



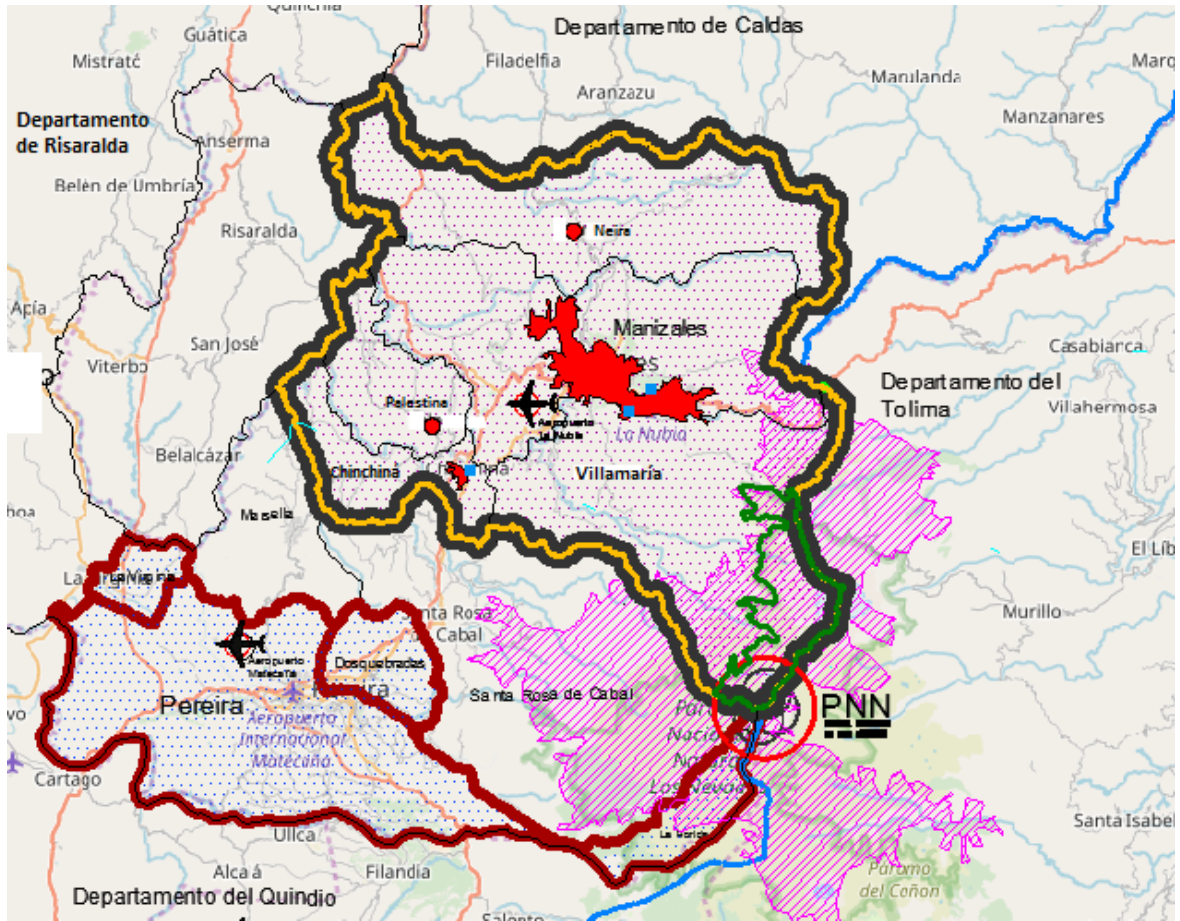
UNIVERSIDAD
NACIONAL
DE COLOMBIA

Metropolización en las ciudades del centro- sur de Caldas

Chinchiná - Manizales - Neira - Palestina - Villamaría

Oscar Eduardo Zapata Torres

Universidad Nacional de Colombia
Facultad de Artes
Maestría en Ordenamiento Urbano-regional
Bogotá, Colombia
2018



Metropolización en las ciudades del centro- sur de Caldas

[Chinchiná - Manizales - Neira - Palestina - Villamaría]

Oscar Eduardo Zapata Torres

Trabajo final de maestría de profundización presentado como requisito parcial para optar
al título de:

Magister en Ordenamiento Urbano-regional

Director:

Gustavo Peralta Mahecha, PhD.

Universidad Nacional de Colombia, Sede Bogotá
Facultad de Artes, Maestría en Ordenamiento Urbano-regional
Bogotá, Colombia
2018

Dedicatoria

A todos quienes han contribuido y participado en este camino de formación académica.

A la Universidad Nacional de Colombia por permitirme llevarla como Alma Mater y brindarme las herramientas cognitivas suficientes, para aportar con integridad a la sociedad por medio del ordenamiento territorial.

Resumen

El presente trabajo final de maestría (TFM), tiene como objeto de estudio identificar los hechos metropolitanos existentes entre los municipios que hacen parte de un territorio de estudio, integrado por Chinchiná, Manizales, Neira, Palestina y Villamaría, municipios ubicados en la denominada zona centro-sur del departamento de Caldas.

A partir de la identificación de los hechos metropolitanos, se realiza un análisis que abarca la caracterización de las relaciones existentes entre los municipios indicados. Para ello, se tendrán en cuenta relaciones de carácter histórico, económico, social, cultural y ambiental. Se analizarán también el tipo de consecuencias o hechos que estas relaciones puedan generar en el territorio. Hechos que se materializan en infraestructura física, cobertura y operación de servicios públicos, flujos de transporte, entre otros; posibilitando y fortaleciendo las relaciones intermunicipales, consolidando intercambios económicos, sociales e institucionales entre los habitantes de los municipios.

El trabajo analiza diferentes conceptos como urbanización, metropolización, industrialización, los cuales se estudian bajo la óptica de diferentes autores, a fin de comprender como se relacionan directamente las dinámicas económicas de la sociedad con las transformaciones territoriales. En el caso del concepto de hecho metropolitano, se tomará literalmente como lo define la Ley 1625 de 2013, ley de áreas metropolitanas, la cual define los hechos metropolitanos según las siguientes categorías, de tipo: económico, social, tecnológico, ambiental, físico, cultural, territorial, político o administrativo. Bajo estas categorías se identificarán los hechos metropolitanos en el territorio de estudio, entendiendo que algunos hechos pueden pertenecer simultáneamente a varias categorías.

Palabras clave: Metropolización, Hechos metropolitanos, Área metropolitana, centro- sur, Turismo temático, Economía cafetera, Paisaje cultural cafetero [PCC].

Abstract

The present master's degree final project, has as object of study the relationships that can develop the constitution of metropolitan facts between the municipalities that are part of a delimited territory of study, which is made up of the municipalities of Chinchiná, Manizales, Neira, Palestina and Villamaría, located in the South-Central area of Caldas State.

To identify the existence of the cited metropolitan facts in the territory of study, is an objective for the development of the present work, and for the fulfillment of this, an analysis that covers different nature relationships among the indicated municipalities is made, taking into account in this work relationships of a historical, economic, social, cultural, and environmental nature, as well as the type of consequences or facts that these relationships may generate; which can be reflected in different networks that weave the territory, such as physical infrastructure, the coverage and operation of public services, transport flows, among other networks that will be described and analyzed further in the present work.

The work analyzes different concepts such as urbanization, metropolization, industrialization, which are studied under different authors point of view, in order to understand how the economic dynamics of society are directly related to territorial transformations. In the case of the concept of metropolitan fact, it will be taken literally as defined by Law 1625 of 2013, metropolitan areas law, which defines metropolitan events according to the following categories, of the following types: economic, social, technological, environmental, physical, cultural, territorial, political or administrative. Under these categories the metropolitan facts in the territory of study will be identified, understanding that some facts can belong simultaneously to several categories.

Keywords: Metropolitanization, Metropolitan facts, Metropolitan area, South-central, Thematic tourism, Coffee economy, Coffee cultural landscape, spanish acronym [PCC].

Contenido

	Pág.
Resumen	VI
Lista de figuras	X
Lista de tablas	XI
Lista de Símbolos y abreviaturas	XII
Introducción	13
Capítulo 1. Contexto, problemática objetivos, metodología.	16
1.1 Problemática.....	16
1.2 Pregunta a resolver.....	19
1.3 Horizonte temporal.....	19
1.4 Objetivo General.....	19
1.5 Objetivos específicos	20
1.6 Estrategia metodológica y fuentes de información	20
Capítulo 2. Caracterización del área objeto de estudio	27
2.1 Ocupación territorial.....	27
2.2 Demografía.....	32
2.3 Economía.....	41
2.4 Infraestructura vial terrestre	50
Capítulo 3. Marco conceptual	54
1.1 Metropolización.....	54
1.2 Metropolización en Colombia	61
1.3 Marco jurídico y normativo de la metropolización en la legislación colombiana.	67
1.4 Definición de hechos metropolitanos según la legislación colombiana vigente (la ley 1625 de 2013)	72
Capítulo 4. Identificación y análisis de los hechos metropolitanos	74
4.1 Hechos de tipo Económico	75
4.1.1 Hechos relacionados con el Transporte.....	75
▪ Transporte público terrestre	75
▪ Transporte aéreo - Aeropuerto de Palestina (Aerocafé)	77
▪ Cable aéreo Manizales - Villamaría.....	78

4.2 Hechos de tipo social	79
4.2.1 Servicios públicos.....	79
▪ Central hidroeléctrica de Caldas CHEC grupo epm.....	79
▪ Empresa metropolitana de aseo EMAS s.a.e.s.p	80
▪ Empresa de obras sanitarias de Caldas. Empocaldas s.a.e.s.p	81
▪ Aguas de Manizales s.a.e.s.p.....	82
4.3 Hechos de tipo tecnológico	82
4.4 Hechos de tipo Físico /Ambiental	83
4.4.1 Corporación autónoma regional de Caldas CORPOCALDAS	84
4.5 Hechos metropolitanos en los elementos normativos locales.....	86
4.5.1 Plan de ordenación y manejo de la cuenca del Rio Chinchiná.....	86
4.5.2 Planes Ordenamiento - planes de desarrollo municipales	88
▪ Plan de desarrollo departamental de caldas (2016-2019)	90
▪ Plan de ordenamiento territorial de Manizales (2017-20137).....	94
▪ Plan básico de ordenamiento territorial, Chinchiná, caldas.....	103
▪ Plan de desarrollo Chinchiná, (2016-2019)	106
▪ Plan básico de ordenamiento territorial, Villamaría, Caldas.....	109
▪ Plan de desarrollo Villamaría, (2016-2019).	113
▪ Plan de desarrollo palestina, (2016-2019).....	124
4.8 Comparativo, elementos normativos en los municipios.	126
4.9 Análisis comparativo de los hechos metropolitanos del territorio de estudio.	129

Conclusiones.....	133
--------------------------	------------

Bibliografía 137	
-------------------------	--

Lista de figuras

	Pág.
Ilustración 2-1:	Ocupación municipios del territorio de estudio 28
Ilustración 2-2:	Colombia - Departamento de Caldas – Territorio de estudio 29
Ilustración 2-3:	Territorio de estudio- población cabeceras municipales..... 30
Ilustración 2-4:	Pirámide poblacional Manizales 2013..... 33
Ilustración 2-5:	Pirámide poblacional Villamaría 2013..... 35
Ilustración 2-6:	Pirámide poblacional Chinchiná 2013..... 36
Ilustración 2-7:	Pirámide poblacional Palestina 2013..... 37
Ilustración 2-8:	Pirámide poblacional Neira 2013 38
Ilustración 2-9:	Mapa municipios en crecimiento y en decrecimiento demográfico 38
Ilustración 2-10:	Pirámide poblacional agregada - municipios. 2013..... 40
Ilustración 2-11:	Grafico Indicadores socio económicos territorio de estudio 43
Ilustración 2-12:	Porcentajes de sectores económicos en el territorio de estudio ... 46
Ilustración 2-13:	Grafico - Caracterización empresarial por actividad económica... 47
Ilustración 2-14:	Mapa vial del territorio de estudio 51
Ilustración 3-1:	Esquema modelo de aglomeración urbana dispersa 56
Ilustración 3-2:	Estadios en el proceso de formación de áreas metropolitanas 57
Ilustración 3-3:	Esquemas tipo de aglomeración urbana..... 60
Ilustración 4-1:	Mapa – Autopista del café 75
Ilustración 4-2:	Proyecto Aero café 77
Ilustración 4-3:	Línea cable aéreo Manizales, Villamaría. 78
Ilustración 4-4:	Mapa ubicación Parque Nacional Natural de los Nevados PNN. .. 83
Ilustración 4-5:	Localización geográfica de la cuenca del Rio Chinchiná..... 87
Ilustración 4-6:	Delimitación geográfica del POMCA del rio Chinchiná. 87
Ilustración 4-7:	Documentos de ordenamiento territorial 89
Ilustración 4-8:	División subregional del Departamento de Caldas..... 92
Ilustración 4-9:	Modelo ocupación territorial de Manizales 95
Ilustración 4-10:	Mapa de delimitación territorial Manizales 97
Ilustración 4-11:	Distribución porcentual área rural Manizales. 99
Ilustración 4-12:	Modelo ocupación territorial de Chinchiná 104
Ilustración 4-13:	Mapa delimitación territorial Chinchiná 104
Ilustración 4-14:	Modelo ocupación territorial de Villamaría, Caldas 110
Ilustración 4-15:	Mapa delimitación territorial Chinchiná 110
Ilustración 4-16:	Modelo ocupación territorial de Neira, Caldas 117
Ilustración 4-17:	Mapa delimitación cabecera municipal Neira..... 117
Ilustración 4-19:	Modelo ocupación territorial de Palestina 122
Ilustración 4-20:	Mapa delimitación cabecera municipal Palestina..... 123

Lista de tablas

Pág.

Tabla 1:	Instrumentos metodológicos	21
Tabla 2:	Área de ocupación territorio de estudio	28
Tabla 3:	Demografía territorio de estudio	32
Tabla 4:	Demografía Manizales	34
Tabla 5:	Análisis demográfico - datos agregados municipios	39
Tabla 6:	Formas de población e indicadores socioeconómicos	42
Tabla 7:	Participación porcentual por rama de actividad –valor agregado bruto.....	45
Tabla 8:	Población grandes ciudades de Colombia	63
Tabla 9:	Conformación áreas metropolitanas en Colombia	65
Tabla 10:	Elementos jurídicos de ordenamiento territorial	68
Tabla 11:	Criterios para determinar el Hecho Metropolitano	73
Tabla 12:	Población atendida EMAS	80
Tabla 13:	Áreas protegidas en el territorio de estudio	84
Tabla 14 :	Ejes plan de desarrollo de Caldas	90
Tabla 15:	División subregional de proyectos prioritarios de Caldas	91
Tabla 16:	Planes estratégicos del POT de Manizales	94
Tabla 17:	Modelo de ordenamiento y principios rectores del POT	95
Tabla 18:	Proyectos POT Manizales	99
Tabla 19:	Suelos de protección en Manizales	100
Tabla 20:	Objetivos del plan de desarrollo de Manizales	101
Tabla 21:	Plan Básico de Ordenamiento Territorial de Chinchiná, Caldas.	104
Tabla 22:	Plan de desarrollo de Chinchiná	107
Tabla 23:	Plan de desarrollo de Villamaría	113
Tabla 24:	Dimensiones PBOT Neira	116
Tabla 25:	Componentes principales PBOT Neira	116
Tabla 26:	Plan de desarrollo de Neira	119
Tabla 27:	Plan básico de ordenamiento territorial de Palestina	121
Tabla 28:	Plan de desarrollo Palestina	125
Tabla 29:	Comparativo elementos POT – PBOT / Planes de desarrollo.	126
Tabla 30:	Análisis comparativo resumen hechos metropolitanos	129

Lista de Símbolos y abreviaturas

Abreviaturas

Abreviatura	Término
<i>AMCO</i>	Área Metropolitana Centro Occidente (Pereira, Dosquebradas, La Virginia)
<i>CAR</i>	Corporación Autónoma Regional
<i>AREA CENTRO SUR</i>	Área conformada por los municipios de (Manizales, Chinchiná, Palestina, Neira, Villamaría)
<i>DANE</i>	Departamento Administrativo Nacional de Estadística
<i>DNP</i>	Departamento Nacional de Planeación
<i>IGAC</i>	Instituto Geografico Agustín Codazzi
<i>PBOT</i>	Plan Básico de Ordenamiento Territorial
<i>PNGIRH</i>	Política Nacional para la Gestión Integral de Recurso Hídrico
<i>POMCA</i>	Plan de Ordenación y Manejo de una cuenca.
<i>POT</i>	Plan de Ordenamiento Territorial
<i>PNN</i>	Parque Natural de Los Nevados
<i>T.E</i>	Territorio de estudio
<i>TFM</i>	Trabajo Final de Maestría

Introducción

El presente trabajo final de la maestría en ordenamiento urbano-regional pretende identificar y analizar los hechos metropolitanos existentes en el territorio de estudio delimitado por cinco municipios, a saber, Chinchiná, Manizales, Neira, Palestina y Villamaría, los cuales pertenecientes a la subregión centro – sur del departamento de Caldas.

Estos municipios presentan características de continuidad geográfica, así como homogeneidad en la circunscripción político-administrativa departamental; cuentan con una ubicación estratégica en términos de infraestructura con relación a Manizales, capital del departamento de Caldas y a la ciudad de Pereira, capital de Risaralda, la cual se ubica a 52,0 Km de distancia de la ciudad de Manizales.

Pereira, ciudad vecina al territorio de estudio, es núcleo del área metropolitana conformada junto con sus dos municipios contiguos, Dosquebradas y La Virginia, conformando el “Área Metropolitana Centro Occidente (AMCO)”, la cual tiene relación directa con algunos municipios que pertenecen al territorio analizado, como Chinchiná (Caldas), el cual se ubica de manera equidistante entre Manizales y Pereira, o Villamaría (Caldas), el cual limita con Santa Rosa de Cabal (Risaralda) contiguo a la AMCO, con el cual comparte área del Parque Nacional Natural de los Nevados (PNN).

La infraestructura conecta el territorio analizado con el departamento, como sucede con la autopista del café (Manizales, La Paila), también conocida como Ruta nacional 29; o el cable aéreo de Manizales y Villa María, que materializan relaciones territoriales intermunicipales. A su vez la autopista del café, conecta al territorio con la autopista de la línea, vía primaria, que conecta al denominado “Viejo Caldas” con la capital de la República de Colombia. Esta misma vía nacional conecta al territorio de estudio con municipios del norte del Quindío, destacados por su vocación turística después de la década del noventa, los cuales junto con algunos municipios pertenecientes al área estudiada han destacado la

promoción de la cultura a través de la visión patrimonial del paisaje, con la declaratoria de la UNESCO en 2011.

El trabajo final de maestría analizó elementos funcionales que comparten entre sí los municipios, como el transporte y su plataforma -la infraestructura-, así como elementos institucionales que facilitan actividades cotidianas de la sociedad, como la educación, la industria o el comercio de bienes y servicios.

Con el fin de hacer posible la descripción de los elementos mencionados y su posterior análisis, este trabajo se apoyó en información proveniente de las cámaras de comercio de los municipios relacionados, información de instituciones nacionales como el Departamento Administrativo Nacional de Estadística Colombiano –DANE-, y en algunos casos, con información de los gobiernos municipales contenida en sus planes de ordenamiento territorial (POT), y en sus planes de gobierno, así como también en cartografía institucional nacional y departamental. También se consultaron investigaciones académicas relacionadas con la temática específica (metropolización) en la región.

El trabajo final de maestría (TFM) se estructura en cinco capítulos. A saber: En el primer capítulo, se describe el contexto y la problemática del territorio analizado, luego se indican los objetivos del trabajo y finalmente, se expone la metodología llevada a cabo para alcanzar dichos objetivos.

En el segundo capítulo se realiza una caracterización del territorio de estudio, en donde se describe su extensión, demografía, características económicas y sus condiciones de infraestructura. En el tercer capítulo se profundiza en el concepto de metropolización, así como en documentos que estudian este concepto en el país y su respectivo análisis.

En el cuarto capítulo, se identifican los hechos metropolitanos presentes en el territorio de estudio, los cuales para el presente caso se caracterizarán de acuerdo con lo establecido en la ley de áreas metropolitanas, Ley 1625 de 2013, según se trate de categorías de tipo: económico, social, tecnológico, ambiental, físico, cultural, territorial, político y administrativo y sus efectos sobre las dinámicas del territorio.

