrar con eficiencia. Ahora se incorpora la de liderar proyectos innovadores en dónde deben superar bloqueos, canalizar y diluir los conflictos, en fin articular los actores locales para dar un salto a la cerca que ha retrasado el avance en iniciativas que han sido propuestas y consideradas estratégicas en nuestro entorno dada la necesidad de avanzar sobre los fenómenos que dejaron huella como la apertura de mercados y la incursión en la globalización de los entornos comerciales y económicos.

En este entendido se reitera el papel que tiene la administración central y demás entidades u organismos descentralizados de carácter público en la concepción de alternativas que promuevan el desarrollo local y su articulación extra local, por que pese a que ya no sean vistas como únicas responsables de este tipo de acciones su responsabilidad como actores continua siendo fuerte ante las competencias que les delega la constitución y el reconocimiento de las fuerzas que constituyen el colectivo social.

De igual forma, encontramos que los resultados ubican en un segundo nivel de importancia las Instituciones académicas, como actores de fomento del desarrollo, esto por dos aspectos, el primero de ellos asociado a los resultados del instrumento donde se les identifica en términos de la importancia que han alcanzado lo cual asociamos con lo planteado en la introducción de este aparte, donde su manera de repensarse hoy no las liga estrictamente a la tradición que consideraba que el factor clave para el desarrollo se concentra en los procesos de generación y difusión de innovaciones

ligadas íntimamente con la dinámica territorial y segundo, el resultante de incursionar con sus programas en los fenómenos sociopolíticos donde sus aportes pasan de espacios empresariales cerrados y sectoriales a la esfera territorial que promulga "el conocimiento representa un bien colectivo: las empresas y el territorio en su conjunto participan en su producción (POMA, 2000b: 373).

La academia goza de neutralidad en la toma de decisiones pero direcciona claramente con sus aportes científicos y técnicos la toma de ellas y adicionalmente en este enfoque, se tendría el papel que juegan en la implementación de estrategias participativas de planificación y en los mecanismos de decisión sobre las vías de desarrollo de una comunidad, basados en la participación de los actores locales y la socialización del conocimiento.

Dentro del segundo subgrupo se destacan las empresas prestadoras de servicios públicos en términos de la importancia que ocupan, gracias a las coberturas restringidas en los servicios de agua y saneamiento básico, donde se obtienen mejoras sustanciales sin que sea suficiente para garantizar las condiciones óptimas en la promoción del área de estudio dada la descripción básica y técnica hecha en el marco contextual donde resaltan las limitaciones que se presentan.

Es acertado incorporar el papel que tendrían las empresas prestadoras de servicios públicos domiciliarios (agua, energía, saneamiento, gas y comunicaciones) ya que deberán soportar las inversiones que demande la ejecución de obras que permitan llevar los servicios a este espacio de la geografía territorial como condición sinequanum. Este es quizá uno de los principales obstáculos que se tiene ante las proporciones de recursos económicos que se demandarían y sobre los cuales no se han generado propuestas o preacuerdos para realizar estudios preliminares que soporten la consolidación de alternativas viables y óptimas dentro de las contraprestaciones favorables a sus intereses.

Esto sin olvidar el papel que compete en importancia al sector empresarial, como actores relevantes en la medida en que definen, con sus acciones u omisiones, las características de la economía local por el papel que ocupan en la promoción del desarrollo endógeno, en la definición del perfil del sistema productivo local y en la generación de empleo. Además, las posibilidades de crecimiento de estas empresas –pequeñas y medianas (Pymes)- suele estar enérgicamente entrelazada con las capacidades del territorio, generando una relación de interdependencia con su entorno.

Estas condiciones hacen que la interacción entre los Municipios y los empresarios catalogados como medianos y pequeños resulte más habitual que la que se despliega con la dirigencia de las grandes empresas de órbita extra local. En síntesis

un actor relevante para avanzar en la construcción de lineamientos se suscribe a la participación empresarial sin distinción de su carácter público o privado.

Lo anterior, contrasta con las percepciones de los participantes en la investigación y del grupo de estudio, si retomamos de la sistematización de los instrumentos en lo referente al capital económico, donde el área de estudio es huérfana de la gestión privada para la inyección de recursos tendientes a propiciar crecimiento económico y segundo sino olvidamos que en materia de interés tanto el sector público como privado alcanzaron reconocimientos bajos en la aplicación de acciones conducentes a una consolidación del Kilómetro 41 dentro de la integración de la región centro-sur.

El papel del sector privado debe ser concretado y puntualizado en la promoción del desarrollo, ante el bajo interés identificado y el nivel de importancia destacado, bastante conceptualizada y reconocido en la transformación y caracterización del tejido económica que fortalece uno de los pilares sobre los cuales se soporta la satisfacción de las necesidades del colectivo social.

En este punto, donde se logra obtener una excelente identificación de los actores de primer nivel llamados a contribuir en la composición de las alianzas requeridas en pos de retomar las acciones para la promoción del Kilómetro 41, como núcleo de integración, debemos realizar un llamado respetuoso y especial a las distintas fuerzas políticas, de manera que prioricen el interés de la mayoría de la población sobre los intereses partidarios y en este sentido que contribuyan al desarrollo, con su identificación, apoyo y respaldo a los esfuerzos que se encuentran en marcha para culminar en la ejecución de los proyectos que vitalizan el área de estudio o que permiten a través de su gestión jalonar los recursos necesarios en la consolidación de las obras de infraestructura que demanda la región para una articulación con el territorio nacional.

Dentro de los resultados de la encuesta los actores políticos se ubicaron en un tercer subnivel en materia de importancia (0.70) y su interés considerado bajo (0.30) aspectos que a nuestro criterio deben ser revaluados dada su vocería y representación departamental en las instancias del orden nacional, encargadas de apalancar el crecimiento regional con la asignación de partidas presupuestales y brindar el apoyo técnico y tecnológico requerido.

De otro lado, dentro del segundo subconjunto de actores donde gravitan las organizaciones de la sociedad civil, debemos puntualizar que tanto por parte de los encuestados como de los actores se evidencia en muchas de ellas escasez de articulación y sus resultados como agentes promotores y gestores del desarrollo local aún continua sin resolver, por los resultados analizados bajo el criterio de “interés” ya

que en materia de “importancia” se reconoce a varias de ellas su capacidad de contribuir a la generación de propuestas o acompañar acciones que pretenden dar ejecución a proyectos que tienen impactos favorables dentro del contexto local.

En este complejo escenario conformado por organismos de la sociedad civil sumamente diversos, las tipologías de participación son factores objeto de construir si cavilamos en la existencia de tipologías de participaciones unas con contenidos más de recepción y notificación de los procesos donde el nivel propio de participar es bajo o nulo, frente a otras donde los actores sociales gozan de un grado de intensidad en la ejecución de acciones o su relación queda estrechamente ligada a la implementación en un esquema de asociación con lo público o privado donde se les permite intervenir en decisiones ante el diseño, condiciones y forma de concebir el programa o proyecto y finalmente la participación donde se concentra intervención en el control y fiscalización de las acciones ejecutadas.

Pese a este nivel de complejidad que acompaña la participación de las organizaciones civiles identificamos que un cuarto actor vital lo constituyen este tipo de organizaciones al observar el empeño que muchas de ellas han entregado en la generación de propuestas, búsqueda de financiamiento, acompañamiento en aportes o seguimiento y control a iniciativas que parten de otros sectores del entorno territorial, como se presenta en el instrumento, aunque su grado de importancia no es relevante el interés que brindan constituye un factor interesante para apalancar la consolidación del Kilómetro 41, dentro de la subregión centro-sur del Departamento, no podría puntualizarse el número de organizaciones que estarían involucradas porque esto estaría sujeto a la motivación misma que ellas brinde o el provecho que se encuentre ligado a cada una, al reconocer la amplitud y complejidad de las organizaciones de nuestra sociedad civil.

Especial renglón ocupan los voceros de las comunidades de barrio o corregimiento dado a que su legalidad es producto de procesos de elección popular y directamente se ven afectados por las decisiones que se tomen para impactar sus contextos, importancia plenamente reconocida en la aplicación del instrumento con puntajes de (0.95) en materia de importancia aunque su interés se vea poco destacado (0.55) ante la ausencia de conocimiento en los temas que involucra el desarrollo y su afinidad de tipo partidista a criterio de varios de los entrevistados al interrogarles sobre la opinión de lo que ha sido la participación comunitaria frente a los asuntos de planificación territorial.

En las organizaciones de la sociedad civil al igual que dentro de los actores de orden Institucional y político se identifica el poco interés que se brinda en la actualidad (por varias de ellas) a las iniciativas de articulación regional y fortalecimiento del crecimiento

endógeno a través de sus órganos directivos y gerentes designados, faltando en buena forma al cumplimiento de sus objetivos y fines que constituyeron los pilares de su fundación.

Dentro de las organizaciones de la sociedad civil llama la atención el caso puntual, del parco interés atribuido por los encuestados a instituciones como la Corporación para el Desarrollo de Caldas (importancia 0.60 e interés de 0.30) , el Comité Intergremial de Caldas (importancia 0,75; interés 0,50) y el Centro de Estudios Regionales Cafeteros y Empresariales-CRECE (importancia 0,75; interés 0.35) en sus contribuciones a la promoción del desarrollo del entorno local, quizá por las faltas reiterativas y evidentes afiliadas a temas de legitimidad interna, de ausencia de consensos en sus instancias directivas, de liderazgos no revalidados, de vinculo a relaciones clientelistas o bajo grado de transparencia en lo que respecta al uso de los recursos propios y entregados en administración para ejecutar proyectos.

De igual forma se otorga un reconocimiento especial de parte de los entrevistados, encuestados y grupo investigador a la labor que adelanta la Cámara de Comercio de Manizales (importancia 0,85; interés 0,75) por su participación activa en el soporte a la integración y en especial de la subregión centro-sur, en los proyectos de infraestructura, sociales y empresariales garantizando soluciones reales a las necesidades de la región. Soluciones producto de las alianzas interinstitucionales e integrando además representantes de instituciones internacionales como la GTZ o del orden Nacional como el DNP que con sus contribuciones técnicas, económicas y su compromiso y colaboración han otorgado confiabilidad y transparencia a los proceso liderados por esta organización.