En el último capítulo, se concluye que en el territorio de estudio existen hechos de diversa índole y presentan diferentes grados de consolidación. Por ejemplo, en servicios públicos, se comprueba que existen hechos metropolitanos, toda vez que estos están institucionalizados mediante empresas que operan en varios de los municipios analizados.

Se establece que existen además hechos metropolitanos como la presencia del Parque Nacional Natural de los Nevados, o la declaratoria del Paisaje Cultural Cafetero PCC, que compromete a la totalidad de la zona de estudio en un documento de la Unesco, donde se puntualiza sobre la importancia cultural y paisajística de los territorios de los departamentos de Caldas, Risaralda, Quindío, Tolima y Valle del Cauca, asociados al cultivo de café. Este último es un ejemplo de un hecho metropolitano que es a su vez de carácter ambiental, físico, cultural y territorial.

Capítulo 1. Contexto, problemática objetivos, metodología.

1.1 Problemática

Por sus características geográficas y de ocupación, los municipios del territorio analizado conforman un tipo de conglomerado urbano disperso, o ciudad difusa (Frediani, 2004), que se compone de varias ciudades pequeñas relacionadas entre sí, las cuales no se encuentran conurbadas totalmente, sino que cuentan con un área de transición rural entre sus respectivos cascos urbanos.

Estos municipios no cuentan con declaratoria legal de área metropolitana; sin embargo, sus gobiernos municipales han realizado acercamientos que apuntan hacia su conformación, como se registra en la siguiente cita de la Asociación del Centro Sur de Caldas: “podría firmarse la conformación de una asociación de los municipios de la región Centro Sur de Caldas, como un primer paso para convertirse en una eventual área metropolitana” (El Tiempo, 2007). Iniciativas semejantes han sido expresadas por parte de diferentes administraciones municipales y registradas en foros interinstitucionales y debates en los concejos municipales; sin embargo, a la fecha del presente trabajo no se ha evidenciado acuerdo alguno suscrito por parte de los municipios de la región centro sur. La gobernación de Caldas sostiene que. “El Departamento debe conformar la asociación de municipios de la subregión Centro-sur del Departamento y en un futuro próximo pensar en un área metropolitana regional que vaya desde Neira hasta La Tebaida” (Gobernación de Caldas 2017).

Por otro lado, se han registrado iniciativas adelantadas por parte del gobierno municipal de Chinchiná para adherirse al área metropolitana AMCO, como lo registra el artículo Chinchiná al AMCO; “ya se habla de consulta popular, en donde se indica que la

integración del municipio de Chinchiná (Caldas) al Área Metropolitana Centro Occidente, conformada por Pereira, Dosquebradas y La Virginia (Risaralda), está a un paso de la convocatoria a una consulta popular en la que los chinchinenses definirán si se unen o no a esa entidad”. (El Tiempo, 2017).

De esta forma, se puede afirmar que se han registrado iniciativas de asociación en diferentes sentidos, como la expresada por la gobernación de Caldas de conformar una asociación de municipios, incluyendo a entes de un departamento diferente, como en el caso de La Tebaida, que pertenece al Quindío, o la iniciativa registrada en donde el municipio de Chinchiná pretendería adherirse a un área metropolitana de un departamento diferente al que pertenece. Si bien a la fecha estas iniciativas no se han materializado por medio de una declaratoria de área metropolitana o la suscripción de una asociación de municipios, se puede afirmar que se han registrado intenciones de asociación de diferentes tipos en los últimos años.

Municipios como Chinchiná y Villamaría tienen relación directa de colindancia con el departamento de Risaralda. Chinchiná presenta continuidad territorial con los municipios de Marsella y Santa Rosa de Cabal, pertenecientes al departamento de Risaralda; así como equidistancia desde Manizales o desde Pereira. Esta última característica supondría una facilidad de movilización desde este municipio a cualquiera de las dos capitales; sin embargo, “” (Duque, 2015, párr.3). En el caso de Villamaría, municipio conurbado con Manizales por el norte, la relación es de continuidad territorial con el municipio vecino de Santa Rosa de Cabal (Risaralda), con el que además, se comparte territorio de reserva natural:

(...) el Parque Nacional Natural de los Nevados, el cual abarca uno de los sistemas montañosos más complejos de Colombia. Ubicado en la región central del país, este parque consta de cinco nevados: el Nevado del Ruiz, el Nevado del Cisne, el Nevado de Santa Isabel, el Nevado del Quindío y el Nevado del Tolima, ubicado En la cordillera Central, en los municipios de Villa María (Caldas), Salento (Quindío), Pereira y Santa Rosa de Cabal (Risaralda) y Casablanca, Villa Hermosa, Líbano, Santa Isabel, Anzoátegui e Ibagué (Tolima).” (Colparques, 2015). Parque Nacional natural de los nevados. Recuperado de <http://www.colparques.net/NEVADOS>

Según lo anterior, se puede afirmar que el Parque de los Nevados es un hecho de tipo ambiental de importancia, que vincula a uno de los municipios del territorio del estudio, con municipios pertenecientes a otros departamentos.

La construcción del nuevo terminal de transportes de Manizales, el cual opera desde 2008, junto con la posterior incorporación de la línea de cable aéreo, la cual cruza por la terminal atravesando el Río Chinchiná, son elementos conectores que han contribuido a que las relaciones funcionales entre estos dos municipios se fortalezcan.

El Río Chinchiná es uno de los hechos de tipo natural que vincula físicamente a los municipios del ámbito de estudio, pues, por una parte, es el accidente geográfico que define los límites territoriales de Manizales y Villamaría, por la otra parte, está el Plan de Ordenación y Manejo de la Cuenca del Río Chinchiná POMCA), que vincula el componente ambiental de la totalidad de los municipios del estudio.

“Manizales depende de los municipios vecinos, el empleo y desarrollo futuro de tales centros urbanos periféricos, dependerá de su articulación urbana a la capital y de la expansión de su infraestructura económica y social hasta ellos” (Duque, 2013). Sin embargo, no todos los municipios presentan grandes flujos hacia y desde la capital. Los flujos diarios al municipio de Palestina desde Manizales no son muy relevantes, lo son desde el municipio de Chinchiná, dada su cercanía y sus actividades económicas en común. (Centro Gran colombiano del paisaje cultural cafetero, 2015, parr.2)

La economía del municipio de Palestina se basa en la producción del café, situándolo según el Centro Gran colombiano del paisaje cultural cafetero como “uno de los municipios más cafeteros del país, con alta productividad, tecnificado a nivel nacional y con el mayor porcentaje de población dedicada a esta actividad. Lo que podría explicar porque el menor flujo diario de personas a Palestina desde Manizales y viceversa, con respecto a los flujos que se pueden presentar desde y hacia Chinchiná o Villamaría; los flujos hacia el municipio de Palestina aumentan los fines de semana, específicamente hacia la vereda de Santagueda y sus alrededores, zona de recreo consolidada a través de establecimientos turísticos corporativos y cabañas de reposo particulares.

Con respecto a Neira, este municipio se ubica al norte de la subregión y es denominado por la Cámara de comercio de Manizales, en su perfil empresarial de la Subregión Centro-Sur

del departamento de Caldas 2016, como el municipio de la subregión con menor dinámica de crecimiento comercial reciente; proyectándose a sí misma como “la capital natural y de servicios eco sistémicos” (Plan de desarrollo palestina 2016-2019).

Si bien en el territorio de estudio, existen relaciones funcionales entre los municipios, a la fecha no se cuenta en su totalidad con servicios metropolitanos que respondan a la demanda que estas relaciones puedan generar, tales como transporte metropolitano que cubra totalmente a los municipios con rutas diarias, teniendo en cuenta que la infraestructura cuenta con la suficiente capacidad. Sin embargo, no existen elementos de gestión aplicados al transporte que garanticen el aprovechamiento de la infraestructura existente. A la fecha no se han suscrito documentos administrativos como asociaciones de municipios, o una declaratoria de área metropolitana, pese a existir hechos y relaciones entre los entes administrativos.

Se plantea una pregunta de investigación, encaminada a determinar e identificar hechos metropolitanos, tomando la definición según la Ley 1625 de 2013, Ley de áreas metropolitanas y posteriormente determinar los efectos que estos hechos puedan generar en las dinámicas de diferente orden presentes en el territorio de estudio.

1.2 Pregunta a resolver

¿Cuáles son los hechos metropolitanos existentes en el territorio de estudio y que efectos tienen en las dinámicas de los municipios?

1.3 Horizonte temporal

El presente trabajo tiene como horizonte temporal desde el año 1997, año en que se publica la ley de Desarrollo Territorial en Colombia, Ley 388 de 1997, hasta la actual vigencia de los planes de ordenamiento territorial y los planes de desarrollo de los municipios analizaos.

1.4 Objetivo General

Identificar los hechos metropolitanos más relevantes que afectan o impactan simultáneamente al conglomerado conformado por los municipios de Chinchiná, Manizales, Neira, Palestina y Villamaría en el centro sur del departamento de Caldas.

1.5 Objetivos específicos

- 1- Identificar las relaciones territoriales más relevantes en la zona de estudio
- 2- Describir los principales efectos de las relaciones territoriales que se dan en las ciudades analizadas.

1.6 Estrategia metodológica y fuentes de información

Para la realización del presente trabajo, se aplicaron técnicas de recolección de información, como la consulta de documentación pública sobre los municipios analizados, entre los que se encuentran datos emitidos por diferentes entidades como: el Departamento Administrativo Nacional de Estadística (DANE), el Instituto Geográfico Agustín Codazzi (IGAC), el Departamento Administrativo de Planeación Nacional (DNP); así como la consulta de documentos normativos vigentes, emitidos por las autoridades ambientales regionales como el Plan de ordenación y manejo de la cuenca hidrográfica del Río Chinchiná (POMCA - CHINCHINÁ), publicado por la Corporación Autónoma Regional de Caldas CORPOCALDAS, y el Plan de manejo ambiental del Parque Nacional de los Nevados [PNN], 2017 a fin de caracterizar el territorio de estudio con datos oficiales actualizados.

Se consultó además cartografía elaborada por diferentes entidades, tanto del orden municipal, como del orden departamental y nacional, así como datos demográficos, sociales y económicos, a fin construir mapas que permitan graficar el análisis territorial realizado.

Para la construcción del marco conceptual se consultaron textos sobre el fenómeno de metropolización y los procesos que le anteceden como el de industrialización, o el de urbanización, para así proveer de una base teórica y conceptual al análisis de los fenómenos que se presentan en el territorio, graficando en algunos casos los conceptos mediante mapas y esquemas.

Se consulta bibliografía de los procesos de metropolización en Colombia, así como sobre relaciones metropolitanas en el centro sur del departamento de Caldas. Se acudió a la consulta de documentos publicados por las cámaras de comercio municipales y a entrevistas realizadas a personas de estas instituciones, a fin de obtener información

actualizada, relacionada con la industria y el comercio local y así poder establecer un estado actual económico comparando las condiciones y las relaciones entre los municipios.

Con el fin de consultar y establecer un marco jurídico y normativo de la metropolización en la legislación colombiana, se indican leyes y decretos de ordenamiento territorial consultados, mediante los cuales se enmarca el territorio analizado, que comprende leyes y decretos publicados desde el año de 1997 hasta el año 2016.

Así mismo, se consultaron documentos normativos/administrativos de gestión municipal, como es el caso de los planes de ordenamiento territorial (POT), para el caso de Manizales; y de los planes básicos de ordenamiento territorial (PBOT), para el caso de los demás municipios, también se analizaron elementos de gestión administrativa vigente, como los planes de desarrollo de los gobiernos en curso en el año de la realización del presente documento, dentro de los que se comprende el plan de desarrollo departamental de Caldas y los planes de desarrollo municipales. Estos elementos normativos se consultan para comparar las diferentes visiones que se tienen en los municipios y el departamento sobre integración y desarrollo regional, para definir las coincidencias y disidencias que se presentan en los mismos. Se identifican las principales relaciones y se establecen cuáles podrían constituirse como hechos metropolitanos.

En la siguiente tabla se describen los instrumentos metodológicos utilizados en el trabajo final de maestría de una manera más detallada, donde se explica cómo se abordan los objetivos específicos y para que se utilizaron cada uno de los instrumentos metodológicos aplicados

Tabla 1: Instrumentos metodológicos

Objetivo general
Identificar los hechos metropolitanos más relevantes que afectan o impactan simultáneamente al conglomerado conformado por los municipios de Chinchiná, Manizales, Neira, Palestina y Villamaría en el centro sur del departamento de Caldas.
Definición de hechos metropolitanos
Según la ley 1454 de 2011, son los fenómenos de tipo económico, social, tecnológico, ambiental, físico, cultural, territorial, políticos o administrativos, que afecten o impacten

simultáneamente a dos o más de los municipios que conforman el territorio metropolitano.	
Criterios para la determinación de los hechos metropolitanos, se toman los de la ley 1454 de 2011.	
Alcance territorial.	Para tomar en cuenta el impacto de las relaciones entre los municipios, y así evaluar si tienen alcance metropolitano.
Eficiencia económica	A fin de evaluar el impacto sobre la economía regional, a la luz de la posibilidad de que el hecho metropolitano incentive la generación de economías de escala.
Capacidad financiera	Identificando acciones o funciones que, por superar la escala municipal (dos o más municipios), eventualmente necesitarían inversiones conjuntas dada la capacidad limitada de realizarlas de manera individual.
Capacidad técnica.	Analiza funciones, obras o servicios, que por su capacidad técnica o tecnológica, sea de mayor eficiencia en el nivel supra departamental.
Organización político-administrativa.	Evalúa el establecimiento político administrativa territorial, a fin de determinar si el hecho metropolitano registrado, requiere de una instancia superior que cubra a nivel metropolitano.
Impacto social	Evalúa la incidencia del fenómeno o hecho metropolitano en la población
Objetivos específicos	
1	Identificar las relaciones territoriales más relevantes en zona de estudio [T.E]
Cómo	
Mediante la consulta y análisis de iniciativas registradas, adelantadas por diferentes organizaciones o entidades de carácter nacional e internacional que vinculen a dos o más municipios del territorio de estudio:	
- Declaratoria de paisaje cultural	Para qué

cafetero [PCC] de la Organización de las Naciones Unidas ONU, 2011	Con el fin de identificar elementos en común de orden cultural, paisajístico y ambiental de los municipios, se analiza la declaratoria de paisaje cultural cafetero [PCC] de la organización de las Naciones Unidas ONU, declaratoria que incluye a los cinco municipios comprendidos en el presente trabajo.
- Plan de Manejo Ambiental Parque Nacional de los Nevados [PNN], 2017	Con el fin de analizar el instrumento que emite las orientaciones a nivel territorial del Parque nacional de los nevados, e identificar elementos comunes de los municipios que en su jurisdicción cuentan con área perteneciente al parque o a las zonas adyacentes al mismo, así como los lineamientos a seguir a nivel ambiental dispuestos por el sistema de parque nacionales naturales de Colombia.
<ul style="list-style-type: none"> - Plan de ordenación y manejo de la cuenca hidrográfica del Río Chinchiná [POMCA – CHINCHINÁ] 2014 - Pactos por la Cuenca del Río Chinchiná, 2014 - Plan de Gestión del riesgo Corporación Autónoma regional CAR – [CORPOCALDAS] 	Con el fin de consultar e indicar en el trabajo, los lineamientos de ordenación ambiental de la principal cuenca hidrográfica del territorio de estudio, se analiza el plan de ordenación y manejo de la cuenca hidrográfica del río Chinchiná, realizado por CORPOCALDAS y la Universidad Nacional sede Manizales, el cual comprende territorio de la jurisdicción de cada uno de los municipios analizados, adicionalmente se consultan los documentos correspondientes a los pactos por la cuenca del río Chinchiná, alianza suscrita por entidades de diferente índole del orden municipal, departamental e internacional como en el caso del Consejo de Cuenca Chira-Piura (Perú) , Concejo de Chinchiná (Colombia), la Gobernación de Caldas, El grupo EPM-CHEC, Parques Nacionales Naturales.
Cómo	
Mediante la consulta y análisis de elementos normativos / administrativos vigentes:	
<ul style="list-style-type: none"> • Herramientas normativas de ordenamiento territorial - Planes de ordenamiento territorial POT - Planes básicos de ordenamiento territorial PBOT 	<p>Para qué</p> <p>Con el fin de elaborar una matriz que registre las coincidencias y disidencias de en los modelos de ordenamiento territorial MOT de los PBOT y POT, así como en los planes de desarrollo Departamental y municipal, comparando los siguientes aspectos:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Gestión del riesgo - Turismo
<ul style="list-style-type: none"> • Herramientas gubernamentales de gestión administrativa 	<ul style="list-style-type: none"> - Paisaje Cultural Cafetero

<ul style="list-style-type: none"> - Plan de desarrollo departamental PDD - Plan vial departamental PVD - Plan de Turismo Departamental PDT - Plan departamental de aguas PDA - Planes de desarrollo Municipal PDM 	<ul style="list-style-type: none"> - Parque Nacional Nevados - Desarrollo sostenible - Desarrollo rural agroindustrial - Sostenibilidad ambiental - Desarrollo industrial - Desarrollo vial – movilidad - Vivienda - Espacio publico - TICS - Cultura - Educación - Saneamiento básico - Patrimonio Cultural - Paz - Ciencia tecnología e innovación - Aeropalestina - Integración regional <p>Se elabora una matriz en donde los elementos anteriormente enunciados son las variables (x) y las constantes (y), corresponden a los cinco municipios del territorio analizado, marcando con una x los puntos de confluencia y dejando en blanco los puntos de disidencia</p> <p>Pudiendo comparar así, la presencia de los aspectos enunciados en cada uno de los municipios analizados.</p>
<p>2</p>	<p>Describir los principales efectos de las relaciones territoriales que se dan en las ciudades analizadas.</p>
<p>Cómo</p>	
<p>Mediante el análisis e interpretación de los registros, visitas de campo y entrevistas realizadas a</p>	

personas relacionadas sobre los siguientes aspectos en el territorio de estudio.	
<ul style="list-style-type: none"> - Industria -Infraestructura -Transporte Publico -Turismo -Oferta ambiental - Relaciones Culturales 	<p>Para qué</p> <p>Con el fin de establecer un perfil multidimensional del territorio, con información construida proveniente de fuentes institucionales actualizadas, de tal forma que el trabajo final de maestría de cuenta de las principales dinámicas regionales, que puedan conllevar la conclusión de la existencia de hechos metropolitanos.</p>
Cómo	
Mediante la consulta, análisis e interpretación de documentos publicados que analizan el territorio en los diferentes aspectos descritos en la anterior casilla, tales como:	
<ul style="list-style-type: none"> - Perfil empresarial de la subregión Centro-Sur del departamento de Caldas. - Registros de transporte intermunicipal de los municipios que componen el territorio de estudio - Ensayos Sobre Economía Regional [composición de la economía de la región eje cafetero de Colombia] BANREP, 2013 - Mediante la elaboración propia de gráficos, esquemas y mapas que representen las diferentes relaciones que se presentan en el territorio. 	<p>Para qué</p> <p>Para establecer un estado real de la economía de los municipios analizados, e identificar sus dinámicas sectoriales económicas de los municipios y la relación que presentan estas dinámicas individuales frente a la totalidad de la región analizada.</p> <p>Describir y establecer un perfil económico real del territorio, es posible sustentándose en los datos registrados por los entes gremiales autorizados, quienes se constituyen como la fuente oficial para los temas de industria y comercio.</p>
Mediante la realización de entrevistas a funcionarios de los municipios analizados, como el presidente de la cámara de comercio, el alcalde en ejercicio y ex alcaldes de Chinchiná, Caldas, así como al gerente del instituto	<p>Para qué</p> <p>A fin de escuchar las gestiones e iniciativas adelantadas por las instituciones en los últimos años, referentes a la integración regional y a lo relacionado con procesos de metropolización registrados por las mismas entidades.</p>

de cultura y turismo de Manizales.	
------------------------------------	--

Fuente: Elaboración propia

La metodología aplicada, permitió la recolección de datos de fuentes institucionales garantizando el análisis sobre datos actualizados, a fin de cumplir con los objetivos del trabajo final de maestría, pudiendo así identificar las relaciones más relevantes existentes entre los municipios analizados y describir los principales efectos de las mismas.

Al concluir el análisis, se establecen de acuerdo a lo descrito en la metodología, las relaciones identificadas que constituyen hechos metropolitanos, clasificándose en principales, secundarias y terciarias, según su incidencia en un mayor número de municipios, resultando: Primarios: los que tienen presencia en la totalidad de los municipios, secundarios cuando tienen presencia en más de dos municipios, y terciarios cuando solo se presentan en dos municipios, requisito mínimo para la determinación de un hecho metropolitano. El trabajo final de maestría presenta finalmente unas conclusiones donde describe los hechos metropolitanos identificados y las principales relaciones entre los municipios analizados.

Capítulo 2. Caracterización del área objeto de estudio

El territorio de estudio está compuesto por los municipios de Chinchiná, Manizales, Neira, Palestina y Villamaría, ubicados en la zona centro sur del departamento de Caldas, geográficamente ubicado hacia el occidente de la cordillera central, en el centro del denominado “Triángulo de oro de Colombia”. Estos municipios presentan características de continuidad geográfica, así como homogeneidad en la circunscripción político-administrativa departamental, como podrá ilustrarse en el desarrollo del presente capítulo. Cuentan con una ubicación estratégica con relación a la capital del departamento de Caldas y a la ciudad de Pereira, capital del vecino departamento de Risaralda, ubicada a 52,0 Km de distancia de Manizales.

En este capítulo se caracteriza al territorio analizado, en términos de su geografía, demografía, economía e infraestructura, como principales aspectos a tener en cuenta inicialmente para describir el territorio de estudio, posteriormente en el desarrollo del trabajo final se describirán y analizarán con mayor profundidad otros aspectos del territorio, como la normatividad vigente que lo rige y los hechos metropolitanos que actúan en el territorio.

A continuación, se describen los principales aspectos geográficos del ámbito de estudio.

2.1 Ocupación territorial

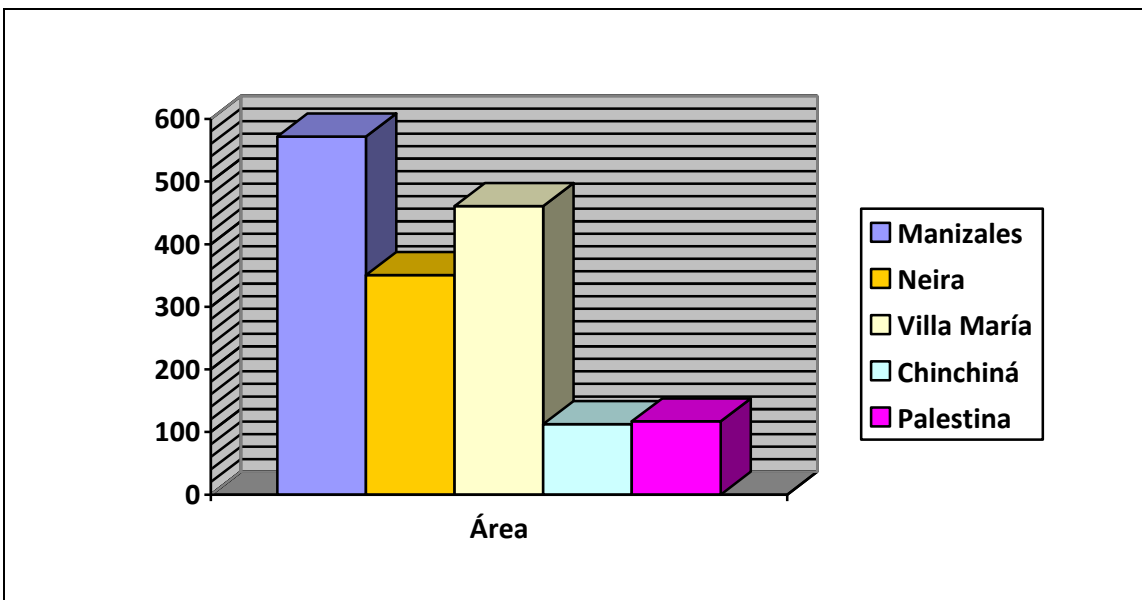
Ilustración 0-1: Ocupación municipios del territorio de estudio

Fuente: Elaboración propia

El territorio ocupa una superficie de: 1.612,65 km², destacándose en extensión los municipios de Manizales y Villamaría, con un 64% del área total de estudio, sin embargo, cuando se contrasta la población de los municipios, son Manizales y Chinchiná, los cuales cuentan con el mayor número de habitantes.

Tabla 2: Área de ocupación territorio de estudio

Municipios	Km ²	%
Área Total	1.612,65	100%
Manizales	571,84	35,51%
Villa María	461,00	28,6%
Chinchiná	112,4	7,0%
Palestina	116,85	7,21%
Neira	350,56	21,7%



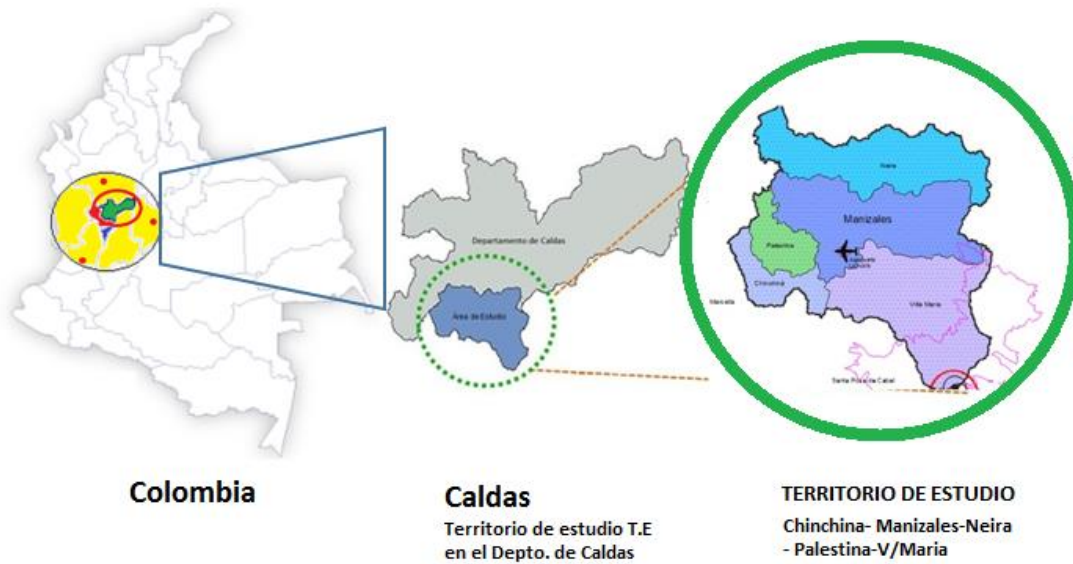
Fuente: Elaboración propia, a partir de datos DANE

Según el POMCA, de la cuenca del río Chinchiná, Manizales es la ciudad con mayor extensión del grupo, se compone en su área urbana de 11 comunas, mientras en su área rural cuenta con siete corregimientos y 62 veredas, entre las cuales el DANE identifica 11 centros poblados, con un área de ocupación aproximada de 571.84 Km².

Villamaría, cuenta con 35 veredas y 13 centros poblados, su área de ocupación es de 461,00 Km², siendo el segundo municipio más grande en extensión de los analizados. Chinchiná cuenta con 21 veredas, su área de ocupación alcanza 112.42 Km². Neira, tiene 43 veredas, su extensión es de 350.56 Km², ocupando el tercer lugar en extensión, y extendiendo su jurisdicción hasta el área del Kilómetro 41, por la cual limita con Palestina y con el departamento de Antioquia. Palestina, por su parte, cuenta con un caso urbano, y un corregimiento que tanto en extensión como en población es equiparable a la cabecera municipal, se trata del corregimiento de Arauca, la extensión del municipio es de 112.41 Km².

La extensión territorial presentada por los municipios no necesariamente corresponde con las condiciones demográficas, económicas, ni de preponderancia urbana, en el caso de Neira, se tiene a un municipio de 350.56 Km²,

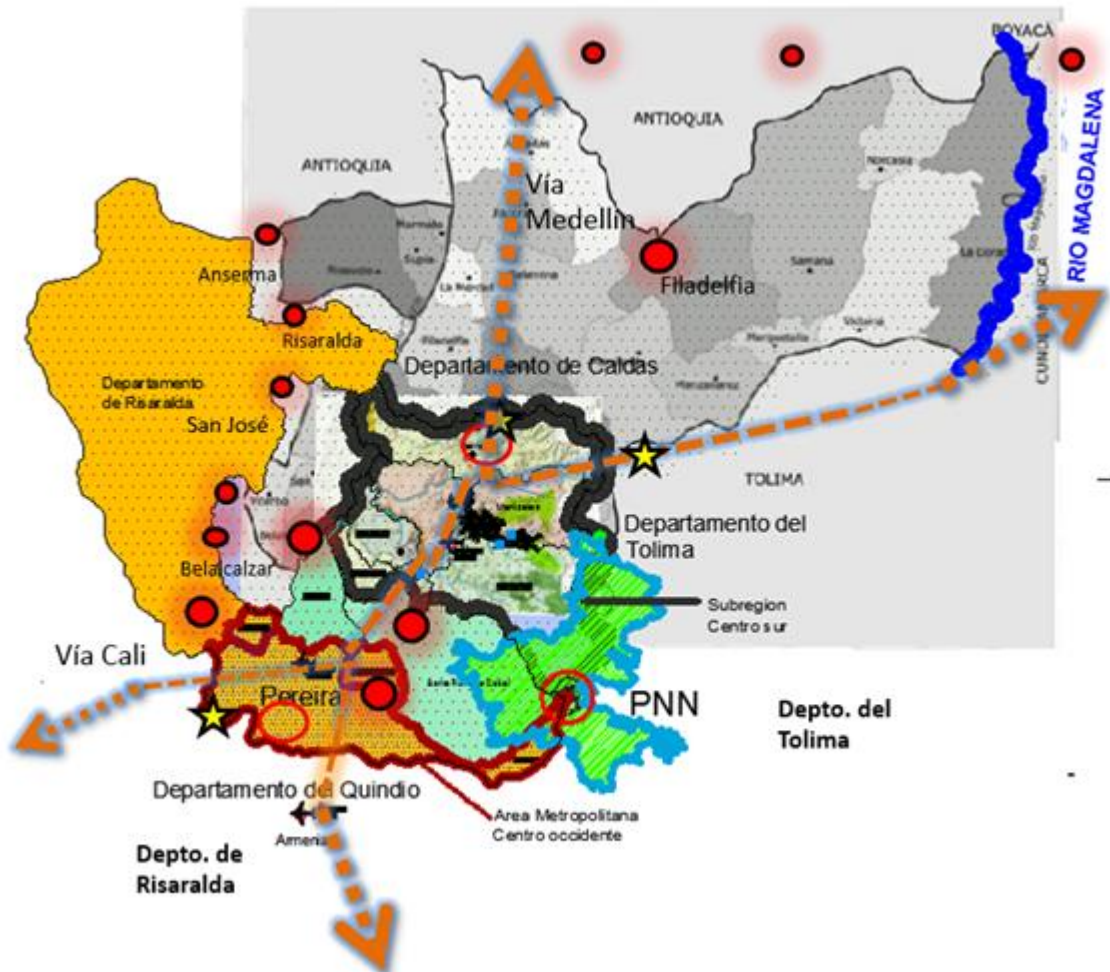
Ilustración 0-2: Colombia - Departamento de Caldas – Territorio de estudio



Fuente: Elaboración propia

En el gráfico anterior se puede apreciar, hacia el costado derecho, la selección o acercamiento de los municipios que conforman el territorio de estudio, gráfico que se extrae de un mapa ubicado en el centro de la imagen, donde se puede evidenciar la ubicación de esta selección dentro del departamento, este mapa a su vez proviene de un mapa de Colombia, ubicado a la izquierda, donde se ubica el departamento de Caldas en el país y se indica su relación con el denominado triángulo de oro de Colombia, representado por tres puntos de color rojo, que coinciden con la ubicación de las tres ciudades principales del país, Bogotá, Medellín y Cali.

Ilustración 0-3: Territorio de estudio- población cabeceras municipales.



Fuente: Elaboración propia

En el gráfico se puede apreciar la continuidad de los municipios que conforman el conglomerado analizado, bordeado con una línea gruesa de color negro, así como la relación de cercanía con otros municipios pertenecientes tanto al departamento de Caldas, como al departamento de Risaralda. el cual se ubica al costado sur y limita con el territorio de estudio por los municipios de Chinchiná y de Villamaría, limitando el primero con Santa Rosa de Cabal y Marsella, y en el caso del segundo, limitando únicamente con Santa Rosa de Cabal.

Pueden apreciarse también por medio de esferas de color rojo, tanto la ubicación como la representación de la expansión de los cascos urbanos de los municipios analizados, así como de algunos municipios cercanos, tanto pertenecientes al departamento de Caldas,

como al departamento de Risaralda. Correspondiendo a mayor tamaño de las esferas, mayor área de expansión del casco urbano

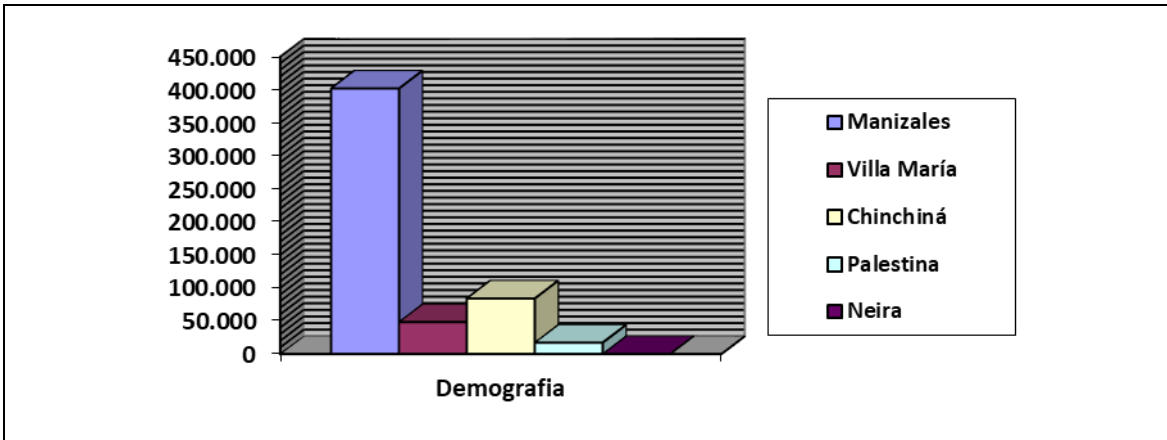
Resaltado en una línea de forma oval verde punteada e indicado en el mapa con un achurado de color magenta, se encuentra el Parque Nacional Natural de los Nevados, situado hacia el oriente, el cual ocupa territorio simultáneamente de tres departamentos (Caldas, Risaralda y Tolima), y en dos municipios del territorio de estudio (Manizales y Villamaría); este parque se constituye como la reserva natural más grande y más importante de la región, por ser un área que contiene a tres nevados. (El Ruiz, El Cisne y Santa Isabel).

2.2 Demografía

La siguiente tabla presenta la demografía del área de estudio, a partir de los municipios, en el cual, como se ha indicado, Manizales presenta una significativa preponderancia frente a los demás municipios; con un total de 401.760 habitantes, frente a un total de 552.139 habitantes del territorio analizado, es decir un 72,7% de la población de la subregión centro sur de Caldas habita en la capital, cabe indicar que esta subregión es la más poblada del departamento.

Tabla 3: Demografía territorio de estudio

Demografía	Habitantes
Territorio de Estudio (Ciudades Sur Eje Cafetero)	552. 139
Manizales	401.760
Villa María	48.322
Chinchiná	53.507
Palestina	18.037
Neira	30 513

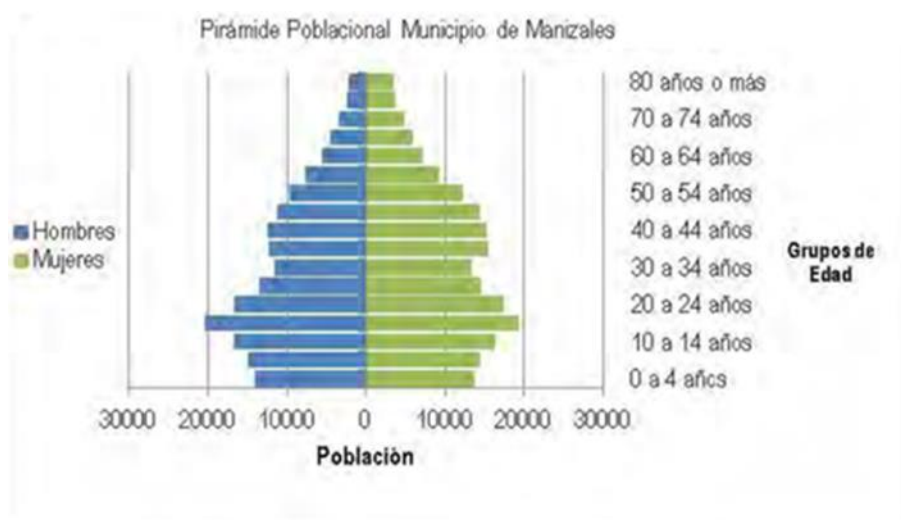


Fuente: Elaboración propia, a partir de datos DANE

Manizales cuenta con un número de 401.760 habitantes, de los cuales el 92% ocupan la cabecera municipal, cerca de unos 369.620, y el resto unos 32.140 corresponden a los habitantes de las veredas y centros poblados rurales. Su densidad poblacional es de 862.27 hab/km².

Según el estudio para la formulación del POMCA de la cuenca del Río Chinchiná, de acuerdo a las proyecciones de población para 2013 y 2020, se estiman tasas de crecimiento poblacional del 8.15% y 3,38%, a continuación, se presenta el gráfico con la pirámide poblacional de Manizales, en donde puede compararse la población, según los diferentes grupos de edades

Ilustración 0-4: Pirámide poblacional Manizales 2013

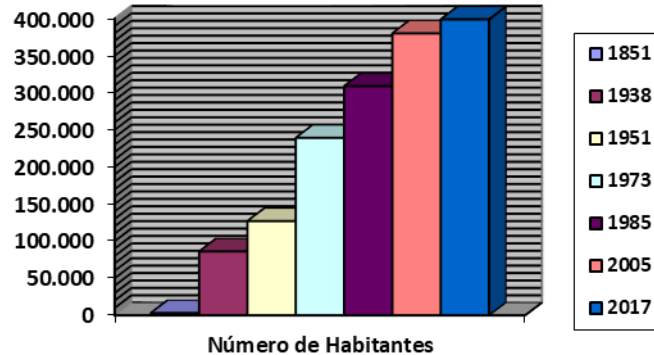


Fuente: POMCA de la cuenca del Río Chinchiná

Se presenta la evolución demográfica que presentó la ciudad de Manizales entre los años 1851 y 2017, según datos DANE Proyecciones de población municipal por área. Se puede evidenciar que entre los años de 1851 y 1951, Manizales creció poblacionalmente en un 68%, un alto porcentaje teniendo en cuenta que solo transcurrieron 13 años, estas fechas coinciden con años de gran producción de café en la región; sin embargo, desde el año de 1985 en adelante el crecimiento poblacional se ha desacelerado, coincidiendo igualmente con los años correspondientes a la crisis cafetera y los años posteriores.

Tabla 4: Demografía Manizales

Años	Número de Habitantes
1851	3.000
1938	86.027
1951	126.916
1973	239.140
1985	308784
2005	379.972
2017	398.874

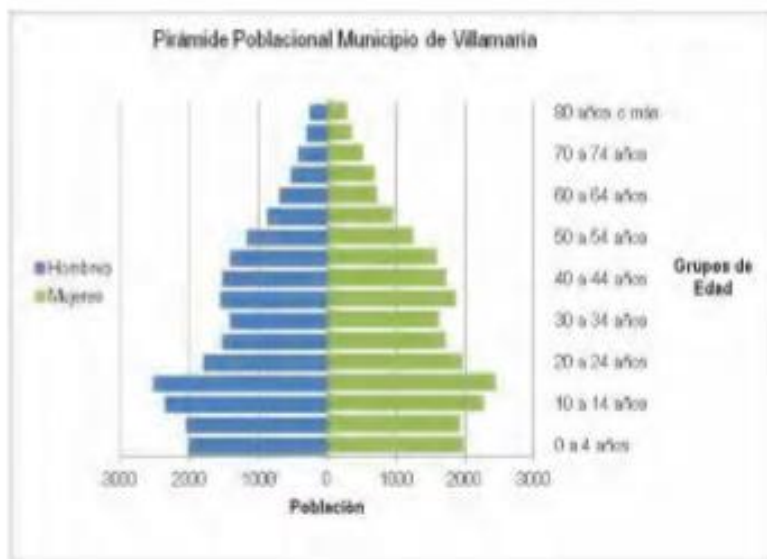


Fuente: elaboración propia a partir de información: Alcaldía de Manizales, boletín estadístico CIE Nro. 01, 2017

Villamaría, es el municipio que según el DANE, presentará el mayor crecimiento en los siguientes años, este cuenta con 48.322 Habitantes, de los cuales 38.222 pertenecen a su cabecera municipal (79.16%) y 10.070 al área rural, es decir un 20.84%. Presenta una densidad de población de 101.7 hab/km², según fuentes DANE-, las tasas de crecimiento intercensal para el municipio de Palestina, en el periodo 1973-2005 fueron de 44.84%,

22.06% y 24.08%, y según las proyecciones de población para 2013 y 2020 se estimarían tasas de crecimiento cercanas al 23.36% y al 19.17%. A continuación, se presenta el gráfico con la pirámide poblacional del municipio de Villamaría.