Esta posición de la Cámara de Comercio ha permitido avanzar en los peldaños de la escalera de confianza que se requiere en la articulación de los intereses y compromisos del sector privado con los procesos de desarrollo, desligando aquellos actores con poder reconocido localmente, que tienden a utilizar su influencia para desnaturalizar, orientar o limitar, según el caso, la capacidad de decisión gubernamental o de instituciones reconocidas en ámbitos académicos y de la sociedad civil, bloqueando la articulación horizontal requerida en las propuestas de promoción del territorio.

En conclusión el análisis identifica en buena medida del grupo de instituciones y organizaciones de la sociedad civil (por el nivel de importancia reconocido) consideradas actores que conjugando sus esfuerzos deben encauzar su accionar en la búsqueda y generación de los procesos que contribuyan al desarrollo de la subregión centro-sur y de su proyección sobre Colombia y el mundo. Sin embargo ante el poco interés que se percibe es necesario que se tomen los correctivos pertinentes para comprobar su verdadero compromiso en acompañar este tipo de iniciativas.

Es claro que la presente investigación no pretende reseñar y calificar la ausencia de compromiso de los diferentes actores pero deja la percepción que contrasta con su rol dentro de las dinámicas de la concepción del desarrollo con una objetiva lectura de las situaciones económicas y sociales actuales y soportadas en indicadores y análisis que permiten concluir que lo aquí afirmado es totalmente alineado con el retraso que presenta nuestro entorno geográfico en materia de infraestructura vial, e integración económica y social.

Las gráficas de la sistematización igualmente reflejan ausencia de actores acoplados para sacar adelante el variado portafolio de propuestas en relación al espacio geográfico del Kilómetro 41, varias de ellas concebidas desde hace más de cuatro décadas, producto de un portafolio extenso de razones donde las connotación políticas en las esferas de actores enlistados son la coyuntura que inhibe la concertación y articulación para el logro de un desarrollo socialmente alcanzable en armonía con una sustentabilidad ambiental.

9.4. LINEAMIENTOS DE INTEGRACIÓN REGIONAL - VEREDA COLOMBIA, KILÓMETRO 41.

A continuación esbozamos lineamientos considerados de importancia dentro de la promoción de desarrollo del Kilómetro 41 y que serán abordados a partir de las dimensiones físico territorial, ambiental, social y económica, privilegiadas desde la concepción de desarrollo de Manfred Max-Neef, Adicionalmente los aportes de los participantes en el proceso investigativo a través de diferentes instrumentos y el criterio propio de los investigadores.

9.4.1. Dimensión Ambiental

Desde el punto de vista ambiental el Kilómetro 41 se encuentra articulado al paso del Río Cauca a todo lo largo de la vereda, el cual actualmente por la gran cantidad de sedimentación que registra, no es apto para la navegabilidad, por lo que es de vital interés proteger y preservar las zonas de mayor valor ambiental, tanto en la zona de estudio como en el resto de la región (ríos, bosques, zonas de elevada pendiente, etc.), interviniéndolo para mantener su diversidad biológica cuando sea necesaria.

En este mismo sentido, y teniendo presente que el corredor del río Cauca es el eje ambiental articulador de la región, en el cual vierten sus aguas diferentes ríos de la misma, es necesario adelantar planes de manejo y recuperación de la cuenca del Río

Cauca, tal y como se plasmó en la versión preliminar del documento interno de Corpocaldas, denominado Plan de Gestión ambiental regional PGAR 2007 – 2019⁶⁸.

Para ello es importante analizar la calidad y la disponibilidad de las aguas y tomar medidas a fin de preservarlas y mejorarlas.

Con el fin de adelantar diversos proyectos para la región, se debe propender por una continuidad ambiental entre las áreas protegidas y la implementación de zonas verdes producto de procesos de planeación, con el fin de evitar la fragmentación de los espacios naturales, uniéndolos mediante corredores o anillos verdes, y apoyándose en los cursos de agua existentes y sus riberas.

Es importante también adelantar programas de recuperación de las áreas de amortiguación de impactos en las riberas de los ríos mediante la reforestación del perímetro de protección, con plantas nativas de la región y trasladando el pastoreo a zonas planas que no sean susceptibles de procesos erosivos o que por lo menos no pongan en riesgo la comunidad, ya que como se pudo establecer dentro del acápite de amenazas y riesgos dado, por el sobrepastoreo se presentan fenómenos erosivos.

Mantener o si es posible aumentar la biodiversidad de la región, y los ecosistemas, reglamentando usos que permitan el crecimiento poblacional organizado, donde las construcciones y las parcelaciones sean acordes con el entorno rural y contribuyan a su sostenibilidad. Preservar el paisaje, especialmente aquel susceptible de deterioro por la intervención del hombre en el desarrollo de actividades urbanísticas, industriales y agroindustriales.

Este urbanismo debe ir acorde con el paisaje que la circunda, por tanto debe dársele aplicación a las normas que rigen la materia y así evitar la ocupación de los retiros de las vías, el paisaje amurallado que ya se observa en algunas de las viviendas de la zona y que chocan con el entorno de la misma.

No permitir la ocupación de suelos inundables por parte de infraestructuras y actividades constructivas y propender por la reubicación de los asentamientos que se ubican en dichas zonas como se pudo observar especialmente en los límites con Neira y que ya se encuentra identificado en el marco contextual dentro del estudio realizado por Restrepo (2007), así mismo Rodríguez, 2011, manifiesta la necesidad de repensar el modelo de ocupación a través de la Revisión de los Planes de Ordenamiento.

⁶⁸ Corporación Autónoma Regional de Caldas (Agosto 2007)

Estas zonas que presentan riesgos por inundación como la desembocadura de la quebrada Llano Grande en el Río Cauca, puede ser catalogado en los planes de ordenamiento del municipio de Anserma, Neira y Manizales como zona de conservación fluvial.

Ejecutar un manejo adecuado de las aguas residuales propendiendo porque el recurso hídrico no sea contaminado por un inadecuado tratamiento de las mismas e igualmente hacer una distribución del mismo según su destino final.

Dentro de las amenazas que se presentan en la zona, aparte de inundación se encuentra la de incendio, con el agravante que en la zona no existe un cuerpo de bomberos que pueda reaccionar ante la ocurrencia de un siniestro de esta clase, por lo que es importante la implementación del mismo para atender dichas emergencias.

Es vital, tener en consideración la infraestructura que se está desarrollando alrededor de la zona de estudio, tanto las existentes, las recientes y las previstas ya que generan un alto índice de conectividad y por tanto afectan los ecosistemas, por lo que deben tomarse medidas tendientes a mitigar los impactos especialmente en lo que tiene que ver con la fauna y la flora.

9.4.2. Dimensión Físico-Espacial.

En razón de su posición relativa entre ciudades y sistemas urbanos próximos, su infraestructura vial, que la hace equidistante de ciudades como Medellín y Cali, con los proyectos viales como la autopista de la montaña, la habilitación de la vía férrea, la consolidación del aeropuerto de Palestina, el río Cauca, el Kilómetro 41, se constituye un espacio de nexo y articulación territorial de innegable valor potencial, así lo afirmaron también todos los entrevistados quienes estuvieron de acuerdo en que goza de una posición estratégica para el fortalecimiento de la subregión centro-sur del departamento de Caldas, pensamiento este que comparten plenamente los investigadores y que en el conversatorio se dejó evidenciado por Alvaro Gutierrez Arbelaez.

El hecho de que el territorio del Kilómetro 41 se sitúe en un punto de cercanía o distancia entre sistemas, constituye una fortaleza territorial, y no una debilidad o amenaza asociada a la marginalidad, si se refuerza su articulación con espacios adyacentes, como la conectividad, al tiempo que se impulsan iniciativas y proyectos estratégicos, es posible generar atracción y nuevos flujos a través de la región, pronunciamiento que es compartido por Wilford Rincón Arango, quien manifiesta *“que las decisiones de desarrollo del territorio se tienen que tomar es en función de esa conectividad que se está generando previa.”*

Es así que , para que esa conectividad sea eficiente, se requiere optimizarla tanto en infraestructura como en comunicaciones, debe existir una interrelación entre los actores locales, los regionales y los nacionales, para que se dé la conexión hacia el desarrollo de la misma, para ello, será necesario impulsar proyectos de gran envergadura, reglamentar los usos del suelo, dotar de equipamientos públicos, garantizar la accesibilidad a los sistemas de transporte público, educación, salud, generar empleo y capacitar a la comunidad para ello, y en general crear un sistema de bienestar social cuya gestión puede corresponder a la región y aún más a la nación, Carlos Humberto González y Andrés Felipe Betancur en la entrevista comparten el criterio de que a la comunidad hay que formarla, educarla, se deben formar líderes y verdaderos ciudadanos.

Es importante en este contexto aplicar los principios de complementariedad y cooperación, postulados para la región entorno al territorio que une a los Municipios a través del ordenamiento territorial a escala intermedia así como en lo que tiene que ver con la porción que los une a fin de coordinar actividades conjuntas que impulsen el desarrollo económico, procurando el bienestar de la comunidad y amparando los ecosistemas ambientales en el interés de la región.

A lo largo de todo el proceso de investigación, se ha podido recopilar información acerca de los diferentes instrumentos de planificación que se encuentran reglamentados en nuestro país, y teniendo claro los usos de suelo que le han sido dados a la zona por los Municipios que en el convergen podrían plantearse diferentes lineamientos para el desarrollo de la región. Recordando que sobre el Kilómetro 41 convergen los municipios de Neira, Anserma y Manizales donde es importante que se articulen los Planes de Ordenamiento, en el área rural, respetando los usos de suelo de protección y consolidando principios de sostenibilidad ambiental como proceso de desarrollo.

Los usos dados van desde zona de expansión urbana, suelo suburbano, rural hasta uso turístico, habitacional, pequeña y mediana industria, donde además se puede pensar en un desarrollo agroindustrial.