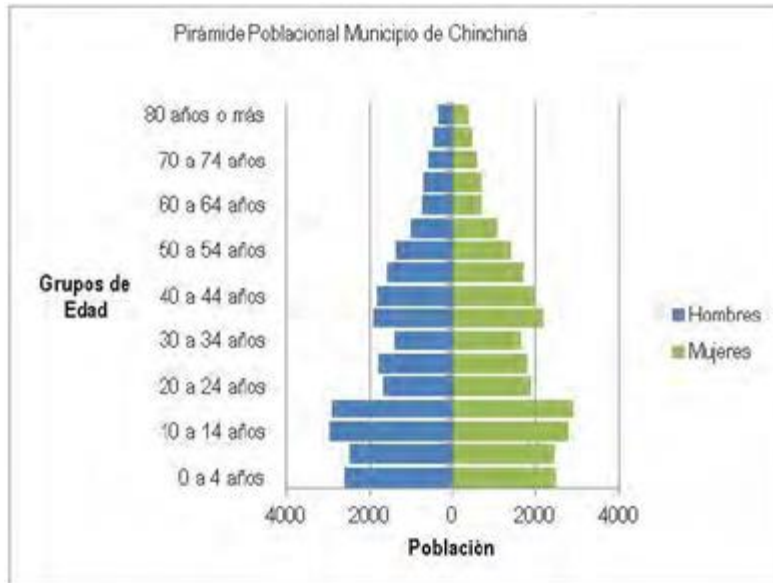
Ilustración 0-5: Pirámide poblacional Villamaría 2013



Fuente: POMCA de la cuenca del Río Chinchiná

Chinchiná cuenta con 53.507 habitantes, De acuerdo con las proyecciones del censo DANE (2005), de los cuales 45.124 pertenecen a su cabecera municipal, es decir un 84.33% y los 8.383 restantes, es decir el 15.67%, habita el área rural del municipio. Chinchiná presenta una densidad de población de 494.75hab/km².

Según el análisis del POMCA de la cuenca Río Chinchiná, las tasas de crecimiento intercensal para el periodo 1973-2005 son de 10.12%, 42.72% y -14.39%, y de acuerdo con las proyecciones de población para 2013 y 2020, se estiman tasas de crecimiento del 1.45% y -3,97%. Se puede evidenciar que, según las proyecciones citadas el municipio presentará un decrecimiento poblacional en los siguientes años, a continuación, se presenta la pirámide población de Chinchiná.

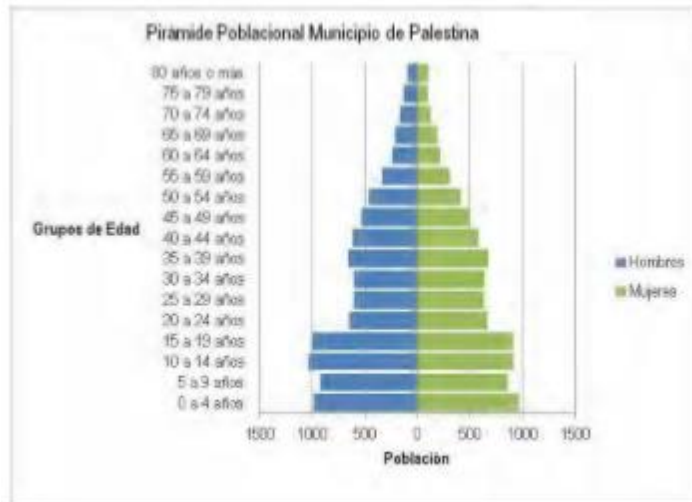
Ilustración 0-6: Pirámide poblacional Chinchiná 2013

Fuente: POMCA de la cuenca del Rio Chinchiná

Palestina, Según DANE (2015), cuenta con una población de 18.037 habitantes, su cabecera municipal alberga 5.819 habitantes, es decir un 32.26% y el resto de la población, unos 12.218, habitan el área rural del municipio, un 67.74% del total de la población, Palestina, sin duda es un municipio rural, presenta una densidad de población de 160.46hab/km².

Las tasas de crecimiento intercensal en el periodo 1973-2005 son de 12.26%, 31.14% y -17.48%, y de acuerdo a las proyecciones de población presentadas por el DANE para 2013 y 2020 se estiman tasas de crecimiento del 3.73% y -2.12%, al igual que el anterior municipio, Palestina presentaría decrecimiento poblacional para los próximos años, vale la pena preguntarse cuáles son los motivos de estos decrecimientos, si vienen asociados a las consecuencias de la desaceleración de la producción del café o si esto se debe a otro tipo de procesos. A continuación, se presenta la gráfica con la pirámide poblacional del municipio de Palestina.

Ilustración 0-7: Pirámide poblacional Palestina 2013



Fuente: POMCA de la cuenca del Río Chinchiná

Neira, reporta una población total de 30 513 habitantes, según datos DANE (2005) de ellos 13.967 habitan su cabecera municipal, es decir un 49.63% y 16.546 restantes, un 50.37% Del total de población que, habita la zona rural, Neira presenta una densidad poblacional de 86.81hab/km².

Según el análisis para el POMCA de la cuenca del Río, Chinchiná, Las tasas de crecimiento intercensal para el periodo 1973-2005 son de 2.24%, -6.54% y 11.98%, de acuerdo con las proyecciones de población para 2013 y 2020, se estiman tasas de crecimiento del 12.3% y 7.347%. Podemos ver que Neira, es uno de los municipios de la zona de estudiado que presenta crecimiento positivo en los años venideros, a continuación, se presenta su pirámide poblacional.

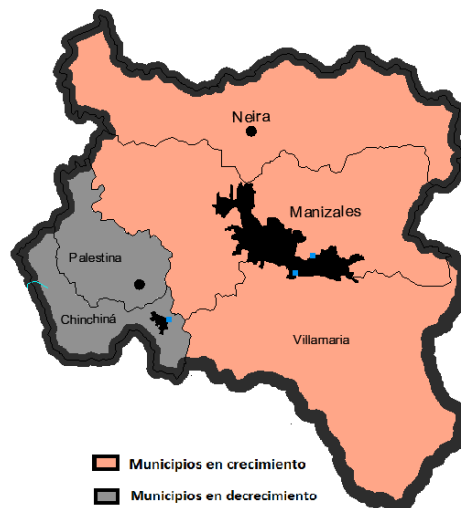
Ilustración 0-8: Pirámide poblacional Neira 2013



Fuente: POMCA de la cuenca del Rio Chinchiná

La siguiente ilustración indica los municipios en crecimiento y en decrecimiento del territorio de estudio, dando como resultado que mientras Neira, Villamaría y Manizales, presentan crecimiento, Palestina y Chinchiná, presentan decrecimiento.

Ilustración 0-9: Mapa municipios en crecimiento y en decrecimiento demográfico



Fuente: Elaboración propia

A continuación, se presenta la tabla resumen con los datos agregados del territorio de estudio, los cuales se enseñan de la siguiente manera: en las columnas dos y tres se

describen el número y porcentaje total de habitantes por cada municipio, lo que permite identificar en que municipios del territorio analizado, se encuentra ubicada la mayor cantidad de habitantes para lo cual, Manizales se encuentra en la más alta posición con un 72,8% de habitantes, seguido de Chinchiná y Villamaría, respectivamente.

En las columnas cuatro y cinco, se detalla el número y porcentaje de habitantes en las cabeceras municipales, lo cual permite determinar, cuáles son los municipios que cuentan con zonas urbanas más pobladas, siendo Manizales el municipio con mayor población de zona urbana, con un 78,2%, lo cual es coherente por su condición de ciudad capital del departamento de Caldas.

Así mismo, se identifica en las columnas seis y siete de la tabla anexa, el número y porcentaje de habitantes ubicados en la zona rural, permitiendo identificar cuál de los municipios presenta mayor condición de ruralidad, siendo Manizales nuevamente el que presenta más población con un 40,5%, sobre los demás municipios del territorio de estudio, seguido de Neira y Palestina.

En la columna ocho, se describe la densidad rural de los municipios, a fin de determinar si cuentan con un área rural poblada o si por el contrario cuentan con un área rural despoblada, para lo cual, el Municipio de Palestina presenta un 104,6 hab/k2 siendo el porcentaje más alto en comparación con los demás municipios, seguido de Chinchiná y Manizales, respectivamente.

Finalmente, frente a la densidad poblacional total se puede observar que con un 702,6 hab/k2, el municipio de Manizales cuenta con el mayor porcentaje en la subregión centro sur de Caldas, por encima de Palestina y Chinchiná, en segundo y tercer lugar

Tabla 5 Análisis demográfico - datos agregados municipios.

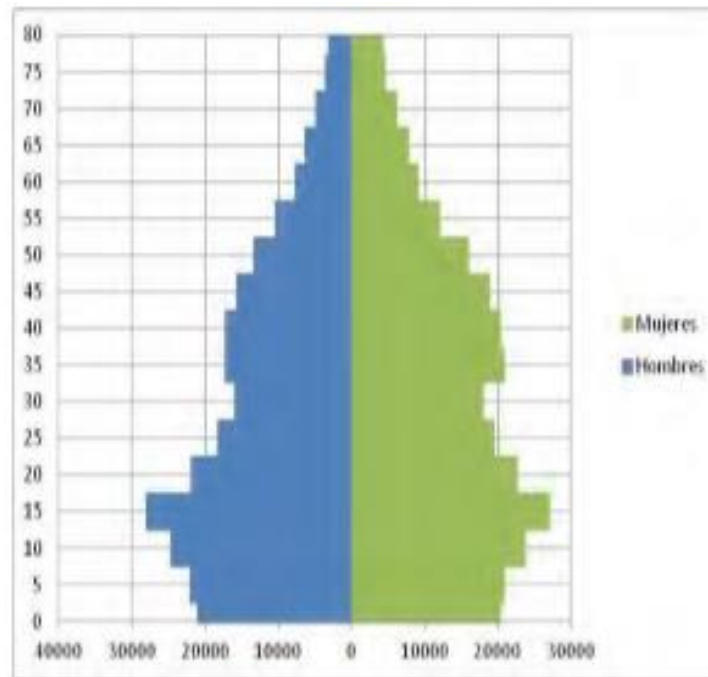
	Habitantes		Cabecera Municipal		Zona Rural		Densidad rural	Densidad total
	# Hab	%	# Hab	%	# Hab	%	hab/k2	hab/k2
Manizales	401.760	72,8	369.620	78,2	32140	40,5	56,2	702,6
Villamaría	48.322	8,8	38.222	8,1	10070	12,7	21,8	104,8
Neira	30.513	5,5	13.967	3,0	16564	20,9	47,2	87
Palestina	18.037	3,3	5.819	1,2	12218	15,4	104,6	154,4
Chinchiná	53.507	9,7	45.124	9,5	8383	10,6	74,6	476
Total	552.139	100	472.752	100	79357	100,0	49,2	342,4

Fuente: Elaboración propia a partir del POMCA de la cuenca del Río Chinchiná

Como síntesis del análisis de la situación demográfica del área de estudio, se puede evidenciar que la tendencia en la pirámide poblacional agregada en cuanto al crecimiento

demográfico es de desaceleración, es decir, se resalta la desaceleración en la base de la pirámide, por ejemplo, de 0 a 4 años respecto a los rangos entre los 15 a 19 años de edad, por lo que podría deducirse que la población joven emigra hacia otros lugares coincidiendo con la etapa de preparación académica.

Ilustración 0-10: Pirámide poblacional agregada - municipios. 2013



Fuente: POMCA de la cuenca del Río Chinchiná

En el caso particular de los municipios de Manizales, Chinchiná y Villamaría, los más extensos y poblados del territorio de estudio, pueden retener la población hasta los 19 años, ya que estos municipios cuentan con mayor cantidad de centros educativos y con mayor presencia de servicios de diferente índole en sus cascos urbanos, con relación a los demás municipios analizados.

En los casos de Neira y Palestina, los cuales coinciden con una población en donde prima la ruralidad, el rango de expulsión es de los 10 a los 14 años, a partir de este rango, la población decrece.

Entre la edad de 25 a 40 años, se presentan migraciones a centros urbanos por motivo de oportunidades de ocupación y expectativas de superación de ingresos. A continuación, se presenta el gráfico con la pirámide poblacional agregada de los municipios analizados.

2.3 Economía

El Departamento de Caldas, Según DUQUE, G. (2016), Está ubicado dentro de la región conocida como el triángulo de oro de Colombia, área comprendida entre el cruce de vías terrestres que comunican a las ciudades de Bogotá, Cali y Medellín, lo que le garantiza un posicionamiento estratégico. Pese a estas favorables condiciones de ubicación, el departamento ha registrado un crecimiento económico menor al de sus departamentos vecinos. Risaralda, presentó un 2,9% de crecimiento anual en 2016 y Quindío 4,8 %, cifras superiores a los 2,3 % que presentó el departamento de Caldas, según fuente DANE, (2016) en su análisis cuadro de tasas de crecimiento, participaciones en el PIB nacional y contribuciones.

Teniendo en cuenta que la economía en la región en las últimas décadas se ha visto afectada por la caída de la industria cafetera *“El Producto Interno Bruto (PIB) del Eje Cafetero ha disminuido su contribución en la actividad económica nacional en las últimas décadas hasta representar durante 2001 – 2010 el 4,1%. Desde sus inicios, la región se caracterizó por la dependencia del cultivo de café, el cual tuvo mayor relevancia en los setenta con la bonanza cafetera; sin embargo, desde ese periodo hasta la última década el sector primario redujo su participación en 12 puntos porcentuales (pp), lo que dio paso a que el terciario ganara importancia dentro de la economía del Eje, destacándose por las actividades de servicios a las empresas, administración pública, comercio, actividades inmobiliarias y turismo.”* VALENCIA, F (2013, 28).

La baja en la producción de café, producto de la crisis de los años setenta, afectó la actividad económica de la región en las últimas décadas, lo que ha desembocado en que los productores agrícolas se hayan visto obligados a diversificar en sus tipos de cultivo, situación que no ha sido exclusiva del sector primario de la economía. Las consecuencias de la crisis cafetera se sintieron en los demás sectores económicos del territorio de estudio, lo que conllevó al fortalecimiento de un sector terciario en la región, consolidándose los subsectores de servicios y el turismo, este último, si bien no alcanza el auge de los departamentos vecinos del eje cafetero, cuenta con todo el potencial para continuar en crecimiento, dada la gran oferta ambiental que se puede registrar en la zona, factor que

sumado al estado de la infraestructura vial terrestre, conforman la plataforma para el ecoturismo o turismo temático.

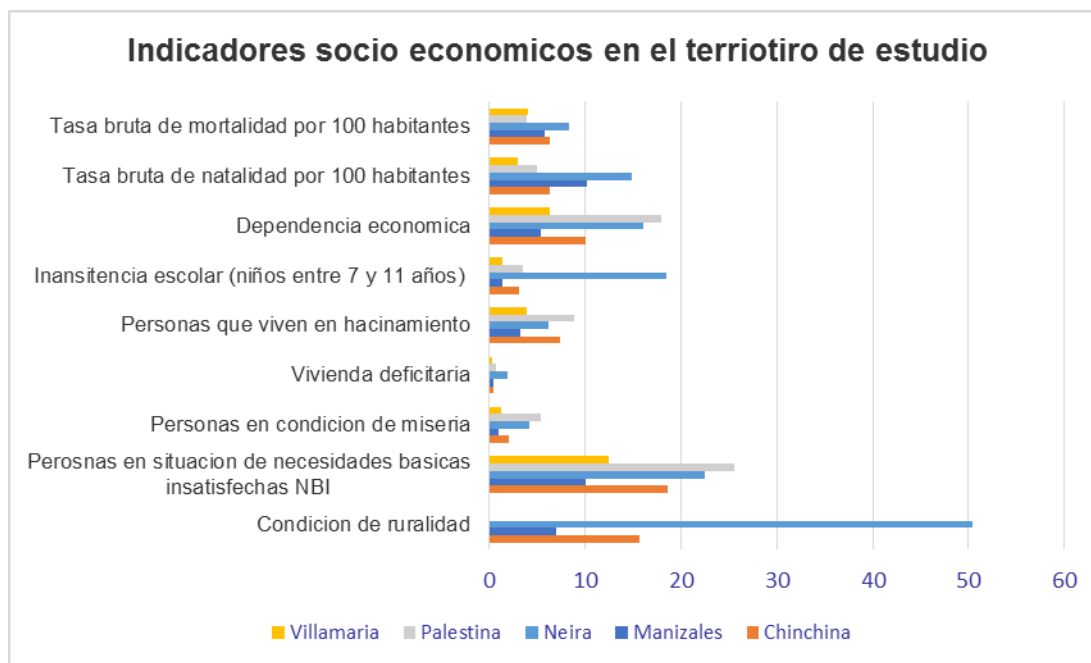
Pese a que todos los municipios pertenecen a la denominada subregión centro-sur, cada uno presenta sus particularidades socioeconómicas, bien sea por condiciones de ubicación con respecto a la capital, por condiciones de ruralidad del municipio, o por las actividades económicas que se desarrollan en cada uno de ellos; la siguiente tabla presenta los indicadores socio económicos de los municipios del ámbito de estudio, en donde se podrán apreciar semejanzas y diferencias entre cada uno.

Tabla 6: Formas de población e indicadores socioeconómicos

Formas de poblamiento e indicadores Socioeconómicos	Frecuencia en					Porcentaje en el departamento
	Chinchiná	Manizales	Neira	Palestina	V.Maria	
Condición de ruralidad	15,67%	7,02%	50,36%	67,74%	20,84%	
Personas en situación de necesidades básicas insatisfechas NBI	18,58%	10,03%	22,56%	25,56%	12,50%	17,76%
Personas en condición de miseria	2,08%	0,99%	4,25%	5,43%	1,24%	3,08%
Vivienda deficitaria	0,54%	0,48%	2,01%	0,78%	0,32%	1,35%
Personas que viven en hacinamiento	7,46%	3,32%	6,22%	8,87%	3,90%	5,59%
Inasistencia escolar (niños entre 7 y 11 años)	3,16%	1,40%	18,50%	3,61%	1,46%	2,38%
Dependencia económica (por cada persona ocupada)	10,11%	5,35%	16,05%	18,02%	6,38%	10,48%
Tasa bruta de natalidad por 1000 habitantes	6,30%		14,85%	5%	3,02%	
Tasa bruta de mortalidad por 1000 habitantes	6,30%		8,34%	4%	4,10%	

Fuente: elaboración propia a partir de los datos emanados del estudio socioeconómico para el POMCA de la cuenca del Rio Chinchiná.

Ilustración 0-11: Grafico Indicadores socio económicos territorio de estudio



Fuente: elaboración propia a partir de los datos emanados del estudio socioeconómico para el POMCA de la cuenca del Rio Chinchiná.

Según la tabla de formas de población e indicadores económicos, realizada para el presente trabajo tomando datos del POMCA de la cuenca del Rio Chinchiná y comparándolos entre municipios, se puede concluir, que los que presentan mayor ruralidad son Palestina, con un 60,74% de la población, seguido de Neira, el cual cuenta con un 50,36, en el resto de municipios este indicador no supera el 21%; en cuanto a NBI, encontramos que estos dos municipios coinciden en tener las mayores cifras en necesidades básicas insatisfechas, diferente al caso de Villamaría y Manizales, municipios con mayor grado de urbanización y facilidades de acceso a diferentes servicios, donde el índice de NBI es significativamente más bajo que en el caso de los demás municipios. En cuanto a vivienda deficitaria, los municipios a excepción de Neira no pasan de un punto, mientras que Neira, presenta 2,01% superando en 2,6 veces al segundo que en este caso corresponde a Palestina con un 0,78%. Con los indicadores presentados puede deducirse que los municipios que cuentan con mayor cercanía a la capital presentan mejores condiciones, mientras que los más alejados y en mayor condición de ruralidad, presentan condiciones más precarias, lo que podría indicar que hay un déficit en el desarrollo rural del territorio analizado, sin embargo, se analizaran las actividades económicas en mayor

detalle y la industria para poder comprender el comportamiento de la economía en el territorio.

El análisis, toma como referente económico, datos publicados en el año 2015, en el perfil económico de las cámaras de comercio de los municipios, obtenidos mediante la consulta de los censos comerciales de 2014 y 2015, realizados por las respectivas agremiaciones municipales, coordinadas por la cámara de comercio de Manizales, así como de la consulta del “ Perfil empresarial de la subregión centro-sur del Departamento de Caldas 2015”, emitido por las cámaras de comercio y dos de las empresas de servicios públicos metropolitanos del ámbito de estudio.

Tanto en ocupación territorial como en el componente económico, la subregión centro sur de Caldas, se presenta como un territorio de naturaleza poli céntrica, que según el censo empresarial cuenta con cerca de 14.324 establecimientos de comercio, de los cuales el 80% se encuentran situados en la ciudad de Manizales.

Según el Perfil empresarial de la subregión centro-sur del departamento de Caldas, esta es la “principal zona del departamento de caldas en materia de población y economía”, toda vez que, de los más de 14.000 establecimientos censados, cerca de un 80% se ubica en la capital caldense, ciudad que también presenta diversidad en cuanto a la oferta de bienes, así como los servicios de tipo financiero, y empresas de tipo social. Siguiendo a Manizales, se encuentran los municipios de Chinchiná y Villamaría, en el caso de Chinchiná, se trata de un municipio de vocación cafetera. Como consecuencia de esto, las grandes empresas del municipio están principalmente asociadas con el sector productor de café, así como las comercializadoras internacionales o las trilladoras que tienen presencia en el municipio (Quintero Álzate, comunicación personal 10 de mayo de 2016).

En el caso de Villamaría, dada la conurbación con Manizales y el cruce de la vía Panamericana por su territorio, se cuenta con alta variedad en la oferta de bienes y servicios.

Los municipios de Neira y Palestina son lo que cuentan con unas menores cantidades de establecimientos de comercio, Según el censo comercial de la subregión centro sur 2015, *“la mayoría se dedican a actividades comerciales, sin mayor presencia de empresas dedicadas a actividades inmobiliarias, financieras o de servicios a las empresas, actividades concentradas en Manizales y Chinchiná”* (2015, p.27). Palestina presenta una

particularidad con relación a los demás municipios del territorio analizado, pues cuenta con dos centros poblados de equiparable extensión y población; por un lado, la cabecera municipal y por otro, el corregimiento de Arauca, ubicado hacia el occidente del municipio. En la cabecera, sede institucional y gubernamental del municipio, según el censo comercial de la subregión centro sur 2015, “existen comercios no especializados y algunos establecimientos de servicios, en Arauca, el comercio especializado es el sector que predomina”. (2015, p.21)

A continuación, se presenta una tabla con información acerca de las ramas de actividad económica en los municipios del territorio de estudio y se compara con el porcentaje de la selección de municipios y el porcentaje total en Caldas.

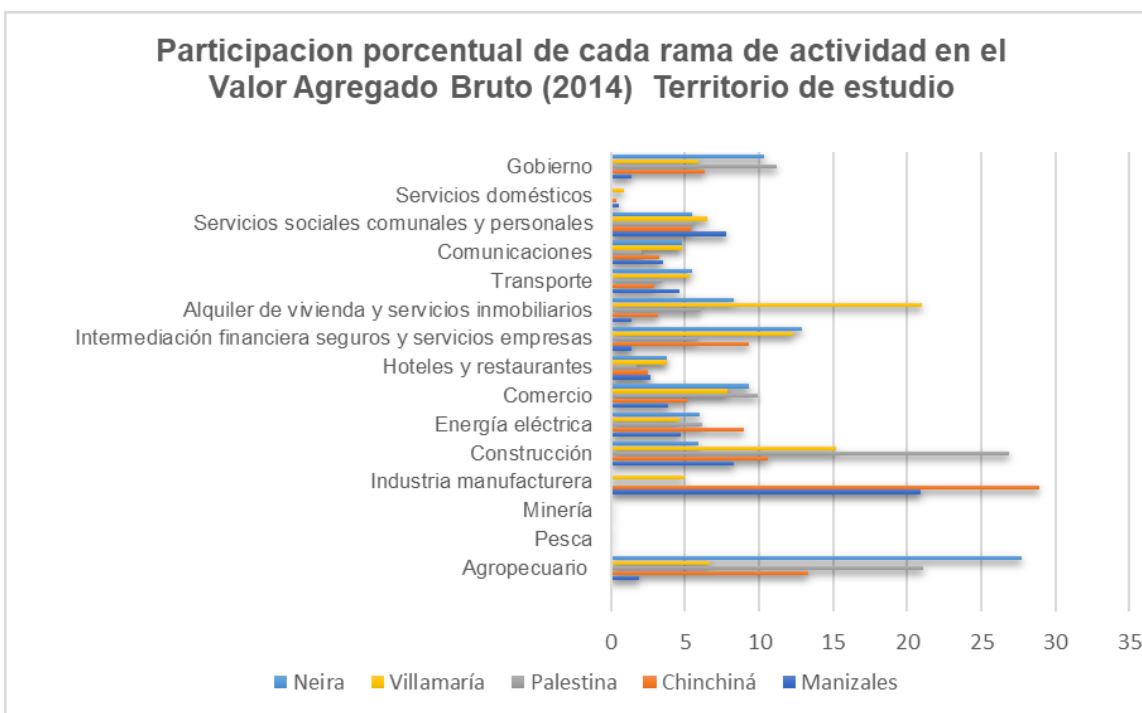
Tabla 7: Participación porcentual por rama de actividad –valor agregado bruto

Rama de actividad económica	Manizales	Chinchiná	Palestina	Villamaría	Neira	Subregión centro sur	Total, caldas
Agropecuario	1,9	13,3	21,1	6,7	27,7	4,5	10,3
Pesca	0	0	0	0	0	0	0,1
Minería	0	0	0	0	0	0	0,7
Industria manufacturera	20,9	28,9	0	5	0	19,6	14
Construcción	8,3	10,6	26,9	15,2	5,9	9,4	7,8
Energía eléctrica	4,7	9	6,2	4,6	6	5,2	0,65
Comercio	3,9	5,1	9,9	7,9	9,3	4,6	0,69
Hoteles y restaurantes	2,7	2,5	1,7	3,8	3,8	2,8	2,8
Intermediación financiera seguros y servicios empresas	1,4	9,3	5,8	12,3	12,9	12,8	12,1
Alquiler de vivienda y servicios inmobiliarios	1,4	3,2	6,1	21	8,3	12,9	11,3
Transporte	4,6	2,9	3,4	5,3	5,5	4,5	4,8
Comunicaciones	3,5	3,3	2,1	4,8	4,8	3,6	3,5
Servicios sociales comunales y personales	7,8	5,4	5,6	6,5	5,5	7,4	7,4
Servicios domésticos	0,5	0,4	0	0,9	0	0,5	0,4
Gobierno	1,4	6,3	11,2	5,9	10,3	12,2	11,5

Fuente: Censo comercial Cámaras de comercio Caldas (2015)

Participación porcentual de cada rama de actividad en el valor agregado bruto (2015) de la Subregión Centro-Sur por municipio, subregión Centro-Sur y total departamento de Caldas.

Ilustración 0-12: Porcentajes de sectores económicos en el territorio de estudio



Fuente: Elaboración propia a partir de datos del censo empresarial subregión Centro- Sur de Caldas 2015

En el gráfico de la participación porcentual de cada rama de actividad en el valor agregado Bruto (2012), dentro de cada municipio de la sub región centro sur y el total de Caldas. De acuerdo a lo estimado por el observatorio económico de Caldas, “*El valor agregado de la economía en la subregión, se concentró en el sector de la industria manufacturera en Manizales y Chinchiná, diferente a lo que habría ocurrido con las actividades propias de la intermediación financiera y servicios, en donde el Municipio de Villamaría, junto Manizales son los que tienen preponderancia*”, en cuanto al sector agropecuario, Neira y Palestina los que tienen mayor participación y en menor proporción Chinchiná, situación que coincide con la condición de ruralidad de la población y con el menor asentamiento en los cascos urbanos.

Actividades como suministro de servicios de energía eléctrica, agua y servicio de gas domiciliario, representan el 55% de la producción de la subregión, según el Perfil empresarial de la subregión centro-sur de Caldas, Las cámaras de comercio, catalogan a esta subregión como un “área metropolitana donde las actividades urbanas se

complementan con sectores agroindustriales, comercio y servicios”, afirma John Jairo Quintero Álzate, presidente de la cámara de comercio de Chinchiná, Caldas, que “*La región centro sur, como hecho metropolitano, implica la existencia de múltiples relaciones entre los habitantes de los cinco municipios que la conforman y con ellas las relaciones subyacentes entre las distintas empresas*”.

Ilustración 0-13: Grafico - Caracterización empresarial por actividad económica.



Fuente: Elaboración propia a partir de datos del censo empresarial subregión Centro- Sur de Caldas 2015

En la tabla anterior se presenta la participación sectorial de cada uno de los municipios, tomando como indicadores las principales actividades económicas: comercio, industria, servicios y la actividad financiera, indicando en número los establecimientos, ubicados en la segunda columna, y en porcentaje de participación de cada actividad para los respectivos municipios en la tercera columna, finalmente concluye con los subtotales de cada actividad, así mismo lo presenta el grafico de barras por municipio, con la diferencia que en este no se totaliza en número de establecimientos y participación para la sumatoria de los municipios, sino solo los resultados para cada municipio.

Predominan las actividades de comercio, seguidas por la participación de establecimientos hoteleros y servicios de alimentación, con un total de 2.101 establecimientos en la totalidad del territorio de estudio. Los municipios de Manizales, Chinchiná y Villamaría son los de una

participación mayor, situación que resulta asociada con su dinámica económica. “La industria manufacturera representa el 7% de las actividades empresariales de la subregión centro sur, con un total de 988 establecimientos, de los cuales el 82% se concentra en Manizales”. Según el censo empresarial 2014-2015.

En cuanto a las actividades correspondientes a servicios, estas representan más de cinco mil establecimientos, lo que indica una importante participación porcentual en el consolidado, las comunicaciones e información, transporte y bodegaje, las actividades de orden artístico, de recreación y entretenimiento, así como las actividades profesionales, científicas, técnicas, de servicios empresariales y de apoyo. Están concentradas principalmente en la capital, seguido del municipio de Chinchiná.

En el sector secundario las actividades relacionadas con la agroindustria predominan en la subregión centro sur, la cual cuenta con procesos de tipo agroindustrial organizados mediante métodos de producción tecnificados, así como un mercado asegurado, algunos de alcance nacional y otros de proyección internacional; sin embargo, también se presentan procesos de tipo artesanal. Según el diagnóstico agroindustrial elaborado por la Universidad Nacional de Colombia sede Manizales (2015), Las empresas agroindustriales más representativas del ámbito de estudio son las siguientes:

Tabla 2.7: Principales empresas agroindustriales del territorio de estudio.

Empresa		Tipo de producto	Ubicación :municipio
1	Súper de Alimentos S.A.	Alimentos	Manizales
2	Almacafé,	Café	Chinchiná
3	Buencafé liofilizado de Colombia		Chinchiná
4	Casa Luker S.A.		Manizales
5	Descafeinadora Colombiana S.A. DESCAFECOL S.A		Manizales
6	Progel S.A.,		Alimentos
7	Industria Licorera de Caldas	Licores	Manizales
8	Alpina Planta Chinchiná,		Chinchiná

9	Centrolac	Lácteos	Manizales
10	Celema		Manizales
11	Industrias Normandy S.A.		Manizales
12	Passicol	Frutas	Chinchiná
13	Casa Luker		Manizales
14	Coldes		Manizales
15	Fruggy S.A		Manizales

Fuente: Elaboración propia a partir del análisis de la agroindustria caldense y sus perspectivas de desarrollo de la Universidad Nacional, sede Manizales

Según datos del censo comercial de las cámaras de comercio 2015, de las empresas dedicadas al procesamiento de frutas, Passicol es el mayor demandante de frutas con casi 11.000 toneladas por año, de las cuales el mango y el maracuyá, representan un 67%, lo que indica a estos dos productos como de gran producción y demanda en la zona, con más de 7 toneladas de producción por año.

El territorio de estudio, cuenta con tres centros urbanos principales, constituidos por los municipios de Manizales, Chinchiná y Villamaría, los cuales según los censos comerciales y los perfiles realizados por las agremiaciones comerciales, cuentan con mayor presencia de establecimientos comerciales y de servicios, en el caso de la industria, Manizales y Chinchiná, son quienes tienen mayor preponderancia frente a los demás, Palestina y Neira, son los municipios de mayor ruralidad y a su vez los que cuentan con condiciones socioeconómicas más precarias frente a los demás, estos a su vez cuentan con menor presencia de industria y de servicios.

El territorio analizado ha sufrido una transformación económica, en la cual hace varias décadas el sector primario era el que daba el sustento económico a la población, situación que con el paso de fenómenos como la crisis cafetera se ha transformado. Hoy día, el sector primario se ha visto en la necesidad de diversificarse ante la menor demanda del café, cultivando otro tipo de productos agrícolas. Por otra parte, se ha notado una aparición y crecimiento del sector terciario, el cual hoy juega un papel importante y presenta un constante crecimiento, situación que puede llegar a condicionar o direccionar el desarrollo económico del territorio. Si el mercado indica que es el sector terciario el que presenta

proyección de crecimiento, son las actividades y establecimientos propios de este sector los que tendrán mayor posibilidad de desarrollo.

2.4 Infraestructura vial terrestre

La infraestructura, uno de los aspectos importantes para el desarrollo económico de los territorios, ha sido una determinante en el desarrollo de territorio de estudio, *“La quebrada cordillera de los Andes colombianos ha determinado que la construcción de las vías de comunicación de Caldas, a similitud de otras regiones del país, haya sido lenta y difícil. Durante el período colonial la región Caldense, selvática y prácticamente deshabitada, estaba cruzada por el camino real, que de Antioquia conducía a Popayán, y por las trochas abiertas por los españoles en sus expediciones de conquista. En cuanto la colonización antioqueña penetró la región caldense se construyeron nuevas rutas a través de las cordilleras, hacia el sur y hacia el oriente colombiano”* PARSONS, (1963, p.13) una característica que se mantuvo a lo largo de las décadas del desarrollo de Caldas fue que Manizales se ubicaba estratégicamente como cruce obligado de caminos, entre lo que fuera la vía que cruzaba desde Antioquia hasta Popayán y la que cruzaba desde Bogotá hasta la ciudad de Cali.

Los elementos de infraestructura y los medios de transporte han sido objeto de transformación en Caldas, dejando consecuencias tangibles sobre el territorio, *“Hasta principios del presente siglo XX, el sistema de transporte caldense estuvo basado en los caminos de herradura, que transitaban los arrieros con sus recuas de mulas y bueyes. Los caminos principales llegaban a los puertos del Río Cauca y del Magdalena. Navegando el Cauca se arribaba a Cali, ciudad comunicada por ferrocarril con el puerto de Buenaventura sobre el pacífico. El Magdalena, navegable desde La Dorada, era la única vía de comunicación con el Atlántico”* GARRIA, (1937, p.36). Esta situación cambiaría inevitablemente al desaparecer la red férrea en el país y ser reemplazada por carreteras los ferrocarriles, desapareciendo así el antiguo ferrocarril de Caldas, el transporte continuo a través de las vías que cruzaban el departamento de Risaralda, afectando el posicionamiento de Caldas en cuanto al transporte intermunicipal.

A continuación, se presenta el mapa vial del territorio analizado, el cual es un fragmento del mapa vial departamental de Caldas, donde se puede evidenciar la relación de conectividad entre los municipios diferenciándose las categorías de vías en vías territoriales, vías nacionales, vías concesionadas, vías pavimentadas y vías sin pavimentar.

Ilustración 0-14: Mapa vial del territorio de estudio



CONVENCIONES			
	CARRETERA NACIONAL PAVIMENTADA TERRITORIAL		PEAJE
	CARRETERA NACIONAL EN CONCESIÓN TERRITORIAL		ESTACIÓN DE PESAJE
	CARRETERA NACIONAL SIN PAVIMENTAR TERRITORIAL		PUENTE
	CARRETERA NACIONAL PAVIMENTADA OTRA TERRITORIAL		RUTA
	CARRETERA NACIONAL SIN PAVIMENTAR OTRA TERRITORIAL		LIMITE DEPARTAMENTAL
	OTRAS VIAS		CAPITAL DEPARTAMENTAL
			MUNICIPIO
			SITIO

Fuente: Instituto Nacional de Vías - INVIAS

En el mapa pueden apreciarse, la vía Bogotá, identificada con una línea roja con la que se denominan en el mapa a las vías del orden nacional, así como la autopista del café, la cual se denomina con una línea gris, color utilizado para denominar a las vías concesionadas.

Las dos ciudades principales de la región Manizales y Pereira, se presentan resaltadas con una imagen tridimensional en un color dorado. Puede apreciarse que el territorio de estudio está cubierto por redes viales de diferente orden, lo que garantiza la cobertura con infraestructura vial, posibilitando las conexiones intermunicipales para la salida y entrada de productos, así como la movilización de flujos de personas.

Si bien el territorio cuenta con redes viales que conectan las cabeceras municipales entre sí, y a su vez con las principales veredas mediante las vías terciarias, la comunicación interveredal, para la extracción de productos y la provisión de insumos, la cual se realiza por la red vial terciaria, presenta según el estudio para el POMCA del Rio Chinchiná, dificultades derivadas del estado y de la vulnerabilidad en zonas expuestas a la erosión, y en riesgo de deslizamiento, que se traducen finalmente en tiempos prolongados de viaje que afectan encareciendo el traslado de los productos de su lugar de origen ubicado en el área rural, a los centros de mercado, ubicados en las cabeceras municipales.

Según el análisis estadístico de las velocidades de operación, emanadas del estudio de flujos de la Universidad Nacional (2014), se identificó que los municipios de Chinchiná, Palestina, Manizales y Villamaría, se encuentran conectados en un tiempo de viaje menor o igual a 2 horas. Neira, por el contrario, refiere una precaria accesibilidad de 130 minutos, mayor que los tiempos requeridos con municipios del norte de Risaralda, los cuales no superan los 100 min, como en el caso de Santa Rosa de Cabal y Dosquebradas lo cual llevo al análisis a evidenciar la necesidad de proveer a la región centro sur de mejores canales de comunicación para garantizar que municipios del norte del departamento, como Neira, puedan distribuir a nivel nacional o internacionalmente sus productos mediante el eventual uso del proyectado aeropuerto de Palestina o para conectar con transporte fluvial en el sector del km. 41, el cual se ubica al noroccidente de la subregión centro sur de Caldas.

La región cuenta con elementos y redes representativos de infraestructura que garantizan una plataforma física para el impulso de actividades como el turismo, el comercio y las actividades culturales. Los cascos urbanos de los municipios que conforman el área de estudio cuentan con acceso y comunicación por medio de vías de tipo nacional, departamental y municipal, conformando lo que según el perfil empresarial de la subregión centro-sur del departamento de Caldas (2015), “podría denominarse una ciudad región con

dinámicas económicas y sociales comunes”. Sin embargo, para poder articular actividades como la agroindustria, se requiere la intervención en vías terciarias, a fin de poder garantizar la movilización efectiva entre las veredas más alejadas y los cascos urbanos de los municipios, reduciendo tiempos de viaje y aumentando capacidad de carga para transitar por las vías terciarias.

Capítulo 3. Marco conceptual

1.1 Metropolización

La población actual del planeta presenta una constante aglomeración humana en ciudades, a tal punto que desde el siglo anterior es un patrón que viene presentándose de forma exponencial (ONU, 2014). Al estudiar fenómeno de metropolización, resulta necesario e indispensable enfatizar sobre su antecesor, el fenómeno de urbanización, pues resultaría difícil pensar en un territorio metropolizado sin antes haber sido urbanizado. Los procesos de transformación territorial van necesariamente ligados a procesos de tipo económico y social. Martinotti (1990) afirma lo siguiente sobre la urbanización contemporánea: *“si queremos comprender plenamente lo que está sucediendo en estos años, debemos aceptar el hecho de que la naturaleza de la urbanización contemporánea es profundamente distinta de la que ha dado vida a la ciudad industrial”* (p.75). Resulta entonces pertinente para el presente trabajo de profundización, citar brevemente las transformaciones urbanas que trajeron consigo los procesos de producción, a fin de dar contexto al lector sobre los antecedentes de dicho fenómeno.