En este orden de ideas y teniendo en cuenta los principios de complementariedad y cooperación antes enunciados, se pueden aplicar un sin número de instrumentos para impulsar la integración regional en el Kilómetro 41, como sería en el marco de la ley orgánica de ordenamiento territorial, los Esquemas Asociativos Territoriales, la cual tiene por objeto la promoción de alianzas estratégicas que impulsen el desarrollo de las comunidades.

Desde el entendido de que la formulación de un plan de desarrollo regional es factible, la utilización de la figura de las provincias administrativas y de planificación que como ya lo vimos permite asociarse para la prestación de servicios públicos, obras y proyectos de ámbito regional.

Existe otra posibilidad y es la de que cada uno de los municipios que convergen en el Kilómetro 41 en la formulación de sus respectivos ordenamientos territoriales, asigne usos de suelo similares en dicha zona y establezcan el instrumento por el cual podría planificarse dicho territorio como por ejemplo el plan parcial.

Con una reglamentación de usos similares, el establecimiento de proyectos que impulsen la región, la voluntad de los diferentes actores y la utilización de esquemas asociativos, como los convenios interadministrativos, es posible materializar los proyectos formulados en pro del posicionamiento del territorio como un nodo de desarrollo para la región.

En la visita de campo realizada al Kilómetro 41, se pudo observar la carencia de planificación territorial, el crecimiento desorganizado, la falta de homogeneidad en el urbanismo, la construcción de viviendas sin el cumplimiento de los requisitos legales, por lo que es importante que el centro poblado y el área de expansión gocen de una reglamentación clara, es necesario reubicar las familias que habitan al margen de la red férrea y las que se encuentran en las zonas de retiro de los cauces y que son propensos a inundaciones, para ello se deben diseñar planes de vivienda, tanto de interés prioritario como de interés social, dada la condición económica de las familias que allí habitan, de otro lado y teniendo en cuenta el potencial de la zona se deben establecer las zonas para vivienda campestre.

9.4.3. Dimensión Social.

De acuerdo con James Midgley 1995 el desarrollo social es *“un proceso de promoción del bienestar de las personas en conjunción con un proceso dinámico de desarrollo económico”*.⁶⁹ *El desarrollo social es un proceso que, en el transcurso del tiempo, conduce al mejoramiento de las condiciones de vida de toda la población en diferentes ámbitos: salud, educación, nutrición, vivienda, vulnerabilidad, seguridad social, empleo, salarios, principalmente. Implica también la reducción de la pobreza y la desigualdad en el ingreso. En este proceso, es decisivo el papel del Estado como promotor y coordinador del mismo, con la activa participación de actores sociales, públicos y privados”*.

⁶⁹ James Midgley, *Social Development: The Developmental Perspective in Social Welfare*, Londres, Sage, 1995, 8

En el aspecto social, debe tenerse que el desarrollo debe ser incluyente, donde se busque no solo disminuir la pobreza desde el punto de vista económico, sino la pobreza desde las capacidades, opciones, iniciativas, las ambiciones, seguridad, proyección de la comunidad, que le permita tener unos niveles de vida digna y el ejercicio de derechos civiles, culturales, políticos, económicos etc.

La población debe encontrarse en capacidad de pensarse, de sentirse, de proyectarse, de ejercer sus libertades y exigir sus derechos, en ejercicio de la apropiación de la ciudadanía que le ha sido conferida por mandato constitucional.

En este sentido la población que ocupa el centro poblado del Kilómetro 41, según lo que se pudo establecer tanto de la observación como de las entrevistas realizadas, requiere del fortalecimiento en el aspecto social, ya que es una comunidad donde la presencia estatal es deficiente, la comunidad demanda procesos de formación, académica, cívica, laboral, que le permita apropiarse de su condición de ciudadano que habita el territorio en el cual vive y no solo tener la calidad de ocupante del mismo, siendo parte activa en las decisiones que se tomen para él y no un simple espectador.

En la entrevista realizada a Carlos Humberto González – Docente de la Universidad de Manizales, consideró que la comunidad del Kilómetro 41 no tiene apropiación del conocimiento, no se entiende que en una sociedad futura se requiere investigar, igualmente afirma: “ Las mesas sectoriales siempre van a tener en las personas la necesidad de digerir lo que hay nuevo por fuerza y asumir una posición sobre lo que aspira a proponer, generalmente salen cosas muy comunes, la participación es muy restringida y se convierte en un validador de proceso”.

Ha de tomarse consciencia por parte de los actores gubernamentales y privados de la importancia de generar en dicho espacio geográfico, una apropiación del territorio propiamente dicha y por ende velar por el bien estar de la sociedad que la conforma, para lo cual deberán tomarse medidas educativas y laborales para que no se den procesos migratorios de los jóvenes que culminan su formación secundaria y por el contrario contribuyan al crecimiento de su región.

Por ende es necesario darles los medios necesarios para que consigan desarrollar sus potencialidades, que les permita desdoblarse su creatividad y productividad conforme con sus necesidades e intereses.

Ahora bien, este bien estar debe ser pensado en términos de dignidad humana, es decir propendiendo por que se suplan las necesidades básicas, como, salud, recreación, cultura, transporte, infraestructura vial, y toda clase de equipamientos públicos.

En la medida que en la zona se cristalicen proyectos es necesario que su población sea participe de ellos, deben ser informados, capacitados y vinculados a la fuerza laboral de los mismos, la fuerza laboral debe salir de la región, para que no solo se dé un crecimiento económico sino el mejoramiento del nivel de vida de sus habitantes.

Aunque ya se enuncio, ha de recalcarse que al llegar nuevas alternativas laborales, empresariales etc., es necesario que se normativicen los usos para vivienda, ya sea de interés prioritario, para las personas que cuentan con escasos recursos económicos o que por diferentes razones han de ser reubicadas, de interés social o vivienda campestre en el caso de que se dé allí un desarrollo turístico o sea tenida como área ideal para la segunda vivienda.

El desarrollo humano de la región, se puede dar en la medida en que se consolide un compromiso público y privado de gobernabilidad para gestionar recursos y servicios, el desarrollo de aptitudes, la satisfacción de los derechos y la práctica de la democracia y por qué no, como lo sugiere Luis Alberto Giraldo Fernandez, *“Intervención de actores con capacidad de llegar a instancias nacionales y gestionar los proyectos que promueven el crecimiento de la región”*.

Se requiere la representación de la colectividad con liderazgo público y un acuerdo con los actores políticos encaminado a buscar las maneras de dinamizar el desarrollo y consolidar la inclusión de la justicia social, coexistencia pacífica, apoyo productivo y saludable.

En el proceso de inclusión debe generarse la integración de la subregión para impulsar el desarrollo de la misma, educar en la tolerancia, el respeto por la diferencia, cultural y de género.

Deben aprovecharse las circunstancias físico-geográficas que favorecen la región, la infraestructura vial y de conectividad, y a su vez fortalecer la educación superior y los desarrollos empresariales.

La inclusión, como mecanismo de desarrollo humano, implica que ella obliga a que el incremento de la economía y el aprovechamiento y uso de los recursos beneficien a toda la comunidad y a que se superen las dificultades que restringen sus expectativas de participación y desplegar sus potencialidades.

9.4.4. Dimensión Económica.

Las presiones para incrementar la competitividad en los ambientes de la globalización de mercados conducen a la necesidad de pensar en términos de articulación económica en los espacios territoriales circundantes al área de estudio por lo que apuntando en esta dirección pensamos que es básico y primordial concebir la configuración espacial por medio del policentrismo basado en una estrategia económica y de planeamiento que permitía articular potentes sistemas de transporte y eficientes redes de comunicación.

En este mismo sentido y apuntando al reequilibrio del territorio subregional la concepción y definición del nuevo sistema urbano se deberá apoyar en los asentamientos existentes que los inserte en una estructura asociativa respetando la descentralización pero articulando y fortaleciendo las dinámicas económicas.

En términos económicos debemos enfatizar que el área de estudio se considera pilar de articulación estratégico para el desarrollo del sistema logístico nacional y su apoyo efectivo al incremento de la productividad y competitividad Nacional expuesto en el Conpes 3547, donde el sistema de movilidad vial relatado se integra a un corredor logístico de transporte de mercancías y de distribución física e intercambio comercial de bienes en el re-direccionamiento de una reducción de costos para lograr una inserción dentro de los contextos nacionales y de competitividad del comercio exterior. Por tanto el pensamiento de promover una plataforma logística dejará de ser considerada una idea de un mandatario local o unos cuantos que se encuentran inmersos en el tema para obtener renglones en las agendas de los diversos sectores que propenden por la transformación y promoción del crecimiento socio-económico.

La articulación y cooperación de los actores económicos gremiales propenderán por facilitar los estudios que determinen si sectores como el agroindustrial, minero, turístico, forestal y ganadero tienen potencial de explotación en la subregión en un marco de conservación y sostenibilidad de los ecosistemas para fortalecer la política incluyendo generación de empleo con la población residente en la subregión, contribuyendo así en el incremento de la calidad de vida.

9.4.5. Político–Institucional.

Es recurrente el observar una desarticulación entre lo público-privado directamente asociado a los factores de clientelismo y partidismo lo cual ha incidido desfavorablemente en el logro de propuestas con contenido prospectivo para impactar favorablemente el desarrollo cultural, social, económico y garantizar la sostenibilidad

ambiental de nuestros ecosistemas y en este sentido deberá formularse un compromiso de las instancias y niveles del estado para propender por un cambio sistémico que favorezca el interés del colectivo donde se obtenga la participación activa de todos los actores sociales, por medio de políticas públicas que den apertura a la cualificación ciudadana, a la gestión participativa a la generación de alianzas estratégicas con la académica y organismos multilaterales que con sus contribuciones técnicas y económicas garanticen la transparencia y el equilibrio para contribuir al beneficio del interés general sobre aquellos de sesgo particular que con su intervención desvían claramente la transformación benéfica para todos los habitantes del territorio.