Las grandes transformaciones que se han presentado en cuanto a las actividades económicas y formas de producción de diferentes grupos humanos parecieran ir relacionadas directamente con los cambios en la ocupación del territorio, tal y como si las dinámicas de ocupación territorial se modificaran en función de las necesidades de la sociedad. Un claro ejemplo es el rol determinante que tuvo la revolución industrial en las formas de ocupación del territorio; sobre lo cual Reissman (1970) afirma que esta marcó un antes, un durante y un después en el tamaño de las poblaciones humanas, como también en la forma y las funciones urbanas. Aunque no nos detendremos en el tema específico estudiado por Reissman, dado que el presente trabajo no corresponde a una tesis de carácter histórico sobre la urbanización, si resulta importante haber citado tanto el caso del

fenómeno de la revolución industrial, como la relación directa entre los procesos de urbanización y metropolización, a fin de dar contexto, y sustentar la idea de que cada transformación territorial, llámese urbanización, ruralización, metropolización, megapolización, responde y depende siempre de las dinámicas de la sociedad, (formas de producción, modelos políticos, o actividades económicas, entre otras)

Afirma Alfonso (2010), que el fenómeno de la metropolización corresponde a una etapa posterior al proceso de urbanización de la población, el cual a su vez es antecesor al proceso de configuración de una megalópolis, fenómenos en los que influyen factores de tipo económico y social, así como unidades político administrativas en dos o más entes territoriales. En el caso de Colombia se encuentran municipios que interactúan a través de intercambios de redes de contacto, ampliando su umbral de interacción a una escala supralocal, la cual gira en torno generalmente a un municipio núcleo.

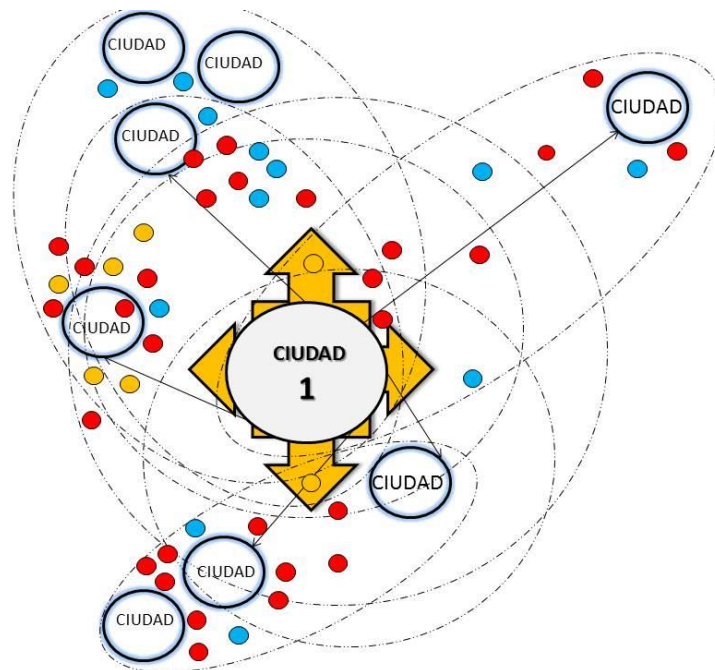
Los procesos de metropolización, van sujetos a diferentes condiciones propias de cada región en donde se presenten, no es lo mismo hablar de procesos de metropolización en Europa o Asia, como en América latina, caso que nos ocupa en el presente trabajo; al tratarse de municipios ubicados en Colombia, citando un ejemplo del territorio nacional, se podría afirmar que no son iguales los factores o los hechos presentes en el área metropolitana de Bucaramanga a los presentes en el Área Metropolitana Centro Occidente.

La temporalidad en la que se presentan los procesos urbanos también juega un papel representativo a la hora de las transformaciones y dinámicas de ocupación del territorio, por lo que no será igual analizar un área que se metrópolizó en la década del 70, a una que se está metropolizando hoy, ad portas de la segunda década del siglo XXI. Diversos factores de tipo económico, social, político, físico-natural, pueden influir en un proceso de metropolización, afirman Bähr y Borsdorf (2005): *“Desde finales de la década de los setenta, casi todos los países latinoamericanos cambiaron a un nuevo paradigma económico, basado en el neoliberalismo, y se percibe la fuerte influencia de la globalización”* (270). Por supuesto, la situación geopolítica y los modelos político-económicos de los gobiernos influyen de una manera directa en las transformaciones del territorio, procesos como la globalización inciden directamente en las dinámicas territoriales locales. *“No existe un único modelo de ciudad globalizada. Son grandes las diferencias y matices según el modelo de ciudad que se observe, ya que los procesos económicos y urbanos no se llevaron a cabo al mismo tiempo ni de la misma manera e intensidad en*

todos los países, puesto que no partieron de las mismas realidades geográficas, históricas, demográficas, urbanas, sociales, o económicas. Se reconocen diferencias marcadas entre los modelos de la ciudad norteamericana, la europea y la latinoamericana”. (Martínez : Toro, 2015,p.25)

Se relacionan los modelos políticos con la influencia de la globalización, la cual a su vez ha coincidido con el desarrollo de diferentes ciudades, teniendo en cuenta que las características propias del territorio latinoamericano, también son un factor que influye en el modelo de ciudad y en las dinámicas y tendencias de expansión, Latinoamérica se asienta en un territorio extendido, en donde encontraremos tanto procesos de urbanización extendidos entre varios municipios, los cuales mutan hacia procesos de metropolización, bien sea de manera concéntrica o dispersa; esta segunda forma es recurrente en el continente por sus condiciones geográficas.

Ilustración 0-1: Esquema modelo de aglomeración urbana dispersa



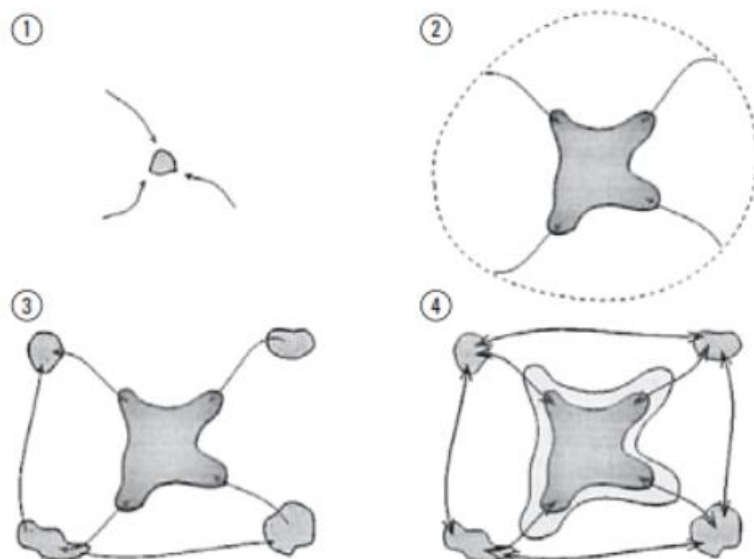
Fuente: Elaboración propia.

Los modelos de ciudad dispersa “son escenarios que caracterizados por modelos contrarios a la tradicional ciudad compacta, la ocupación territorial se da de manera intensiva y extensiva y de carácter disperso, dependiente de una red de infraestructuras y

flujos de información” (Precedo, 2004). Este ejemplo es comparable con los modelos que se presentan en las ciudades colombianas, teniendo casos como Bogotá, que presenta un modelo concéntrico y compacto, en donde se evidencia conurbación total entre la ciudad y algunos municipios que se encuentran conurbados en su totalidad; o modelos dispersos como el del Área Metropolitana Centro Occidente AMCO, en donde por factores físicos no se han conurbado totalmente, situación que no ha impedido la consolidación de las relaciones diarias entre los municipios que componen el área supramunicipal asociada.

El presente trabajo, pretende transmitir la interpretación de conceptos sobre el territorio, por lo que se hace necesario presentar gráficos y esquemas, bien sea de elaboración propia, o tomados de referentes bibliográficos. Herbert y Tomas (1990), nos presentan mediante un gráfico conceptual los estadios por los cuales pasa una ciudad que se encuentra en proceso de metropolización; primero, donde se cuenta con un núcleo en el cual confluyen las actividades de la sociedad; segundo, el siguiente estadio se empezarán a tejer redes, a existir una periferia y a conformar una difuminada área de influencia, la cual se encuentra conectada por unos ejes que se constituyen entre el núcleo y su área de influencia. En el tercer estadio se consolidan los satélites, los cuales se han tejido sobre las líneas o ejes que los relacionan con el núcleo. Y en el cuarto estadio descrito por los autores, se consolidan y densifican las líneas conectoras entre el núcleo y los satélites, además se jerarquiza el territorio al consolidarse y diferenciarse claramente un primer núcleo y una periferia inmediata a este, la cual se encuentra entre el núcleo y sus satélites.

Ilustración 0-2: Estadios en el proceso de formación de áreas metropolitanas



Fuente: Herbert y Tomas 1990,85.

La jerarquía es una de las características constantes en los procesos de urbanización y de metropolización. En los gráficos anteriores se puede observar como en la totalidad de los casos se parte de un elemento jerárquico superior y se da el desarrollo a partir de este: *“El concepto de una estructura jerárquica urbana, como sistema o como conglomerado de ciudades, corresponde a la idea de primacía urbana o ciudad primada, cuyo término, ha sido objeto de diversas interpretaciones desde la propuesta en denominada ley de la primacía urbana”* (Jefferson, 1939). El termino está relacionado con el fenómeno de alta concentración urbana, en especial sobre la importancia comparativa que representa la ciudad mayor frente al resto de las ciudades de un país (o una red urbana); como lo expresa Cuervo y González (2012), en una reflexión acerca de este concepto: La primacía urbana es una consecuencia de la concentración urbana, que en la concentración de la ciudad se presenta un patrón particular que es el crecimiento mediante la población, el empleo, la generación de riqueza, la distribución de poder y la capacidad de innovación cultural y productiva.

“La ciudad mayor establece relaciones muy particulares con el resto de la red urbana a la cual ella pertenece. Estas relaciones se expresan a través de los cambios en el peso relativo de la primera ciudad en dimensiones muy variadas, como la población, el empleo, la generación de riqueza, la distribución de poder y la capacidad de innovación cultural, social y productiva. Estas relaciones entre ciudad primada y sistema urbano están regidas por condiciones muy particulares de cada país y cada momento de su historia (Cuervo, González. 1997, p.253)

Características como la primacía urbana participan en la generación de fenómenos como la metropolización, estando siempre presente como variables la producción y la tecnología. Podría afirmarse que los procesos de desarrollo urbano están ligados al desarrollo tecnológico, existiendo una relación con la modernidad y la innovación. Santos (1997) expone que la metrópoli es un centro de desarrollo de innovación con la tecnología donde la presencia de economías de escala la convierten en prácticamente un foco de conocimiento y de desarrollo de “modernidad”, “la metrópoli puede entenderse como la ciudad más allá de los límites, o la ciudad real, un espacio multifuncional que está en permanente construcción – reconstrucción” (Carrión,2001,p.5), un proceso cíclico que nunca para y por el contrario está en constante dinamismo y transformación, se entiende a

la ciudad primero como un producto social, proceso que se puede dividir o diferenciar en etapas:

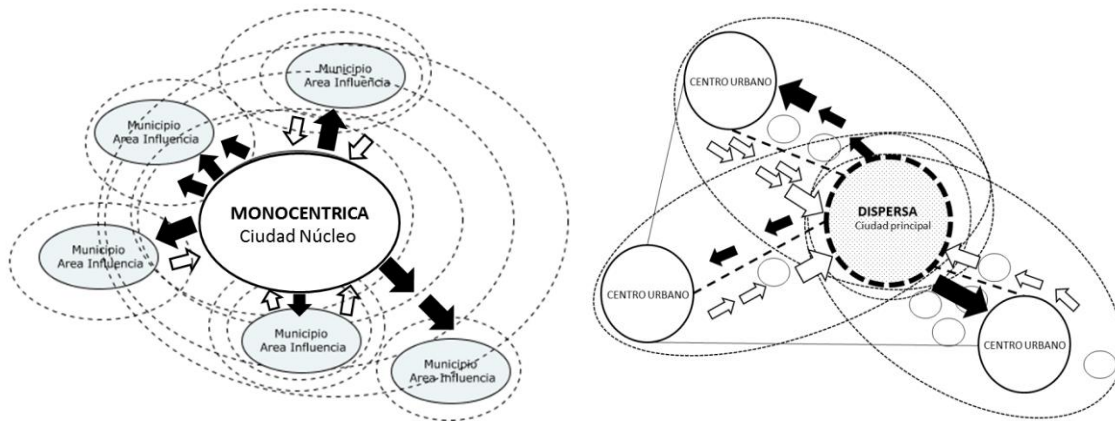
- 1- Una etapa que se destaca y se basa en la “Nueva lógica de Urbanización”, que se compone de la metropolización y la periferalización,
- 2- Una etapa que se diferencia por la introspección y densificación si se puede llamar de este modo, “Regreso a la ciudad construida” como lo define (Carrión. 2001, p.7)

Las nuevas coyunturas urbanas, patrones presentes desde la segunda mitad del siglo XX, en donde se argumenta la densificación y el regreso a la ciudad construida, sin que deje de estar presente también el proceso de metropolización y suburvilización, se podrían afirmar a partir de los conceptos de Carrión(2001), donde ambos conviven en las ciudades latinoamericanas, presentando un mayor índice de regreso a la ciudad en las capitales más grandes, como sucede en ciudades como Bogotá y Buenos Aires, en donde la atracción que generan los servicios, el empleo, la educación, y como lo diría Santos (1997) , el acceso a la modernización y consigo a la cosmopolitización, es el mayor motivo para la migración hacia la ciudad, presentándose también motivos de otra índole como el desplazamiento producto de la violencia, en el caso de Colombia.

Conceptos como el de la ciudad global incorporado por Sassen (1999), la ciudad informacional denominada por Castells (1997) o una ciudad socio-comunicacional como la definió Garcia (1937), apuntan a esa ciudad que no requiere necesariamente de la continuidad territorial para generar y mantener activas sus relaciones metropolitanas; una ciudad que está creciendo a partir de hechos intangibles que terminan trazando consecuencias sobre el territorio. La nueva ciudad está caracterizada por su constante reconstrucción, o como lo indica Carrión (2001) en su reproducción; la ciudad en su interior se reinventa para cumplir con la satisfacción o por lo menos intentar satisfacer las necesidades que constantemente cambian de sus habitantes. De esta forma una característica que se presenta recurrentemente es sin duda el hecho de que los procesos de crecimiento demográfico están superando a los procesos de urbanización, que conlleva a que la ciudad siempre se encuentre en déficit de cobertura en diversos aspectos, los dos tipos de desarrollo que enunciamos al inicio del presente capítulo podrían finalmente definirse de la siguiente manera: desarrollo exógeno, desarrollo centrífugo, sin que la existencia del uno represente la no existencia del otro.

El fenómeno de metropolización, se viene presentando no solo en Colombia sino en diferentes centros urbanos de otras regiones. Muchas pueden ser las razones para que se dé tal fenómeno, como la búsqueda de las poblaciones al acceso a los servicios, al empleo, por motivos de desplazamiento por violencia en el caso de algunos países en conflicto, podrían ser algunas de las razones que están impulsando a la humanidad a adoptar este tipo de dinámicas de ocupación del territorio, teniendo como resultante las transformación de las ciudades y sus municipios de influencia, los cuales a menudo resultan en conurbaciones totales o en establecimiento de relaciones de diferentes escalas entre las ciudades núcleo y sus satélites. Colombia presenta diferentes casos de metropolización, tanto de tipo mono céntrico como pudo haber ocurrido con la capital en sus inicios, o de tipo disperso y poli céntrico, como puede ser el caso del eje cafetero.

Ilustración 0-3: Esquemas tipo de aglomeración urbana



Fuente: Elaboración propia

El anterior gráfico, ilustra la representación realizada por el autor del presente trabajo sobre el esquema de tipo de ciudad monocéntrica, donde todas las ciudades que componen el conjunto, crecen y se relacionan con relación a un núcleo principal, en torno a la cual giran las actividades de las ciudades o territorios satélite, por otra parte ilustra la representación sobre el esquema de tipo de ciudad dispersa, donde todas las que componen el conjunto, crecen y se relacionan entre sí de manera complementaria, sin que exista conurbación, y sin que necesariamente todas las actividades giren en torno a un núcleo.

Latinoamérica presenta tendencias de metropolización descritas por Carrión (2001) en el documento “*La Ciudad Construida, Urbanismo en América latina*”, relacionadas con la globalización, en lo que define como la cosmopolitización de *la ciudad*. En ella, se argumenta que la globalización no sería posible sin lo local, así como el ámbito local se necesita de la internacionalización para su desarrollo; generando condiciones de competitividad, representadas en: ubicación en el mercado, función en la red urbana y ubicación en el territorio; radios de influencia interconectados cada vez más con una cobertura de distancia más amplia.

1.2 Metropolización en Colombia

En el caso colombiano, podría afirmarse que el desarrollo urbano se ha dado en ambos sentidos como se ha venido exponiendo en el caso latinoamericano. Por un lado, se presenta un desarrollo exógeno y por otro, un desarrollo centrifugo. Las dinámicas de ocupación, así como las de desarrollo territorial en Colombia, se han dado más rápidamente en su funcionamiento que en su legislación u ordenamiento, pues en Colombia la legislación y la normatividad han sido una resultante de esa misma dinámica y en pocas ocasiones, al contrario. Es por esto que en algunas ocasiones las leyes se queden cortas y en otras, tal vez en la mayoría si bien la ley contempla múltiples posibilidades como es caso de la Ley orgánica de ordenamiento territorial (LOOT); pero los niveles legislativos y administrativos regionales no tienen las capacidades técnicas o las luces para su correcta implementación y adecuado aprovechamiento para el ordenamiento territorial. Tal y como lo argumenta Bustamante (2016), en su texto, “*La metropolización en Colombia: una aproximación crítica a su institucionalidad*”, que la legislación colombiana ha presentado fallas estructurales de carácter crónico en cuanto a la sombra de visión de territorio nacional, que se tienen desde la capital y desde el ordenamiento nacional frente a un funcionamiento completamente diferente y con unas motivaciones que obedecen a factores diferentes a los que se pretenden en las directrices de ordenamiento.

“Los colombianos crecimos con la idea de que el nuestro es un país de regiones. Sin embargo, esta caracterización hoy resulta inexacta. De hecho, espacialmente hablando,

somos fundamentalmente un país de grandes ciudades. También de regiones y de pequeños municipios rurales” (Bustamante. 2010, p. 10-20). Es cierto que crecimos con la idea de que Colombia era un país de regiones y que esta se componía de las siguientes cinco: Caribe, Central, Orinoquia, Amazonia, Pacífica. Pero en la realidad como lo afirma Bustamante, (2010) el país podría parecerse más a un país de ciudades y de municipios, o por lo menos así actúa de manera político-administrativa. Hasta ahora no existe ningún ente institucional que rija a las regiones anteriormente descritas, lo que más podría acercarse, sería la figura de las corporaciones autónomas regionales, que como bien lo sabemos son de orden departamental, pocas instituciones cumplen o tienen jurisdicción verdaderamente regional.

Si bien las regiones indicadas anteriormente, pueden obedecer, tal vez, a características naturales y de paisaje, en cuanto al ordenamiento político administrativo y territorial no corresponden a esta división. Bustamante (2016), afirma que el problema partiría desde el mismo ordenamiento constitucional colombiano, ya que, basando su ensamblaje constitucional, establece al municipio como unidad básica y primaria del ordenamiento territorial y político administrativo Colombiano, niega muchos otros tipos de relaciones y desconoce dentro de su jurisdicción, muchas otras.