Es importante que en la nueva generación de Planes de Ordenamiento Territorial los Municipios de la sub región centro-sur no se orienten al continuismo de postulados de tipo urbano donde lo rural es poco acogido, generando crecimiento discontinuo y difuso resquebrajando los lazos de ciudad sin poder responder a necesidades sociales básicas (como la vivienda y recurso humano cualificado) y que por el contrario ante la amplitud de matices y aspectos de abordaje se estudien sus relaciones, se garantice su planeación desde una óptica que dando aprovechamiento de sus lazos integradores se proyecte a la inserción regional y de la competitividad nacional en criterios de cooperación y complementariedad con una combinación y explotación de activos urbanos y rurales debidamente coordinados, lo cual constituye una medida que se relaciona con el reequilibrio territorial, concepto con el que se identifica Roberto Arias Aristizabal según lo expresó en el conversatorio.

Es esencial que dentro de la formulación de los planes de desarrollo del periodo 2012-2015 los Municipios de Manizales, Neira y Anserma, consideren la importancia de garantizar la asociación directa en la generación del polo de desarrollo socio-económico de la subregión en el Kilómetro 41, dejando inmerso en sus referentes y en sus áreas de desarrollo partidas de inversión presupuestal focalizadas a la formulación y ejecución de acciones que garanticen su puesta en operación.

Asimismo que por medio de alianzas con el sector académico y la Cámara de Comercio se avance en las fases de formulación de la propuesta técnica recopilando todo el material investigativo generado en torno al Kilómetro 41 retomando el liderazgo y la articulación de los actores.

9.5. APROXIMACIÓN A LA PROPUESTA DE DESARROLLO REGIONAL SOSTENIBLE PARA EL KILÓMETRO 41. ¿EN QUÉ SE ESTÁ PENSANDO?

Los elementos de aproximación a una propuesta de integración regional que a continuación presentamos, se soportan en el concepto de gestión del desarrollo

territorial, lo cual cubre aspectos del marco conceptual expuesto, la percepción de los tesisistas e ideas planteadas en la aplicación de los diferentes instrumentos utilizados en el proceso investigativo realizado, los cuales nos han permitido concebir los elementos de la propuesta de integración por medio del núcleo que configura el Kilómetro 41 dentro de la subregión centro-sur del Departamento de Caldas.

Inicialmente debemos aludir sobre las dinámicas de articulación de actores desde la óptica de Max-Neef donde el protagonismo surge de la importancia que tienen los grupos de actores, las organizaciones sociales, las micro-organizaciones, las redes horizontales, las reconceptualizaciones metodológicas, en reparo a que la autodependencia en múltiples espacios exige diversidad de proyectos individuales y colectivos capaces de potenciarse entre sí, para lograr que la realización de las necesidades no sea la meta, sino el motor del desarrollo mismo y en su defecto le entrega al Estado el rol de desempeñar un papel fundamental abriendo espacios de participación a todos los grupos de actores para consolidar sus iniciativas, en vez de considerar el desarrollo como un producto resultado del proyecto político único, en manos de la clase dominante.

La articulación de estos micro-espacios a través de las capacidades de los grupos e individuos en su función de tomar decisiones y su conjunción en los entornos nacionales, aseguran la consecución del crecimiento económico, considerado tan importante para apaciguar los males de los países en vías de desarrollo, y garantizando al mismo tiempo que en los espacios locales donde las personas se juegan su papel más importante, ellas puedan lograr la satisfacción de las necesidades humanas.

Para Max-Neef, que combina el papel de las personas y resalta la importancia de ser persona es fundamental el construir a partir de lo endógeno, de planear de lo micro a lo macro, de repensar y rediseñar nuestros esquemas mentales, por cuanto la acumulación de capital y bienes debe estar al servicio de las personas, no las personas al servicio de los intereses económicos, donde lo primordial es atender y satisfacer las necesidades humanas, donde la producción de conocimiento mire y socialice aspectos tan importantes como la sostenibilidad ambiental, la utilización equitativa de los recursos en aras de prevalecer la solidaridad por encima de toda competencia y el trabajo deje de verse como un factor de producción, para adoptar una dimensión más cualitativa que permita propiciar creatividad, energía social, despliegue de solidaridad y se utilice para preservar la identidad, como lo alude Max-Neef el trabajo “más que un recurso, sea un generador de recursos” y satisfaga necesidades individuales y colectivas.

Es así como el primer elemento de aproximación dentro esta propuesta está orientado a conseguir una concertación entre agentes y sectores que interactúan en el territorio

para impulsar con la participación de ciudadanos responsables un proyecto común, aspecto igualmente esbozado por los entrevistados Andrés Felipe Bentacuourth, José Fernando Olarte e Ignacio Alberto Gómez Alzate.

En aplicación a lo anterior la gestión del desarrollo territorial se asocia principalmente a los conceptos de planificación estratégica, expuestos por Carlos Matus (1996), acogiendo que los procesos de planificación más que suscribirse a la generación de una matriz FODA -Fortalezas, Oportunidades, Debilidades y Amenazas, buscan determinar las asociaciones cruciales de poder que se deben articular para propiciar e implementar el cambio en el ámbitos territoriales.

“La planificación implica que el sujeto es capaz de crear su futuro y no sólo de aceptar resignadamente lo que el destino le depare. Planificar significa pensar antes de actuar, pensar con método de manera sistemática, explorar y explicar posibilidades y analizar ventajas y desventajas, proponerse objetivos, proyectarse hacia el futuro, porque lo que puede o no ocurrir mañana decide si mis acciones de hoy son eficaces o ineficaces. La planificación es la herramienta para pensar y crear el futuro. O sabemos planificar o estamos obligados a la improvisación. La planificación es una herramienta de libertad”. (Carlos Matus, 1996)

Precisada esta coordinación de los diferentes niveles de intervención dentro del contexto de aproximación debemos encaminar los esfuerzos por una gestión del desarrollo territorial a través de un instrumento como lo es la planificación el cual implica articular tres variables (Matus, 1996): *proyecto de gobierno, capacidad de gobierno y gobernabilidad*. El primero hace referencia a un intercambio de problemas en donde se generan beneficios para unos y costos para otros. Mejorar este aspecto supone alcanzar los máximos objetivos para una enorme cantidad de población mediante la combinación de valores- ciencia e innovación. El segundo aspecto sobre la capacidad de gobierno involucra aspectos como la pericia del gobernante es decir la combinación del conocimiento y el liderazgo, los sistemas de trabajo es decir las prácticas de gestión (macro y micro procesos) y el desarrollo organizacional (estructuración equipo de gobierno), en cuanto a la gobernabilidad, y el tercer elemento del sistema, hace referencia al poder de un actor para la realización de su visión.

En esta mismo esquema de pensamiento Boisier (2005) en “Un ensayo epistemológico y axiológico sobre gestión del desarrollo territorial: conocimiento y valores” realiza una serie de aportes valiosos cuando contempla un nuevo escenario estratégico dentro del entorno del desarrollo regional, estructurado a través de la interacción de dos procesos, el primero de ellos apunta a una “nueva modalidad de organización territorial” y el segundo a las “nuevas modalidades de gestión territorial”.

El primero de ellos concebido sobre la crisis que plantea la geografía política al considerar que la ocupación territorial no se encuentra sujeta a las arbitrariedades de la clase política, o de los caprichos de los cartógrafos, sino derivado de las fuerzas de capital y de la forma en que se desenvuelven las relaciones entre un espacio y otro para buscar una mejor inserción en la globalización, para ocupar una posición ganadora.

Posiciones ganadoras que como él mismo cita, se caracterizan por ocho particularidades encontradas y que se consolidan en: 1) adecuada infraestructura de transportes y comunicaciones; 2) un sistema urbano libre de primacías exageradas; 3) disponibilidad de recursos humanos de alto nivel; 4) tejido productivo más y más asociado a la MIPYME; 5) buena accesibilidad en un sentido amplio, incluso, accesibilidad al poder; 6) servicios a la producción de alta calidad; 7) gobierno regional con suficiente autonomía; 8) clima de cooperación social, es decir, ausencia de conflictos extremos generadores de inestabilidad.

Adicionalmente, y desde su percepción especulativa Boisier intento identificar las características de las organizaciones y del tejido organizacional territorial que parecen ayudan a ganar, las cuales parecen ser: 1) velocidad para tomar decisiones; 2) flexibilidad para entregar respuestas de escala variada; 3) maleabilidad adaptar la propia estructura organizacional al medio; 4) resiliencia del tejido para reconstruirse cuando es dañado por las acción de agentes externos; 5) inteligencia para aprender de la interacción con el entorno; 6) complejidad territorial comparable con la complejidad global; 7) identidad socio-territorial.

La combinación de estas características territoriales con organizacionales y del tejido organizacional, permiten pensar en el segundo proceso encaminado a la “nueva gestión territorial” donde la gestión hace referencia a la planificación estratégica acogiendo términos asociados al sector corporativo para observar el desarrollo en términos de cuasi-estados, cuasi-empresas; y sobre ello expresa Boisier “También puede hablarse de las regiones como cuasi Estados (por defecto en este caso) para denotar la importancia vital del poder político para efectos de impulsar una propuesta de cambio, de crecimiento y/o de desarrollo”

Por consiguiente en la generación de una planificación estratégica gubernamental se debe tener en cuenta que, ésta se distingue por el objeto y por el agente que planifica. El objeto está constituido por macro sistemas complejos, la sociedad (o un segmento de ellas) o país, la macro-región, la micro-región, el municipio, los sectores o segmentos de la realidad compleja sobre la cual se actúa y en la cual se debe intervenir para construir los objetivos dominantes en la sociedad.

En este marco de planificación confluyen muchas de las ideas fuerza hechas por los participantes en la aplicación de los instrumentos de investigación, donde se abordaron temáticas que resumimos en estos tres aspectos:

- Elevar la calidad de vida de cada ciudadano que vive en ese territorio,
- Contribuir al desarrollo del país, y
- Enfrentar adecuadamente los retos de la globalización y las transformaciones de la economía internacional.

Para abordar estos tres aspectos requiere hacerse uso de las herramientas que en materia normativa se han formulado a lo largo de las últimas décadas para promover la descentralización de los entes territoriales, fortalecer los mecanismos de planeación territorial, y de integración regional como se hablo en apartes anteriores, se debe apuntalar en los planes de gobierno modelos de ocupación territorial dentro de la zona de estudio Kilómetro 41, esto es, bajo el entendido que la Ley Orgánica de Ordenamiento territorial permite generar asociaciones entre Municipios contiguos con el propósito de organizar conjuntamente la prestación de servicios públicos, la ejecución de obras de ámbito regional y la ejecución de proyectos de desarrollo integral, así como la gestión ambiental; aspectos que resaltó el entrevistado Jorge Eduardo Rojas Giraldo, candidato a la alcaldía de Manizales, 2012 -2015, quien destaco la importancia de pasar del papel para volverlos una realidad, procurando el desarrollo integral de esos territorios.

En esta misma dirección y a la par con este elemento se deberá optar por determinar la conveniencia de que en conjunto se llevan a cabo los procesos necesarios para que dentro de las revisiones de los planes básicos de ordenamiento territorial, POT y PBOT se generen las determinantes de usos que establecen el área de estudio como suelo de expansión urbana, suelo suburbano, rural y de protección.

Una segunda etapa se direcciona a incorporar dentro de los planes de desarrollo de las administraciones venideras recursos económicos suficientes en aras de culminar las etapas valorativas y de estudios requeridos en la determinación de los límites del espacio geográfico y lo pertinente a estudios y ejecución de obras de carácter ambiental que permitan la armonización entre el uso de suelos y la sostenibilidad ambiental, sin desconocer las diferentes propuestas generadas a lo largo de las últimas cuatro décadas las cuales se resumen en:

Plan de Desarrollo para Manizales 1970⁷⁰, que fue elaborado por el CID de la Universidad Nacional mediante la cual se planteo la necesidad de la integración regional de Caldas, Quindío y Risaralda y de Manizales a su área metropolitana conformada por Manizales, Villamaría, Chinchiná y Palestina.

Desde esta época se ha visto la necesidad imperiosa de vincular a Manizales con el corredor del Cauca, con la construcción de la vía Manizales, tres puertas, k 41-Irra.

Este plan 70, propuso la conformación de un polo de desarrollo regional, mediante la integración de Armenia Pereira y Manizales, igualmente propuso la generación de la integración público privada mediante un proceso de industrialización entre las tres ciudades.

En un documento denominado Esquema y Plan de Ordenamiento Territorial, zona de influencia nueva troncal de occidente 1990 – 2010 se planteo la creación de “Manizales bajo” en la zona del Kilómetro 41 como suelo de expansión urbano y dos áreas industriales, un patio de ferrocarriles y la implementación de un puerto seco.

En 1998 se realiza por parte del CRECE un Anteproyecto de Ordenamiento Territorial para la Zona de Influencia de la Troncal de Occidente y la Vereda Colombia en el Municipio de Manizales, manifestando que se debe adelantar un plan de ordenamiento Territorial de la Región Centro Sur del Departamento, que defina estrategias y programas subregionales como marco de referencia para los planes de ordenamiento de los Municipios de la subregión.⁷¹

Igualmente, dicho documento propone un Plan Rural para centros de activación rural, dejando las bases para el Plan de Ordenamiento en la Vereda Colombia, para lo cual presenta la propuesta del área Urbana del asentamiento del Kilómetro 41, bosquejando el traslado de industrias, y desarrollo de viviendas que permitan dinamizar el centro poblado con la participación de la Caja de la Vivienda Popular.⁷²

Otro proyecto que ha presentado propuestas para el Kilómetro 41 es el desarrollado por la Corporación Financiera, Comité de Cafeteros, Corporación para el Desarrollo de Caldas, denominado DISTRITO AGROINDUSTRIAL DE CALDAS, UNA OPORTUNIDAD DE DESARROLLO SOSTENIBLE,(1994) el cual postula un desarrollo regional articulado por los cinco Municipios de la región centro-sur, donde se concentra el 90% de las agroindustrias del Departamento, la propuesta se sustenta en los

⁷⁰ PLAN DE DESARROLLO MANIZALES (CID, UN 1970)

⁷¹ Esquema de Ordenamiento Territorial de la Zona de Influencia de la Troncal de Occidente y la Vereda Colombia (CRECE 1998)

⁷² La Propuesta presentada por el CRECE señala la estructura territorial que debe tenerse en cuenta para el desarrollo del Plan de Ordenamiento.

macroproyectos como son: Doble calzada Manizales- Pereira- Armenia, la generadora eléctrica Hidromiel, la vía al mar, la rehabilitación de la red férrea Cartago – Kilómetro 41, el aeropuerto regional de Palestina, el puerto alterno de Tribugá, el parque industrial del Kilómetro 41, y el distrito agroindustrial de Caldas.

En 1997 se realizó el “Estudio de Mercado de Trabajo Regional de Manizales y su Área de Influencia por el Ministerio de Trabajo y Seguridad Social – Universidad de Manizales, en el cual se habla de estrategias para resolver el desempleo a partir de macroproyectos nacionales de incidencia regional como el de ciudad universitaria, los turísticos, la zona industrial del Kilómetro 41, y el puerto de Tribugá.

En el año 2001, ANA MARIA GIRALDO GONZALEZ, estudiante de la Facultad de Ingeniería y Arquitectura, de la Universidad Nacional Sede Manizales, elaboro el trabajo de grado denominado “Diseño de Núcleo Agroindustrial para el Kilómetro 41 del Municipio de Manizales”, en el que se establece el desarrollo de proyectos comunes que beneficien a la región centro occidente del país, de condiciones de transporte especiales, con nuevos programas viales, transporte férreo, fluvial y la construcción de un puerto seco.

Para el planteamiento de Núcleo Agroindustrial, manifiesta que se deben dar tres posibles etapas de crecimiento progresivo a corto, mediano y largo plazo, para que finalmente se dé un gran conjunto agroindustrial, basada principalmente en el cultivo de frutales, y la constitución de agroindustrias para la transformación de estos.

A estas se deberá sumar la vigente necesidad de garantizar el suministro de servicios básicos requeridos en la zona, donde se elaboren estudios de trazados, potencialidades económicas, industriales, residenciales y otros requeridos para proyectar costos financieros e inversiones entre las empresas que hoy atienden este requerimiento básico o la generación de coaliciones estratégicas entre empresas prestadoras con inversionistas privados donde se promueve la zona y se respalde y apoye la promoción del Kilómetro 41 como centralidad urbana.

Es esta misma fase, en opinión crítica analítica de los autores se deberá validar la conveniencia de que a través de la gestión pública se realice la adquisición de predios en aras de estimular una estrategia de promoción de la zona para la atracción de capital privado garantizando las inversiones en materia urbanística e industrial que se consideren propicias en el fortalecimiento estratégico dentro de la integración subregional. Sobre este punto específico se deberán tener en cuenta los instrumentos de planificación y de gestión del suelo, pertinentes para consolidar los proyectos a implementar.

Al respecto, la ley 388 de 1997 para la aplicación de las diferentes alternativas ha generado dos instrumentos de los cuales se puede hacer uso, siendo el primero los ordenamientos territoriales y los instrumentos de gestión del suelo, en cuanto a este primer instrumento ya se ha hecho referencia “plan parcial”, agregando que existe otra figura como son las unidades de actuación urbanística, que aplica en el caso específico para el suelo de expansión urbana y que consiste en la parcelación, urbanización y la edificación de inmuebles, mediante la cual de manera voluntaria por el propietario o por un grupo de propietarios, o de manera obligatoria por la autoridad pública o mediante la asociación del sector público con el privado, se busca promover el uso racional del suelo, garantizar el cumplimiento de las normas urbanísticas y que la dotación de servicios públicos domiciliarios, infraestructura y equipamientos colectivos se dé por parte de los propietarios de los inmuebles.

Esta actuación urbanística puede darse a través de diferentes opciones, ello conduce a pensar que una vez determinados los usos en el suelo donde confluyen los tres municipios en el Kilómetro 41 y establecidos cuales son los inmuebles que harían parte de esa actuación urbanística, en cuanto a la gestión del suelo esta podría darse a través de la integración inmobiliaria, o el reajuste de tierras, utilizándose mecanismos como la cooperación entre partícipes, siempre que no se requiera una nueva configuración predial y se puedan repartir equitativamente las cargas y beneficios entre los propietarios,

El Reajuste de tierras es un mecanismo creado por la ley 9° de 1989, utilizada para englobar diversos lotes de terreno y luego subdividirlos, dotándolos de infraestructura como vías, parques, servicios públicos domiciliarios, a raíz de la iniciativa de los municipios y sus entidades descentralizadas, y se pueden adelantar con el asocio del sector privado.

La misma ley antes enunciada creo el instrumento de gestión del suelo de la integración inmobiliaria, donde los municipios, solos o en asocio con el sector privado, podrán adelantar proyectos en suelos clasificados de desarrollo, redesarrollo o renovación urbana, consistente en englobar los inmuebles y subdividirlos para desarrollarlos o renovarlos y enajenarlos.

En este orden de ideas, la gestión del suelo desde la financiación de los proyectos por parte del sector público, podría darse a través de la Plusvalía, donde, se tiene derecho por parte de este a participar en el mayor valor que adquieren los inmuebles como resultado de la intervención.

De otro lado, un último elemento de esta aproximación gravita entorno a que el potencial del Kilómetro 41, como núcleo de integración regional está sujeto y condicionado a la culminación de obras tan importes como:

- La puesta en operación del Aeropuerto del Café con recorridos de pistas que permitan a las actividades de producción y transformación de materias primas ser competitivas y rentables.
- La terminación de las obras de rehabilitación de la vía férrea para la integración con el puerto de Buenaventura en el Pacífico Colombiano.
- La integración la autopista del café a las vías que han sido catalogadas corredores logísticos para el intercambio comercial de bienes y servicios.
- Los proyectos de infraestructura vial como Autopista de la Montaña, Transversal de Caldas y demás obras que por el mecanismo de concesión se adelantan para avanzar en la conectividad regional y mejoramiento de las condiciones en el ámbito de la competitividad y productividad nacional.