Tal unidad básica, desconocería la realidad, y las dinámicas complejas que en ella operan, de algún modo como si el país, no reconociera su propia identidad territorial, sin embargo en los primeros años de la actual década se han realizado y publicado estudios hechos por el Departamento Nacional de Planeación (DNP), en el marco de una misión específica que se titula: “*Misión para el fortalecimiento del sistema de ciudades en Colombia*” (DNP,2014); en donde se parte de una caracterización regional y dinámica poblacional, analizando los siguientes indicadores:

- Indicadores sociales
- Caracterización económica
- Planes de las ciudades de más de 100 mil habitantes de la región.
- Antecedentes de planeación
- Regionalización (plan de inversiones)
- Estudios de competitividad

- Corporaciones autónomas regionales.

Según el (DNP, 2015), Colombia cuenta con un sistema de 58 ciudades aglomeradas y unidades con funciones económicas, político administrativas y de prestación de servicios. Del estudio de dicho sistema nace la publicación del documento CONPES 3819 de 2014, a fin de contar con propósitos de desarrollo más eficientes, así como dar lineamiento a las actuaciones de los entes territoriales para tal fin. El estudio diagnóstico arroja que de la población total de Colombia un 75% al año 2012 estaban residiendo en centros urbanos, con proyecciones donde el porcentaje podría aumentar en un 5% en los próximos años, es decir que para el año 2050, cerca de unos 20 millones de personas nuevas estarían habitando los cascos urbanos del país

El DNP tiene como objetivo, plantear dada la proyección enunciada, la definición de una política a largo plazo al año 2035, para fortalecer el sistema de ciudades como motor del crecimiento del país, basándose en los tres siguientes principios.

- Competitividad regional
- Competitividad nacional
- Mejoramiento de calidad de vida.

Se reconocen por parte del DNP que en algunas aglomeraciones urbanas cuya estructura funcional sobrepasa los límites municipales, estas se establecen por relaciones funcionales, las cuales se pueden medir por el desplazamiento diario de las ciudades menores hacia la ciudad núcleo.

Tabla 8: Población grandes ciudades de Colombia

Ejes y subregiones urbanas	Nro. Mpios	Población Urbana			Crecimiento 2010-2050 (Millones)
		2010	2035	20150	
Bogotá (Área influencia)	23	8,4	11,5	12,6	4,2
Eje Caribe	25	3,7	4,9	5,2	1,5
Medellín	15	3,6	4,7	5	1,4
Cali – Norte del Valle	15	3,4	4,5	4,9	1,5

Eje Cafetero	10	1,6	1,8	1,8	0,2
Bucaramanga	5	1,2	1,4	1,4	0,2
Montería-Sincelejo	2	0,8	1,0	1,1	0,4
Cúcuta	4	0,7	1	1	0,3
Apartado, Turbo	2	0,2	0,5	0,7	0,5
Tunja-Duitama-Sogamoso	16	0,4	0,5	0,5	0,1

Fuente: elaboración propia a partir de documento DNP, (2013)

La tabla anterior indica que Colombia presenta 10 aglomeraciones urbanas principales, algunas con proyecciones de crecimiento considerable y otras que en cambio presentan crecimientos menos acelerados, pero el primer patrón que se puede observar es que ninguna decrece, lo que indica que la proyección de la Población en Colombia presupone que todas las ciudades continúan en crecimiento demográfico.

Haciendo referencia a conceptos sobre metropolización en Colombia, se toman entre las referencias trabajos como el realizado por Ruiz (2015), sobre la metropolización de las ciudades colombianas, el cual se realiza desde el aspecto económico, analizando no solo las aéreas constituidas legalmente como aéreas metropolitanas; sino las que de algún modo presentan dinámicas de orden metropolitano sin haber surtido necesariamente este proceso intermunicipal asociativo, caso puntual Bogotá y Cali.

“El sistema urbano colombiano y el surgimiento de un polimetropolitanismo que se vienen distinguiendo en la escala nacional, se incorpora como uno de los grandes retos de la geografía urbana del país; retos que al igual de lo que tiende a observarse en la mayoría de los casos mundiales en los que se ha dado el salto del crecimiento urbano a la metropolización, la dinámica de expansión urbana y la reconfiguración de la estructura físico-espacial y funcional de estas nuevas metrópolis, ha traspasado los límites político-administrativos de la ciudad núcleo (límites municipales) que demandan una revisión de la estructuración institucional para gobernar estas nuevas realidades urbanas ”. (Ruiz, 2015, p.21)

Ruiz, centra su investigación sobre la definición de metropolización, la cual debe ser según él: “el reflejo de unos retos que apunten hacia un nuevo diseño institucional para las regiones”. Así mismo, (Alfonso, 2010 a, pág. 1), en el texto citado al inicio del presente capítulo, afirma el concepto de que la metropolización es un fenómeno precedido por la urbanización, y que a su vez antecede a la megapolización.

Como se enunciaba anteriormente, Ruiz (2015) incluye en su estudio tanto las áreas metropolitanas constituidas mediante ordenanza, así como las que no han sido establecidas legalmente; sin embargo, presentan procesos de metropolización, para el análisis selecciona siete áreas para el estudio, que corresponden a las descritas en la siguiente tabla:

Tabla 9: Conformación áreas metropolitanas en Colombia

ÁREAS METROPOLITANAS				
Constituidas Legalmente				
Nombre	Ordenanza	Ciudad Núcleo	Municipios Incluidos en la ordenanza	Municipios no incluidos en la ordenanza
Valle de Aburrá	No. 34 del 27 de noviembre de 1980	Medellín	Barbosa, Bello, Caldas, Copacabana, Girardota, Itagüí, La Estrella, Sabaneta.	Envigado
Bucaramanga	No. 20 de 1981	Bucaramanga	Floridablanca, Girón, Piedecuesta (1986)	Lebrija, Rionegro
Barranquilla	No. 28 de 1981	Barranquilla	Puerto Colombia, Soledad, Malambo, Galapa	
Cúcuta	No. 000508 de 1991	Cúcuta	El Zulia, Los Patios, Puerto Santander, San Cayetano, Villa del Rosario	
Centro Occidente	No. 01 de 1981, No. 014 de 1991	Pereira	Dosquebradas, La Virginia (1991)	Santa Rosa de Cabal

No constituidas Legalmente		
Nombre	Ciudad Núcleo	Municipios Metropolitanos
Bogotá	Bogotá	Bojacá, Cajicá, Chía, Cota, Facatativá, Funza, Gachancipá, La Calera, Madrid, Mosquera, Sibaté, Soacha, Sopó, Tabio, Tenjo, Tocancipá, Zipaquirá
Cali	Cali	Candelaria, Jamundí, Palmira, Yumbo

Fuente: Elaboración propia a partir del análisis del texto de Ruiz (2015)

En la tabla anteriormente presentada se evidencian inicialmente las áreas metropolitanas establecidas en Colombia, las cuales se consolidaron desde el año 1980, con la ordenanza 324, por medio de la cual se estableció el área metropolitana del Valle de Aburrá, en Antioquia, hasta el año de 1991 cuando por medio de la ordenanza Nro. 014 se adiciona al área metropolitana centro occidente con el municipio de La Virginia, esta última área metropolitana, se relaciona directamente con el territorio estudiado del presente trabajo ; finalmente en el gráfico se incluye en su parte posterior, dos áreas que si bien no han sido establecidas legalmente como áreas metropolitanas, cuentan con funciones y dinámicas de metropolización establecidas a través del tiempo, como lo son Cali y Bogotá; sin indicar, claro está que estas sean las únicas, solo haciendo énfasis en que son las más importantes.

Para el presente trabajo es pertinente poder esbozar sobre la situación de la metropolización en Colombia. Textos como el de Ruiz (2015), resultan apropiados por su vigencia sobre el estado de conformación de áreas metropolitanas en el país, a su vez sirven para poder concluir en el presente marco conceptual, que en Colombia existen procesos de metropolización, y que estos no necesariamente corresponden con la conformación legal, sino que se dan por dinámicas territoriales, tal es el caso de Santa Rosa de Cabal, en Risaralda, y Envigado en Antioquia, las cuales no fueron incluidas mediante sus respectivas ordenanzas; sin embargo, son ubicados en el análisis como municipios que hacen parte de la región metropolitana. Para tener una visión institucional, y poder contrastar con la visión académica de investigación anteriormente citada, se incorporó en el presente capítulo, referencia a documentos oficiales como los CONPES, expedidos por el Departamento Nacional de Planeación, o los datos emanados del DANE,

a fin de poder tener una radiografía de las dinámicas e intenciones de metropolización en Colombia.

Cabe anotar que en el estudio de Ruiz (2015), sobre la metropolización en Colombia, no se incluyó el área objeto de estudio del presente trabajo; sin embargo, posturas como la de Duque (2013), e iniciativas de los gobiernos municipales, registradas en diferentes diarios locales y nacionales, dan testimonio que en la región centro sur del departamento de Caldas, se presentan dinámicas de metropolización, las cuales son analizadas en el presente trabajo y evidenciadas de acuerdo al registro de hechos metropolitanos de diferente índole, los cuales se identificaran y describirán en detalle en el siguiente capítulo.

1.3 Marco jurídico y normativo de la metropolización en la legislación colombiana.

En cuanto al marco normativo, el trabajo se centra en las normas que permiten la asociatividad de los municipios que presentan hechos metropolitanos, sin centrarse en ninguna figura asociativa en particular, caso área metropolitana, sino analizando los instrumentos o figuras que puedan aplicarse a la situación de metropolización que se presenta en el territorio de estudio.

Las áreas metropolitanas de Colombia, como se muestra en la tabla nro. 9, se conformaron en su totalidad en la década de los 80, es decir hace aproximadamente 30 años; de ahí en adelante, si bien estas han sufrido algunas modificaciones en la misma década o en la siguiente incluyendo o excluyendo algunos municipios de las diferentes áreas metropolitanas, no se han creado nuevas áreas de este tipo bajo la misma figura. Cabe tener en cuenta que en abril de 2013, se sancionó la ley 1625 de 2013, por la cual se deroga la Ley Orgánica 128 de 1994 y se expide el Régimen para las Áreas Metropolitanas. Resulta entonces particular y es una de las preguntas del presente trabajo final de maestría, establecer si no se han creado más áreas metropolitanas, porque no hay tal dinámica de metropolización en nuevos territorios o simplemente porque la figura ya no está en uso por otras razones.

Lo que si podríamos afirmar que es nuevo en el panorama normativo del ordenamiento territorial en Colombia, son las diferentes alternativas de asociación para los entes territoriales que presenta la ley orgánica de ordenamiento Territorial, (ley 1454 de 2011), la cual permite diversos esquemas asociativos de diferentes tipos de entes territoriales, sin

necesariamente tener que acogerse a una figura de asociación tan compleja políticamente y tan aparatosa administrativamente como la creación de un área metropolitana.

Se citarán a continuación, algunos artículos de leyes referentes a ordenamiento territorial, d dispuestas por la legislación Colombiana, las cuales serán útiles a la hora analizar nuestro territorio de estudio. Para el presente aparte del trabajo, se pretende analizar los siguientes elementos normativos:

Tabla 10: Elementos jurídicos de ordenamiento territorial

Elementos jurídicos sobre ordenamiento establecidos en la legislación colombiana vigente.

Instrumento jurídico	Año	Descripción
Artículo 319 Constitución política colombiana	1991	Funciones de las áreas metropolitanas.
Ley 99	1993	Ley General Ambiental de Colombia.
Artículo 148 - LEY 136	1994	Asociación de municipios.
Ley 1454 - LOOT Artículo 13	2011	Ley Orgánica de Ordenamiento Territorial (LOOT) 28/06/2012.
Ley 1551	2012	Ley del Régimen Municipal, Por la cual se dictan normas para modernizar la organización y el funcionamiento de los municipios.
Ley 1625	2013	Ley de areas metropolitanas
Acuerdo 010 Comisión de ordenamiento territorial (COT)	2016	Sobre planes de ordenamiento territorial.

Fuente: Elaboración propia

Si bien todas las citadas leyes se enmarcan en la Constitución Política de Colombiana como carta magna jurídica para la legislación nacional, no se ahondara en esta, ni en la ley 388 de 1997, por la cual se reglamenta el ordenamiento territorial en Colombia, toda vez que en esta etapa del trabajo de profundización se revisaran puntualmente las formas de asociación que traen estas nuevas leyes y las alternativas de instrumentos que puedan

aplicarse para el caso particular de los municipios del centro sur de Caldas, los cuales son el objeto de estudio del presente trabajo.

○ **Ley 1454- Orgánica de Ordenamiento Territorial (LOOT) 28/06/2012**

Artículo 14. Asociaciones de municipios.

Si nos fijamos literalmente en lo que cita el artículo de la ley objeto del presente análisis donde específicamente se refiere a que: “Dos o más municipios de un mismo departamento o de varios departamentos, podrán asociarse administrativa y políticamente para organizar conjuntamente la prestación de servicios públicos, la ejecución de obras de ámbito regional y el cumplimiento de funciones administrativas propias, mediante convenio o contrato-plan 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” (Ley 1451,2001). El presente artículo de ley abre la posibilidad de generar una asociación entre uno o todos los municipios el territorio de estudio, lo anterior no implicará que municipios que no guarden continuidad geográfica y que pertenezcan a diferentes departamentos puedan desarrollar alianzas estratégicas de orden económico con el fin de comercializar sus bienes y servicios a nivel nacional e internacional.

Artículo 16. Provincias administrativas y de planificación.

Este artículo, abre posibilidades de asociación como lo hace el anterior artículo de la asociación de municipios; sin embargo, se puede notar que para aplicarlo requiere la vinculación de organismos político-administrativos de diferente escala, como es el caso de la Asamblea Departamental, lo cual lo eleva a un tema de índole departamental. Esta característica convierte al instrumento de asociación en un instrumento más complejo y no se descarta como aplicable, teniendo en cuenta los diferentes hechos metropolitanos que se presentan efectivamente entre los municipios del territorio de estudio con Santa Rosa de Cabal, es entonces en situaciones como la expuesta, cuando se puede aplicar este artículo de la ley, es en casos como este en donde se comienza a discernir entre lo legal y lo real, se podría afirmar que si bien la ley lo permite, son muchos los obstáculos políticos que podría tener una iniciativa como tal.

Artículo 19. Regiones de Planeación y Gestión. Ley 1551 de 2012 – ley del régimen municipal, por la cual se dictan normas para modernizar la organización y el funcionamiento de los municipios 06/07/201

De la presente ley, la cual tiene por objeto “modernizar la normativa relacionada con el régimen municipal dentro de la autonomía que reconoce a los municipios la constitución y la ley como instrumento de gestión para cumplir sus competencias y funciones” (2012,34) se tomaran como referentes en el marco normativos del TFM los siguientes capítulos y algunos de sus numerales.

- *Capítulo – 1*

- Artículo 4 Numeral b*

- “Asociatividad. Las Autoridades municipales, con el fin de lograr objetivos de desarrollo económico y territorial, propiciarán la formación de asociaciones entre las entidades territoriales e instancias de integración territorial para producir economías de escala, generar sinergias y alianzas competitivas. Así mismo, promoverá la celebración de contratos plan y alianzas público-privadas para el desarrollo rural.” (23)

Es pertinente resaltar este artículo que le da vía libre a los alcaldes sobre sus posibilidades dentro de sus funciones para poderse asociar con otros municipios a fin de producir economías de escala. Es importante resaltar esta finalidad del artículo, toda vez que es precisamente esa uno de los objetivos a los cuales podría apuntar el trabajo final de profundización, se ha mencionado con anterioridad la necesidad de plantear una figura que permita facilitar el desarrollo de los diferentes sectores de la industria del territorio de estudio.

- **Ley 1625 de 2013 ley de áreas metropolitanas**

- De la presente ley, la cual tiene por objeto “dictar normas orgánicas para dotar a las áreas metropolitanas de un régimen político, administrativo y fiscal que dentro de la autonomía reconocida por la Constitución Política y la ley, sirva de instrumento de gestión para cumplir sus funciones”, se citan los siguientes capítulos y artículos: *Artículo 2°. Objeto de las áreas metropolitanas, artículo 4°. Conformación de áreas metropolitanas, artículo 6°. Competencias de las Áreas metropolitanas, artículo 7°.*

Funciones de las áreas metropolitanas, artículo 10. Órganos de dirección y administración.

Artículo 20. Atribuciones básicas de la junta metropolitana. En el presente artículo se profundiza sobre las atribuciones de la Junta metropolitana, las cuales se citan a continuación:

a) En materia de planificación del desarrollo armónico, integral y sustentable del territorio:

1. *Declarar los Hechos Metropolitanos de conformidad con lo expuesto en la presente ley.*

e) En materia de transporte:

1. Adoptar las políticas de movilidad metropolitana y los instrumentos de planificación en materia de transporte metropolitano a las que deben sujetarse las áreas respectivas.

2. Fijar las tarifas del servicio de transporte público de acuerdo a su competencia.

3. Las competencias en materia de transporte se fijarán en coordinación con los diferentes Sistemas de Transporte Masivo donde existan.” (2013, p.15)

El anterior marco normativo, se presenta en el trabajo como un catálogo legal para tener en cuenta a la hora de definir actuaciones o aventurarse a plantear algún tipo de figura asociativa de ordenamiento territorial, en el presente trabajo, los análisis están enmarcados dentro de la realidad jurídica nacional, de tal forma que puedan ser un insumo real a la hora de la consulta para cualquier tipo de planteamiento.

Se indican leyes y decretos desde el año de 1991, hasta el año 2016, que emiten conceptos sobre temas como: Provincias administrativas y de planificación, Regiones de planeación y gestión, y demás concernientes al ordenamiento territorial nacional, enfocadas tanto al desarrollo urbano como al desarrollo rural.

Cabe resaltar la correspondencia del presente trabajo con los lineamientos emitidos por la ley 1625 de 2013 ley de áreas metropolitanas, toda vez que es de esta manera como se propone la metodología para establecer la existencia de hechos metropolitanos en el

territorio analizado, indicándola como preponderante dentro del marco legal y normativo presentado.

La normatividad analizada establece las formas de gestión del territorio, convirtiéndolas en un manual a fin de poder establecer si las condiciones existentes permiten la evidencia de la existencia de hechos metropolitanos en el territorio, y así poder definir propuestas o actuaciones que se enmarquen dentro de la normatividad vigente.

1.4 Definición de hechos metropolitanos según la legislación colombiana vigente (la ley 1625 de 2013)

Existen diferentes criterios definidos legalmente en Colombia a fin de establecer una primacía urbana y lo que podríamos definir como el rango de influencia de los centros urbanos (IGAC, 1986).

El concepto de hecho metropolitano para el presente trabajo se toma en cuenta de la ley 1625 de 2013, ley de áreas metropolitanas. Se relacionarán los conceptos establecidos en la ley sobre los hechos metropolitanos que en el territorio de estudio se presentan, describiendo y explicando cuando sea necesario para hacer claridad sobre las consecuencias que dichos hechos metropolitanos están dejando en las dinámicas de la población en diferentes aspectos como (El transporte, la infraestructura, la movilidad la industria, el empleo, el comercio, el ambiente, el turismo y la gestión del riesgo)

Se toma la definición del capítulo iii de la “Ley 1625 de 2013 ley de áreas metropolitanas”, de hechos metropolitanos que regirá el presente trabajo, los cuales se buscan identificar en el territorio de estudio.

“Hechos metropolitanos y criterios para su determinación

Artículo 10. Hechos metropolitanos. *Para los efectos de la presente ley, constituyen hechos metropolitanos aquellos fenómenos económicos, sociales, tecnológicos, ambientales, físicos, culturales, territoriales, políticos o administrativos, que afecten o impacten simultáneamente a dos o más de los municipios que conforman el Área Metropolitana.*

Artículo 11. Criterios para la determinación de los hechos metropolitanos. Además de lo dispuesto en el artículo 10 de la presente ley, son criterios para determinar el Hecho Metropolitano los siguientes:

Tabla 11: Criterios para determinar el Hecho Metropolitano

Alcance territorial	Para tomar en cuenta el impacto de las relaciones entre los municipios, y así evaluar si tienen alcance metropolitano.
Eficiencia económica	A fin de evaluar el impacto sobre la economía regional, a la luz de la posibilidad de que el hecho metropolitano incentive la generación de economías de escala.
Capacidad financiera	Identificando acciones o funciones que, por superar la escala municipal (dos o más municipios), eventualmente necesitarían inversiones conjuntas dada la capacidad limitada de realizarlas de manera individual.
Capacidad técnica	Analiza funciones, obras o servicios, que por su capacidad técnica o tecnológica, sea de mayor eficiencia en el nivel supradepartamental.
Organización político-administrativa	Evalúa el establecimiento político administrativa territorial, a fin de determinar si el hecho metropolitano registrado, requiere de una instancia superior que cubra a nivel metropolitano.
Impacto social	Evalúa la incidencia del fenómeno o hecho metropolitano en la población

Fuente: Elaboración propia a partir de la ley 1625 DE 2013

Capítulo 4. Identificación y análisis de los hechos metropolitanos

Posterior a la definición del concepto hecho metropolitano, según la ley 1625 DE 2013 Ley de áreas metropolitanas, a saber, los fenómenos de diferente índole que afectan simultáneamente dos o más municipios, el presente capítulo identifica y análisis de los hechos metropolitanos en el territorio de estudio.