Estos cuatro aspectos apuntan a la complementariedad modal, considerada vital para estimular una oferta de transporte permitiendo el aumento en el flujo bienes y servicios, conllevando a una reducción en los costos de distribución y sus asociados a los cuales el gobierno nacional les apunta dentro de la política Nacional logística definida en el documentos Conpes 3747 de 2008 que igualmente incentiva la creación de áreas estratégicas con la promoción de plataformas logísticas.

Se ha planteado en este instrumento técnico la ubicación de una de estas plataformas logísticas que podría tener como origen la ciudad de Manizales para la consolidación de cargas, lo cual ya fue objeto de sustento por parte del Dr. Alvaro Gutiérrez Arbeláez, quien bosqueja la opción de establecer un centro multimodal de transporte en la zona de estudio como del mandatario Juan Manuel Llano Uribe, el cual ha estado interesado en promover la plataforma logística ante la articulación de los modos de transporte que proyecta la zona y la necesidad de extender un espacio de la Zona Franca Andina S.A.S proyecto articulado por la voluntad política y el apoyo de entidades descentralizadas del orden Municipal y Departamental como son los Institutos de Financiamiento, Promoción y Desarrollo.

Existen otras alternativas argumentadas a lo largo del trabajo investigativo y aportadas por los participantes como la implementación de zonas de vivienda campestre pero que igualmente deben ser reglamentadas y articuladas por los respectivos ordenamientos

territoriales, para que su crecimiento sea homogéneo y no afecte negativamente el ecosistema.

Desde el punto de vista turístico, la vocación de los suelos de los tres Municipios que convergen en el Kilómetro 41, es una actividad que a partir de convenios interadministrativos de inversión y promoción darían una dinámica social, económica y cultural importante a la región. Otro uso importante que se puede dar a la zona es en el tema del abastecimiento alimentario de los respectivos Municipios, puesto que el suelo es apto para frutales, que tienen que ser traídos de otras regiones como es el caso de maíz papaya piña y maracuyá, que deben ser traídos del valle del cauca.⁷³

Esto será posible en un marco participativo que garantice la coordinación interinstitucional y de concertación entre autoridades públicas, sector privado, con participación de la academia y los actores de la sociedad civil previa sensibilización donde se revalide la prevalencia de los intereses colectivos con pensamiento de largo plazo. Se trata pues, de favorecer un entorno institucional y social de construcción colectiva que incremente el capital social, donde las actuaciones públicas propendan por ejercicios de planificación funcional ya que el territorio es motor del desarrollo, por cuanto afecta la esfera económica, la social, ambiental y cultural.

Los esfuerzos en estos tres elementos demandan transformación de nuestros esquemas mentales y generación de ambientes de confianza como lo argumento Andrés Felipe Betancourth y recursos financieros suficientes provenientes de fuentes exógenas al contexto enmarcado como lo plantea Luis Alberto Giraldo Fernández quienes tienen poder decisorio para convertir estas alternativas de posibilidades endógenas de crecimiento a alternativas exógenas que comprometen su participación y compromiso.

Finalmente en un marco de sub-regionalización del estudio de caso se resalta la importancia de los gobiernos, como principales protagonistas y líderes al considerar dos afirmaciones importantes: “1) si el desarrollo se encuentra en nuestro futuro, no será con las ideas del pasado que lo alcanzaremos; 2) Si el desarrollo es un problema de la propia comunidad, no serán otros sino sus propios miembros quienes lo construyan” (Boisier, 1999)

⁷³ Organización para las Naciones Unidas para la Agricultura y la Alimentación FAO Análisis de los Sistemas de Producción Agropecuaria en Manizales 2009.

10. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

10.1. CONCLUSIONES

- El Kilómetro 41 cuenta con una ubicación geográfico-espacial privilegiada dentro del triángulo de oro de Colombia, sumado a esto, el desarrollo vial, ferroviario y aeroportuario existente y propuesto, hacen ver un panorama prometedor para que el sector se convierta en un polo de desarrollo socioeconómico, local, regional y nacional.
- Existen diferentes alternativas que pueden propiciar el crecimiento económico y social de la región, crecimiento que debe ser incluyente, propiciando la explotación de las potencialidades de las personas que habitan en dicha región, la cual debe generar la satisfacción de las necesidades básicas de la comunidad dentro de un estado de bienestar integral.
- Los Planes de Ordenamiento de los tres municipios que confluyen en el área de estudio, cuentan con herramientas para regular los usos de suelo, así mismo a través de la Ley Orgánica de Ordenamiento Territorial y el Plan de Desarrollo Nacional del presidente Santos, se entregan instrumentos que se pueden aplicar en beneficio de estos territorios, en los cuales para obtener presupuesto de la Nación bajo la perspectiva de la erradicación de la pobreza, se podrían crear asociaciones de municipios que les permita acceder a dichas ayudas.
- Se ha evidenciado durante la investigación la carencia de compromiso en la puesta en marcha de las diferentes alternativas planteadas a través de los años, por lo que se llama la atención en el sentido de que los promotores de estos, la comunidad de la región, los actores públicos, privados y miembros de la sociedad civil, deben aunar sus esfuerzos y conocimientos para estimular la zona de estudio en pro del impulso de la región y especialmente de Manizales, la cual dejaría de ser vista como ciudad terminal.
- Es apenas natural pensar en que, para que los esfuerzos de los municipios de Manizales, Neira y Anserma, den resultados es necesario realizar ajustes en los Planes de Ordenamiento Territorial, tendientes a que se reglamenten de manera homogénea los usos del suelo y que además, los ya establecidos se modifiquen permitiendo la implementación de industria que coexista con el medio ambiente, en dicha región.

- La topografía del Kilómetro 41, señala que esta puede ser más competitiva en términos de distancias, fletes y hasta en materia de riesgos, que otras zonas de la ciudad a las que se les ha asignado uso industrial y que constantemente se ven afectadas por los cierres de las vías o por las inundaciones, o deslizamientos, donde los tiempos y costos de los vehículos que transportan las materias primas entrantes y salientes resultan inconvenientes, puesto que la zona industrial se encuentra ubicada al suroriente de la ciudad y solo comunica con la vía a Bogotá, mientras que si se pensara en la ubicación de una zona industrial en el Kilómetro 41, se mejoraría la competitividad dada su comunicación con el Valle del Cauca, el puerto de Buenaventura, Medellín y la Costa Atlántica entre otras.
- Por otro lado, se comprueba la presencia de talento humano que en su imaginario ha creído en las bondades y beneficios que tendría la articulación regional a través de las diferentes investigaciones o proyectos formulados, sin que ellas pertenezcan o se encuentren atadas a situaciones recientes o que sean producto de la apertura económica en los años noventa, por el contrario el pensamiento progresista articulado con una concepción de desarrollo basado en lo económico parte desde la época de la industrialización que ha sido obstaculizada por la expansión que se ha tenido del poder en beneficio particular que con su intervención desvía claramente la promoción que se ha pretendido generar.
- Los instrumentos aplicados en esta investigación confirmaron la problemática presente a nivel de organizaciones y entidades públicas, privadas, sociales y sin ánimo de lucro ante la caótica situación para articular su accionar conjunto, la lucha de poder y la influencia negativa de instancias partidistas encargadas del retroceso económico, cultural, social que presenta la región y en especial los municipios del departamento de Caldas. A esto se suma la ausencia de acompañamiento del nivel central para brindar soporte y apoyo económico a las diferentes iniciativas que desde la prospectiva se han generado en aras articular la región a los corredores de competitividad y promoción del crecimiento.
- Desde la órbita de la planeación, igualmente es procedente destacar la ausencia de verdaderos procesos de planificación territorial, dados los esquemas que presentan los POT y PBOT estudiados y encaminados a fijar parámetros en términos de ocupación de los suelos, sin considerar la articulación de los territorios y los contextos cambiantes en materia económica, donde la promoción y el crecimiento se consolida a través del desarrollo endógeno mismo, con la identificación de fortalezas locales que se constituyen en la plataforma para

garantizar un espacio en el intercambio comercial de bienes y servicios en la globalización de las economías.

- Es notoria la falta de articulación a nivel regional con las políticas que vienen impartiendo del orden central a través de los documentos Conpes que se constituyen con la brújula que guiará la competitividad y la productividad del país, donde el fortalecimiento de la infraestructura vial, la movilidad y la logística son el apoyo efectivo a la disminución de los costos para garantizar buenos precios de comercialización en mercados internacionales.

10.2. RECOMENDACIONES

- Para que se generen dinámicas de inclusión social, deben darse procesos de formación, a fin de desarrollar la capacidad de participar a través de los diferentes mecanismos de participación ciudadana en la implementación de los Planes de Desarrollo y los instrumentos de planificación, con la consecuente autoridad para cuestionar y formular propuestas y ejercer una verdadera ciudadanía. En este proceso debe darse la oportunidad de que la comunidad explore sus potencialidades y adquiera destrezas para desarrollarlas, y así propender por el crecimiento económico y cultural de la región, teniendo además las aptitudes necesarias para atender las demandas laborales, dentro de un marco de vida digna.
- Deberá adelantarse la sensibilización de actores requeridos en la promoción del área de estudio como núcleo de integración sub-regional del Departamento de Caldas, deponiendo el beneficio particular o partidista, garantizando la prevalencia de articulación, compromisos serios y duraderos que soporten las inversiones para sacar adelante las reformas en materia de ordenamiento territorial, suministro de servicios públicos básicos, adquisición de predios para impulsar el desarrollo urbanístico y consolidación de alianzas públicas y privadas para promover el establecimiento de la industria y la explotación turística.
- Se recomienda que el liderazgo y ejecución de las intervenciones que requiera el área de estudio se asuma en conjunto entre las administraciones Municipales, el gobierno Departamental y la Cámara de Comercio ante su capacidad convocatoria de gremios, academia y sociedad civil y que en conjunto convoquen y aúnen esfuerzos técnicos y económicos para la promoción de la región centro-sur del Departamento de Caldas.
- Se sugiere que desde la asociatividad de los tres Municipios que confluyen en el área de estudio se busque con el gobierno nacional el reconocimiento de una

región de planificación y gestión con el ánimo de buscar cofinanciación a los diferentes proyectos de inversión que se acojan para la promoción del área de estudio como núcleo de integración sub-regional.

- Ha de asumirse una estrategia no solo económica, sino que genere nuevas prácticas políticas, nuevas prácticas sociales y nuevas prácticas de desarrollo, en el entendido de que tenemos motivos para pensar que un proceso local de desarrollo integrado tiene más posibilidades de ser sostenible si en él comparecen ciertos tipos de prácticas políticas y sociales como, por ejemplo, aquellas comprometidas con la radicalización de la democracia y la universalización de la ciudadanía.

11. BIBLIOGRAFIA

Acosta Olga Lucia, Rozas Balbotín Patricio, Silva Alejandro (2008). Desarrollo Vial e Impacto fiscal del sistema de concesiones en Colombia. CEPAL/Naciones Unidas. Santiago de Chile. www.eclac.cl/publicaciones/xml/3/35463/lcl2955e.pdf

Aguilar, Adrian. (1989). Las bases del ordenamiento territorial. Algunas evidencias de la experiencia cubana. Revista Geográfica, núm. 109, p. 87-111.

Alarcón Jorge (2008). Desarrollo Rural y política de Estado, Revista Desarrollo Sustentable.

Alburquerque, Francisco (1997) Cambio Estructural, Globalización y Desarrollo Económico Local CEPAL/ILPES, Naciones Unidas Santiago de Chile.

Alburquerque, Francisco (2000). Las agencias de desarrollo regional y la promoción del desarrollo local en el Estado español (LC/R1973), Santiago de Chile, Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL).

Alburquerque, Francisco (2002). Desarrollo económico territorial. Guía para agentes. Instituto de Desarrollo Regional, Fundación Universitaria, Sevilla.

Aleán Pico, Augusto (2006). El concepto de Desarrollo: una breve síntesis de su evolución.

Anteproyecto de Ordenamiento Territorial Para la Zona de Influencia de la Troncal de Occidente y la Vereda Colombia en el Municipio de Manizales. Centro de Estudios Regionales Cafeteros y Empresariales 1998.

Arboleda, González Carlos. (1999) Los que abrieron la Roza, La fundación de Manizales y el origen de su nombre, Manizales 150 años, La Patria Coleccionable, Instituto Caldense de Cultura. Manizales Caldas.

Arboleda Jairo (2003). Banco Mundial. Alianzas Para la Superacion de la pobreza y eL Desarrollo.

Arango Gavia Oscar. (2008). Ecorregión Eje Cafetero: Una experiencia de Desarrollo Regional en Colombia. Comité Técnico Alma Mater. Universidad Tecnológica de Pereira.

Arias Javier Alonso, Carrillo Gloria, Gómez Robinson, Páez Fabio, Azcárate Gloria, Robín Gabriel. (2007). Desarrollo de las Concesiones Férreas en Colombia. Contraloría General de la República. Sector de Infraestructura física y Telecomunicaciones, Comercio Exterior y Desarrollo Regional.

Arroyo Daniel, Los Ejes Centrales del Desarrollo Local en Argentina.

www.scribd.com/doc/124306/Los-ejes-centrales-del-Desarrollo-Local-en-Argentina

Arocena, José (1995). El Desarrollo Local. Un Desafío contemporáneo. Nueva Sociedad. Caracas pág. 19-55.

Base Conceptual y Metodológica para los Escenarios de Ordenamiento
www.mideplan.go.cr/sinades/Proyecto_SINADES/sostenibilidad/armoni

Bervejillo Federico (1994). Territorios en la Globalización Cambio Global y Estrategias de Desarrollo Territorial.

Bervejillo Federico. (1996). "Territorios en la globalización cambio global y estrategias de desarrollo territorial" Documento del ILPES en su publicación "Serie de Ensayos" Documento 96/34.

Boisier, Sergio (1996). "Modernidad y Territorio". Cuaderno del ILPES, Santiago de Chile.

Boisier Sergio (2002). La Odisea del Desarrollo Territorial en América Latina.

Boisier, Sergio (2003). "El Desarrollo en su lugar: El Territorio en la sociedad del conocimiento". Serie GeoLibros, PUC. Chile, 2003

Boisier, Sergio (2004) El humanismo en una interpretación contemporánea del desarrollo. Santiago de Chile.

Boisier, Sergio (2004) El desarrollo territorial a partir de la construcción de capital Sinérgico. Curso Internacional Ciudad Futura II, Rosario.

Buber, Martín (1982). Yo y Tú. Buenos Aires, Editorial Nueva Visión.

Cabrero E. (2004). "Cogestión gobierno-ciudadanía en programas de bienestar social en el espacio municipal. Un balance preliminar". En Ziccardi, A. (comp) Participación ciudadana y políticas sociales en el ámbito local. UNAM, México.

Cámara Colombiana de la Infraestructura. 2005. Agenda Interna en Infraestructura Física.

Cárdenas Grajales Gloria Inés (2010). EL Conocimiento Tradicional y el Concepto de Territorio– Núcleo de Estudios, Pesquisas y Proyectos de Reforma Agrária. www2.fct.unesp.br/nera/artigodomes/2artigodomes_2010.

Centro Regional de Estudios Cafeteros y Empresariales, Manizales junio de 1998.

Cohen Jean y Arato Andrew (2000). Sociedad civil y teoría política. Fondo de Cultura Económica. México.

Collazos Carlos Julio, (2008). Tratamiento de Aguas Residuales Domesticas e Industriales Universidad Nacional de Colombia Facultad de Ingeniería. Cátedra Internacional 2008.

Constitución Política de Colombia 1991. . www.secretariassenado.gov.co/

Corporación Financiera, Comité de Cafeteros, Corporación para el Desarrollo de Caldas (1994), Distrito Agroindustrial de Caldas, Una Oportunidad de Desarrollo Sostenible.

Corporación Autónoma Regional de Caldas. Agenda para la gestión ambiental del Municipio de Manizales. Manizales 2002.

Cuervo, Duque y Gómez (1991). Kilómetro 41: Polo de desarrollo Agroindustrial, Universidad Nacional de Colombia, sede Manizales, Facultad de Ciencias y Administración. Tesis de grado.

Departamento Administrativo Nacional de Estadística- DANE. (2011). Informe de Coyuntura Económica Regional 2010 – Departamento de Caldas. www.dane.gov.co.

De Mattos, (1996). Paradigmas, modelos y estrategias en la práctica latinoamericana de planificación regional. In Pensamiento Iberoamericano. Desarrollo regional, nuevos desafíos. Revista de Economía Política, núm. 10. Julio- diciembre.

De Piero S. (2005). Organizaciones de la Sociedad Civil. Tensiones de una agenda en construcción. Ed. Paidós, Buenos Aires.

Desai, M., (1990). "Poverty and Capability: Towards an Empirically Implementable Measure", Mimeo, London School of Economics.

Díaz Alejandro PLANIFICACIÓN PARA LA TRANSFORMACIÓN EN LOS TERRITORIOS LOCALES. www.pdfactory.com

Díaz Gisbert Lidia Inés (2005). Una reflexión al concepto de desarrollo sostenible desde la óptica económica de Carlos Rafael Rodríguez en el ámbito de la globalización neoliberal

Documento Conpes 3394 Conexión de los Distritos Carboníferos a la Red férrea Nacional – Lineamientos de Política 2005.

Documento Conpes 3413. Programa para el Desarrollo de Concesiones de Autopistas 2006 – 2014. Ministerio de Transporte – Ministerio de Comercio, Industria y Turismo- DIAN- DNP: DIES. Bogotá, 06 de Marzo de 2006.

Documento Conpes 3536. Importancia Estratégica de la Etapa 1 del “Programa Corredores Arteriales Complementarios de Competitividad” Ministerio de Transporte – Ministerio de Comercio, Industria y Turismo- DIAN- DNP: DIES. Bogotá, 18 de Julio de 2008.

Documento Conpes 3547. Política Nacional Logística. Ministerio de Transporte – Ministerio de Comercio, Industria y Turismo- DIAN- DNP: DIES. Bogotá, 27 de Octubre de 2008.

Documento Conpes 3568. Seguimiento al Conpes 3547 del 27 de octubre de 2008: Política Nacional Logística. 2009.

Documento Conpes 3606. Concepto Previo Favorable Para la Adición y Prórroga al Contrato de Concesión de la Red Férrea del Atlántico 2009.

Documento Conpes 3624. Programa Para el Saneamiento, Manejo y Recuperación Ambiental de la Cuenca Alta del Río Cauca 2009.

Documento Conpes 3655. Declaratoria de importancia estratégica de la Interventoría de la Red Férrea del Pacífico y Modificación al Documento Conpes 3581 de 2009.

Echeverry, Juan Carlos. (2002). Evaluación de la Descentralización Municipal en Colombia. Balance de una Década. En Seminario Internacional de la Descentralización en Colombia. Departamento Nacional de Planeación. Bogotá.

Edo María y Graciano Ricardo (2002) AMARTYA SEN Y EL DESARROLLO COMO LIBERTAD. La viabilidad de una alternativa a las estrategias de promoción del desarrollo. Universidad Torcuato di Tella. Departamento de Ciencia Política y Gobierno

Licenciatura en Estudios Internacionales.

Encuentros Regionales de Actores Sobre la Cuenca del Río Cauca, Formulación del Plan Estratégico de Ordenamiento Integral de la Cuenca Magdalena-Cauca 2006.

Esquema y Plan de Ordenamiento Territorial, Zona de Influencia Nueva Troncal de Occidente 1990 – 2010. Corporación para el Desarrollo de Caldas 1989.

Fernández Bechino, Mario (1999). La Descentralización y el Desarrollo Local: Bases para la Modernización del Estado.

Fernández de Castro Pablo (2008). Descentralización y Desconcentración Administrativas. http://www.ambito-juridico.com.br/site/index.php?n_link=revista_artigos_leitura&artigo_id=1971

Fraga, Gabino, (1969). Derecho administrativo, 13ª ed., México, Porrúa.

Franco, Augusto (2002). Revista Instituciones y Desarrollo No. 6, ¿Por qué Precisamos de un Desarrollo Local Integrado y Sostenible?

Gallicchio Enrique (2001). Desarrollo Local e Integración Regional Descentralización Locas en Integración Regional. El caso de MERCOSUR. Centro Latinoamericano de Economía Humana (CLAEH) Uruguay. Asociación Latinoamericana de Organizaciones de Promoción (ALOP). San Salvador, noviembre.

Gallicchio Enrique (2004). El desarrollo Local en América Latina. Estrategia Política basada en la construcción de capital social. Programa de Desarrollo Local Centro Latinoamericano de Economía Humana (CLAEH) Uruguay. Ponencia presentada en el seminario “Desarrollo con Inclusión y Equidad: Sus implicaciones desde lo Local”.

Giraldo González Ana María (2001). Diseño de Núcleo Agroindustrial para el Kilómetro 41 del Municipio de Manizales. Universidad Nacional de Colombia, sede Manizales. Facultad de Ingeniería y Arquitectura. Tesis de grado.

Gómez Orea, Domingo (1994). Ordenación del Territorio: una aproximación desde el medio físico, Madrid: Instituto Tecnológico Minero de España, Editorial Agrícola Española, S.A.

González Escobar Carlos Humberto, (2010). La Gestión del Desarrollo,,: Perspectivas. Cuaderno de clase No. 2 seminario de Gestión del Desarrollo. Universidad Autónoma de Manizales. 2010.

Gutiérrez A. Alvaro (1998). La Subregión centro-sur de Caldas: Cómo se ha pensado un estado del arte. Cámara de Comercio, Manizales.

Gutiérrez A. Alvaro (1999). Entorno Regional y Global de Manizales – Ventajas Geoestratégicas. Secretaria de Planeación – Cámara de Comercio, Manizales.

Gutiérrez A. Alvaro. (2001). Consultoría Visión de Región Caldas. Gobernación de Caldas - Centro de Estudios Regionales Cafeteros y Empresariales –CRECE.

Hernández Ascanio José. Territorio e Instituciones: Un modelo complejo de Desarrollo frente a la Globalización. 2007.

www.hegoa.ehu.es/congreso/bilbo/kiny/2,,/3_Jose_Hernandez.pdf.

Informe de Gestión Aeropuerto del café 2009. Corporación Autónoma Regional de Caldas Plan de Gestión Ambiental Regional PGAR 2007 – 2019.

Instituto De Estudios Ambientales Universidad Nacional Sede Manizales Convenio 044-2004: Evaluación y Análisis del Componente Ambiental de los Planes de Ordenamiento Territorial en los Municipios de Caldas, para Corpocaldas.

La Navegabilidad a Vapor del Rio Cauca <http://dintev.univalle.edu.co/cvisaacs>;

Ley 9° de 1989, o Ley de Reforma Urbana. Por la cual se dictan normas sobre planes de desarrollo municipal, compraventa y expropiación de bienes y se dictan otras disposiciones. www.secretariassenado.gov.co/

Ley 105 de 1993. Por la cual se dictan disposiciones básicas sobre el transporte, se redistribuyen competencias y recursos entre la Nación y las Entidades Territoriales, se reglamenta la planeación en el sector transporte y se dictan otras disposiciones." www.secretariassenado.gov.co/

Ley 388 de 1997 Por la cual se modifica la Ley 9 de 1989, y la Ley 2 de 1991 y se dictan otras disposiciones. www.secretariassenado.gov.co/

Ley 1151 de 2007. Plan Nacional de Desarrollo 2006 – 2010 www.secretariassenado.gov.co/

Ley 1228 de 2008. Por la cual se determinan las fajas mínimas de retiro obligatorio o áreas de exclusión, para las carreteras del sistema vial nacional, se crea el Sistema Integral Nacional de Información de Carreteras y se dictan otras disposiciones www.secretariassenado.gov.co/

Ley 1450 de 2011 Por el cual se expide el Plan de Desarrollo Nacional 2010-2014
www.secretariasenado.gov.co/

Ley 1454 de 2011 Por la cual se dictan normas orgánicas sobre ordenamiento territorial y se modifican otras disposiciones. www.secretariasenado.gov.co/

Maldonado Alberto (2007). Gestión Pública y Descentralización. Universidad de los Andes–Cíder. Especialización en Gobierno y Políticas públicas Conceptos sobre descentralización

Martin Bès Rafael Hernández y Carlos Oliva, Ivania Rivas (1998). La descentralización en Colombia SERIE DE ESTUDIOS ECONÓMICOS Y SECTORIALES.

Marshall, C.; Rossman, G.B.(1989). Designing qualitative research. Beverly Hills; California: Sage.

Massiris Cabeza Ángel (2002). Departamento de Geografía Universidad Pedagógica y Tecnológica de Colombia –UPTC ORDENACIÓN DEL TERRITORIO EN AMÉRICA LATINA Scripta Nova REVISTA ELECTRÓNICA DE GEOGRAFÍA Y CIENCIAS SOCIALES Universidad de Barcelona. ISSN: 1138-9788. Depósito Legal: B. 21.741-98 Vol. VI, núm. 125, 1 de octubre de 2002

Massiris Cabeza Ángel (2010). Ordenación del Territorio en América Latina. Revista Electrónica de Geografía y ciencias Sociales SCRIPTA NOVA Universidad de Barcelona.

Max-Neef, Manfred, Elizalde Antonio y Hopenhayn Martín (1994). Desarrollo a Escala Humana, Conceptos, aplicaciones y algunas reflexiones. Editorial Nordan Comunidad. Montevideo, Uruguay.

Memoria Sobre la Transversal de Caldas, Sociedad de Mejoras Públicas 1999.

Méndez Delgado Elier Jesús, M. María del Carmen Lloret Feijóo. ELEMENTOS PARA LA PLANIFICACIÓN TERRITORIAL EN CUBA.

Méndez, Elías. (1990). Gestión ambiental y ordenación del Territorio. Mérida Venezuela: Universidad de los Andes, Facultad de Ciencias Forestales, Instituto de Geografía y Conservación de Recursos naturales.

Morcillo Dosman Pedro Pablo (2007). Derecho Urbanístico Colombiano Historia Derecho y Gestión Editorial Temis S.A. Ordenamiento territorial y reforma urbana en Colombia. www.uniderecho.com/leer_tarea_Derecho-Administrativo_16_1144.html.

Plan de Desarrollo Manizales – Plan 70 (CID, UN 1970)

Pening Gaviria Jean Philippe (2003). Evaluación del proceso de descentralización en Colombia.

Piedrahíta Plata, Francisco (2006). Autonomía, competencias y recursos de las entidades territoriales en la Constitución. Historia del acto legislativo No.1 (30 de Julio de 2001). http://bibliotecadigital.icesi.edu.co/biblioteca_digital/handle/item/418

Plan de Acción 2007 – 2011. Corporación Autónoma Regional de Caldas, Octubre de 2009.

Plan Básico de Ordenamiento de Anserma Acuerdo 207 de 2001.

Plan Básico de Ordenamiento Territorial Municipio de Neira Caldas, Decreto numero 026 de agosto 16 de 2000.

Plan de Desarrollo del Municipio de Neira “Todos por Neira” Para el Periodo 2008 – 2011. Acuerdo nro. 012.

Plan de Ordenamiento Territorial Municipio de Manizales. Acuerdo 508 de octubre 12 de 2001, Acuerdo 573 de 2003 y 663 de 2007.

Política Nacional para la Gestión Integral del Recurso Hídrico 2010. Ministerio de Ambiente y Desarrollo Territorial.

Quiroga Díaz Natalia. (2008). Participación Ciudadana y Desarrollo Local, www.holismoplanetario.files.wordpress.com/2009/08/participacionciudadanadesarrollolocal1.pdf

Restrepo Bedoya Octavio (2007). Revisión, Ajuste y Actualización de la Cartografía Temática con Relación a las Amenazas Naturales, las Áreas de Interés Ambiental y los Suelos de Protección del Corregimiento Colombia (No.1) Área Rural del Municipio de Manizales. Secretaria de Planeación Municipal.

Rodríguez Carlos Rafael (2008). Una reflexión al concepto de desarrollo sostenible desde la óptica económica en el ámbito de la globalización neoliberal. <http://vinculando.org/documentos/desarrollosostenible.html>.

Rodríguez R. Libardo (1996). Derecho Administrativo General y Colombiano Novena Edición Editorial Temis S.A. 1996.

Sachs, J. (1987). Trade and exchange rate policies in growth-oriented adjustment programs, en Corbo, V., M. Khan y K. Goldestein (comps.) (1987).

Sachs, Wolfgang (1999). Planet Dialectics - Explorations in Environment & Development; Londres: Zed Books.

Sarmiento, Eduardo (1996). La Crisis de la Infraestructura Vial, Centro de Estudios Económicos, Santafé de Bogotá, Colombia, Editorial Escuela Colombiana de Ingeniería.

Sen, Amartya. (2000). Desarrollo como Libertad; Madrid: Editorial Planeta.

Serna Mendoza Ciro Alfonso (2010). Cuaderno de clase 02-02, artículo Economía Ambiental, Economía ecológica y desarrollo Sostenible. Colección: desarrollo, región y paz.

Sociedad de Mejoras Públicas (1999). Memoria sobre la Transversal de Caldas, Manizales.

Spósito, E.S. (2004). Territorio y Desarrollo diferentes enfoques. Unioeste Francisco Bealtráo.

Souza, M. L. (1995) El territorio: "El espacio y el poder, la autonomía y el desarrollo". En Castro, I. (Ed), Geografía, conceptos y temas, Bertrand Brasil, Rio de Janeiro.

Uribe Botero, Beatriz (2011). Construyendo Verdaderas Ciudades: El A,B,C, del Plan Parcial. Cámara Colombiana de la Construcción –CAMACOL. Documento presentado a FEDEVIVIENDA en el Marco del Foro Políticas de Suelo y Garantía del Acceso a un Hábitat Digno en Bogotá.

Vallina Velarde, Juan Luis de la.(1961). "La desconcentración administrativa", Revista de Administración Pública, Madrid, núm. 35, mayo-agosto de 1961.