Dentro del análisis que se hará para identificar, describir y analizar los hechos metropolitanos y sus relaciones predominantes entre los municipios que componen el territorio de estudio, se encuentran algunos aspectos destacados tales como la existencia de universidades con presencia simultánea en dos o más municipios del territorio analizado, evidenciando un fenómeno de tipo social/cultural, que puede ser interpretado como un hecho metropolitano, también se encuentran situaciones de conmutación laboral, que evidenciaría a su vez, un fenómeno de tipo social/económico, que se manifiestan en desplazamientos diarios desde los municipios hacia la capital.

La presencia de estos hechos genera flujos de transporte, estableciendo una relación diaria e ininterrumpida entre los municipios del territorio de estudio. Otra de las relaciones predominantes entre los municipios analizados son los servicios públicos, ya que en algunos casos estos son prestados por las mismas empresas prestadoras de servicios públicos, coincidiendo en las siguientes: “el servicio de ASEO es prestado por la empresa EMAS S.A en todos los municipios, el de ENERGÍA por la CHEC, el de ACUEDUCTO Y ALCANTARILLADO por EMPOCALDAS, a excepción de Manizales que es prestado por AGUAS DE MANIZALES S.A, y el del GAS NATURAL es prestado por la empresa GAS NATURAL DEL CENTRO” (Zuñiga, 2014, p.45).

Los hechos en común que presenta el territorio de índole social, económica y físico-espacial, han propiciado iniciativas de integración reflejándose en aspectos principalmente relacionados con la prestación de servicios públicos, empleo, transporte, educación, entre otros aspectos. Sin embargo, a la fecha no existe ordenanza para un área metropolitana formal.

Al establecer que entre los municipios del territorio existen hechos metropolitanos de índole: económicos, sociales, tecnológicos, ambientales, físicos, culturales, territoriales, políticos o administrativos, se procede a la descripción y análisis de los hechos hallados, resultando en los siguientes:

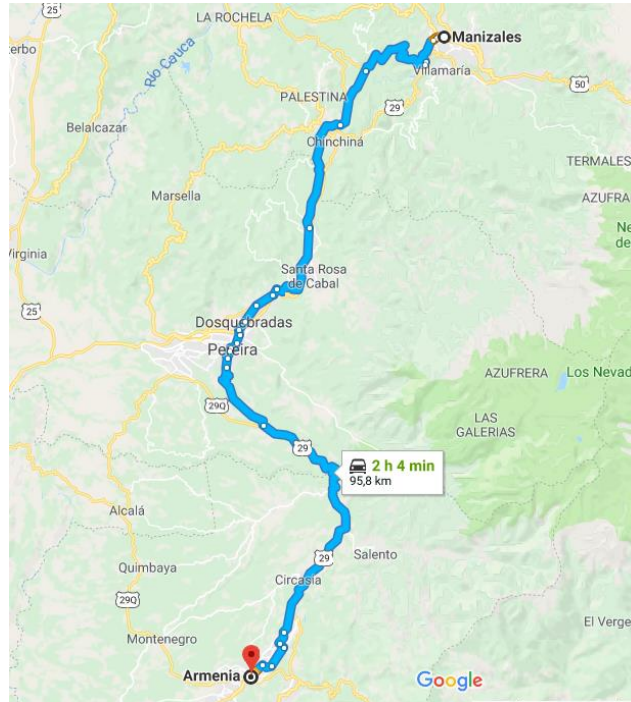
4.1 Hechos de tipo Económico

Estos se establecen de acuerdo con la confirmación de aspectos como la existencia de relaciones industriales entre los municipios del territorio con Manizales, e incluso con los municipios de la vecina área metropolitana Centro Occidente AMCO. De igual manera se presentan flujos de transporte diario desde Chinchiná a Manizales, Villamaría a Manizales, Palestina a Chinchiná, así como desde la capital hacia estos municipios.

4.1.1 Hechos relacionados con el Transporte

- **Transporte público terrestre**

Ilustración 0-1: Mapa – Autopista del café



Fuente: Google maps

El transporte, en el presente trabajo final de maestría, juega un papel importante y es uno de los temas a tener en cuenta, ya que consiste en la implementación de un sistema de transporte metropolitano, dando respuesta a las necesidades de los habitantes del territorio o de lo contrario se verán desatendidas, cuando en una zona con presencia de hechos metropolitanos y con relaciones urbano regionales entre sí, no cuenten con una continuidad en el transporte, donde la población se verá obligada a pagar transportes intermunicipales y a realizar recorridos innecesarios hasta las respectivas terminales de transportes, teniendo en cuenta los tiempos de espera entre rutas.

El déficit de cobertura en algunos sitios, y las limitaciones horarias, son situaciones que se agudizan, teniendo en cuenta que dichos lugares están dotados de infraestructura vial en buen estado, caso el transporte al sector las (Las Pavas), ubicado entre Chinchiná y Manizales, en donde se pudo registrar en visita de campo realizada al territorio, que por haber cambio de jurisdicción municipal, el servicio de taxi no puede operar sin declarar el servicio como transporte intermunicipal. Teniendo en cuenta que el lugar que referenciamos se ubica a escasos 5 minutos de recorrido desde el casco urbano de Chinchiná, lo que genera por un lado que el servicio se restrinja, al no ser funcional para los operadores de

los taxis, generando lugares no cubiertos con transporte público en algunas áreas del territorio analizado.

▪ **Transporte aéreo - Aeropuerto de Palestina (Aerocafé)**

El transporte aéreo, como ya se ha indicado en el presente trabajo, ha sido uno de los principales temas a tener en cuenta en el territorio de estudio, dado el caso que Armenia y Pereira, las capitales de los departamentos vecinos cuentan hoy con aeropuertos de carácter internacional, mientras que a la fecha, Manizales sigue contando con su aeropuerto de carácter nacional, donde los aviones de mayor tamaño que pueden aterrizar y despegar corresponden a los tipo ATR y Cessna, aviones de tamaño pequeño, que sirven para la movilización de pasajeros en trayectos nacionales, aunque la gran expectativa ha estado situada en el Aeropuerto del Café, localizado en el municipio de Palestina, el cual sería un aeropuerto de carácter internacional, proyecto que hace más de 20 años se encuentra en la perspectiva del desarrollo del departamento pero que a la fecha no se ha podido materializar.

Ilustración 0-2: Proyecto Aero café



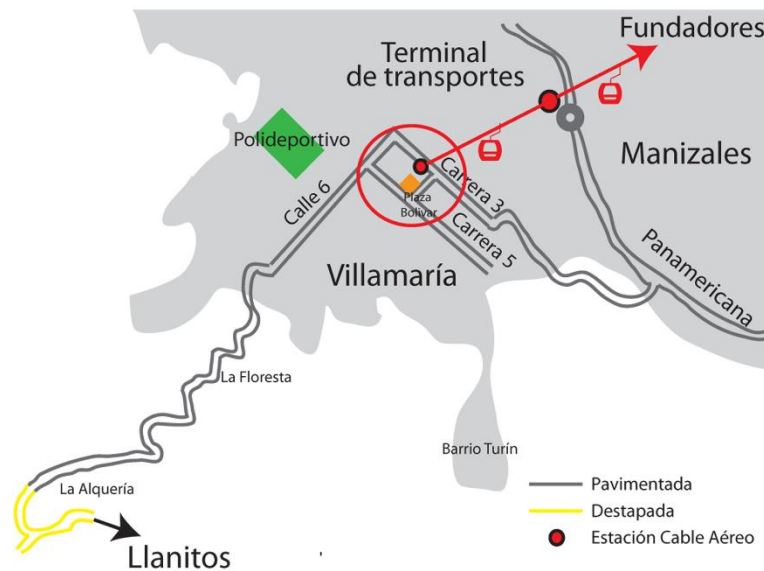
Fuente: <http://www.aeropuertodelcafe.com.co/>

El aeropuerto en la actualidad se encuentra en construcción, en las cuales se plantearon tres etapas inicialmente. Según estudios socializados en 2013, el aeropuerto constaría de

una pista de 1.400 metros de longitud; uno de los beneficios del aeropuerto es su capacidad de carga la cual se afirma sería superior a la del aeropuerto de Rio negro en Antioquia, por las condiciones que permitiría Aerocafé; sin embargo el proyecto ha sufrido dificultades de diferente índole, tales como: escasas de fondos para continuar su construcción, presuntos problemas de planificación y situaciones de tipo jurídico y penal.

- **Cable aéreo Manizales - Villamaría**

Ilustración 0-3: Línea cable aéreo Manizales, Villamaría.



Fuente: Terminal de transportes de Manizales.

Un ejemplo claro de un hecho que haya ayudado a la consolidación de relaciones territoriales en la zona de estudio es la construcción y operación del sistema de cable aéreo entre Manizales y Villa María, reduciendo el tiempo de viaje para los pasajeros entre ambos municipios de 50 a 13 minutos, según datos de la alcaldía de Manizales, mejorando la calidad de vida e incentivando las relaciones entre ambos municipios.

El transporte es uno de los aspectos a resaltar dentro de los elementos comunes que presentan los municipios del territorio, es una de las formas de garantizar la continuidad en las dinámicas regionales que se presentan en estos municipios, se referencia el sistema de cable aéreo entre Villa María y Manizales, por la pertinencia de este tipo de medio de

transporte en la región, dadas las condiciones geográficas del territorio, vale la pena recordar que no solo es un medio que responde perfectamente a las mismas, sino también un medio al que Manizales y algunos municipios de Caldas estuvieron habituados hasta el funcionamiento de la ruta de cable aéreo Manizales – Mariquita, el cual funciono entre 1922 y 1967.

En Villa María el transporte es intermunicipal y el recorrido es de 2,7 kilómetros contando con apenas tres estaciones (Fundadores – Cambulos- Villa María), donde se desarrollan dos recorridos; diferentes por supuesto al cable aéreo mencionado anteriormente existente en la ciudad de Medellín, el cual cuenta con 9 líneas que entre si suman 9,37 km, con 8 estaciones en operación, muy diferente también al cable aéreo (más largo del mundo), diseñado y construido James. F. Lindsay que funciono entre Manizales y Mariquita, que alcanzaba 72km del recorrido.

4.2 Hechos de tipo social

Como reflejo de estos hechos, se presenta la movilización diaria de personas hacia la “ciudad núcleo” Manizales, por la ubicación estratégica de las sedes de entidades gubernamentales, establecimientos comerciales, laborales o educativos, así como la presencia de programas gubernamentales en común en la totalidad de los municipios analizados.

4.2.1 Servicios públicos

En cuanto a servicios públicos, se podría afirmar después del análisis que los servicios públicos (acueducto y alcantarillado) de los cinco municipios del territorio de estudio son prestados por dos empresas, el servicio de acueducto es operado por la empresa Aguas de Manizales en la ciudad de Manizales, y por la empresa Empocaldas, en los municipios de Chinchiná, Neira, Palestina y Villamaría.

- **Central hidroeléctrica de Caldas CHEC grupo epm**

El servicio público de energía eléctrica de los cinco municipios es operado por una sola empresa, La Central Hidroeléctrica de Caldas. CHEC (Grupo EPM), con la particularidad de que el área de cobertura de CHEC abarca los departamentos de Caldas y Risaralda, exceptuando Pereira, la capital del departamento y la cual hace parte del Área

Metropolitana Centro Occidente AMCO, en Caldas 27 municipios y 15 corregimientos son atendidos por este operador y en Risaralda 13 municipios y 4 corregimientos.

▪ **Empresa metropolitana de aseo EMAS s.a.e.s.p**

De los municipios del territorio de estudio, EMAS opera el servicio de aseo en Manizales, Chinchiná, y Palestina.

La Empresa Metropolitana de Aseo S.A. E.S.P. nació en diciembre de 1994 como respuesta a la necesidad de establecer un servicio de aseo eficiente y organizado en la ciudad de Manizales. Luego de un análisis juicioso sobre las áreas deficitarias de las Empresas Públicas (E.E.P.P), encargada desde 1962 del aseo de la Ciudad, se decidió dar un paso a la privatización del servicio. Así y tomando como herramienta fundamental la promulgación de la Ley 142 de junio de 1994, se genera un proceso de participación ciudadana para la creación de una sociedad conformada por capital público y privado, generando como resultado lo que hoy conocemos como la Empresa Metropolitana de Aseo S.A. E.S.P. – EMAS.

Creada EMAS S.A. E.S.P. estableció los procesos necesarios en la prestación del servicio; de esta manera, el 15 de febrero de 1995 la empresa comienza a operar bajo los componentes de recolección, transporte y disposición final de residuos sólidos ordinarios y barrido y limpieza de vías. 20 años más tarde, EMAS ha ampliado de manera considerable su portafolio de servicios, realizando inversiones que le permitan ofrecer a las comunidades en las que hace presencia la posibilidad de embellecer sus espacios y proteger el medio ambiente.

Tabla 12: Población atendida EMAS

Ciudad	Población Urbana	Población Rural	TOTAL
Manizales	117.065	1.239	
Risaralda	4.005	148	
Chinchiná	12.417	348	
Belalcazar	1.644		
Anserma	6.942	211	
Salamina	3.746		
- San Félix		346	

(Salamina)			
Palestina	3791		
Marulanda	375		
TOTAL			152.331

Fuente: Elaboración propia

▪ **Empresa de obras sanitarias de Caldas. Empocaldas s.a.e.s.p**

Empocaldas opera los servicios de acueducto y alcantarillado de los municipios de Chinchiná, Villamaría, y Palestina, estos servicios en la Manizales son operados por la empresa aguas de Manizales.

Presentación de la Empresa

La Empresa de Obras Sanitarias de Caldas "EMPOCALDAS S.A E.S.P" es una Sociedad Anónima Comercial de nacionalidad colombiana, del orden departamental, clasificada como empresa de servicios públicos, con autonomía administrativa, patrimonial y presupuestal, que se rige por lo dispuesto en la Ley 142 de 1994 y la Ley 689 de 2001 disposiciones afines y reglamentarias vigentes o por las disposiciones legales que las modifiquen, complementen, adicionen o sustituyan; por las normas del Ministerio Medio Ambiente, Vivienda y Desarrollo Territorial, la Comisión de Regulación de Agua Potable y Saneamiento Básico y la Superintendencia de Servicios Públicos Domiciliarios. El capital de la empresa en 100% oficial y los accionistas son el departamento y 21 municipios de Caldas.

La empresa EMPOCALDAS S.A E.S.P está conformada por una sede administrativa con domicilio en la Ciudad de Manizales y 24 seccionales ubicadas en 20 municipios, tres corregimientos y un centro poblado, pertenecientes al departamento de Caldas; igualmente cuenta con 22 plantas de tratamiento de agua potable, diez bombeos y una planta de tratamiento de aguas residuales; presta de manera integral los servicios de acueducto y alcantarillado en los municipios y corregimientos socios. Adicionalmente factura y recauda el servicios de aseo, en algunos de los municipios, conforme a lo establecido en la ley (decreto 2668 del 2000),

▪ **Aguas de Manizales s.a.e.s.p**

Aguas de Manizales es una empresa de economía mixta, constituida bajo la forma de sociedad por acciones, de naturaleza comercial, establecida según lo dispuesto por la Ley 142/94. Según los Acuerdos 133 y 134 del Concejo de Manizales del primero de septiembre de 1.995, se autorizó al ente municipal para la constitución de empresas de prestación de servicios públicos domiciliarios bajo la forma de una sociedad por acciones.

La institucionalización de la empresa en 1996, escindidos la prestación de los servicios de agua potable y alcantarillado de las antiguas Empresas Públicas de Manizales, fue el inicio de prácticas de conservación de fuentes hídricas, mayor tecnificación de los procesos de potabilización, extensión de redes, estandarización de procesos, montaje y puesta en marcha de los laboratorios, adquisición de tecnología.

Además, la capacitación de personal altamente especializado, lo que según la empresa, garantiza la calidad del agua, la eficiencia del alcantarillado, la preservación de la flora y la fauna, la oferta de servicios turísticos ecológicos y la formación de líderes para culturizar a la comunidad en temas como el medio ambiente y protección de especies de fauna y flora nativas, así como de los nacimientos de agua.

La empresa nace como resultado de un proceso de transformación empresarial que el Gobierno Nacional propone para las empresas prestadoras de servicios públicos con el objeto de convertirlas en eficientes y autónomas.

4.3 Hechos de tipo tecnológico

La relación de los demás municipios del territorio con Manizales, es constante, pues a nivel tecnológico en diferentes sectores de la industria, Manizales tiene una oferta más amplia, que en muchos casos no es suplida en los otros municipios; si se observa desde el ámbito educativo, podría afirmarse que sucede lo mismo, ya que solo en Chinchiná hay presencia de sedes educativas satélites de las universidades o de institutos de educación tecnológica o superior, como los siguientes: Universidad de Caldas, Universidad del Quindío, Universidad del Tolima, Uniminuto, Servicio Nacional de Aprendizaje SENA e IDONTEC.

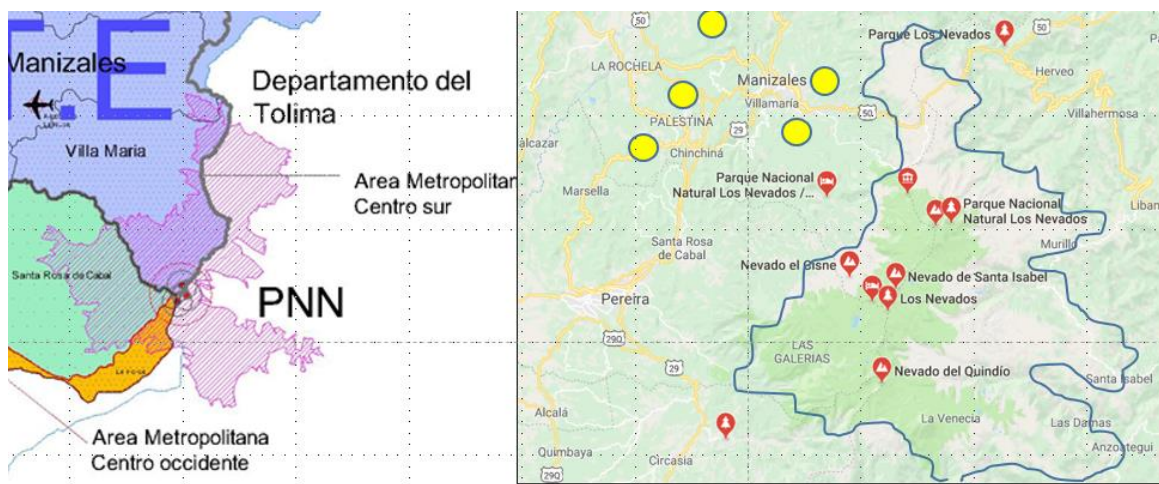
Es importante tener en cuenta que la oferta educativa es diametralmente mayor en la ciudad capital, Manizales, lo que genera unos flujos constantes y permanentes a la capital caldense, flujos que por su cercanía, (máximo 40 minutos) desde cualquiera de los

municipios, permite que estos flujos sean diarios y de ida y regreso, es decir que por sus condiciones de cercanía, los municipios del centro sur circundantes a Manizales, estarían prestando el servicio de ciudad dormitorio.

4.4 Hechos de tipo Físico /Ambiental

Hechos como la continuidad territorial en el caso de la totalidad de los municipios, con conexión por las áreas rurales, y la presencia en uno de sus municipios (Villamaría) del Parque Nacional de los Nevados PNN, marca relaciones de carácter ambiental que convierten al T.E en un área potencialmente competitiva en este aspecto frente a otras entidades político administrativas de la región, la oferta ambiental del T.E es considerable si se tiene en cuenta que el Parque Nacional de los Nevados es uno de los principales parques naturales del país, contando con tres nevados.

Ilustración 0-4: Mapa ubicación Parque Nacional Natural de los Nevados PNN.



Fuente: elaboración propia a partir de información del PNN (Plan de manejo ambiental, Parque Nacional de los Nevados)

Estudios sobre la eco región del eje cafetero, se han realizado bajo la integración interadministrativa de instituciones como las corporaciones autonomías regionales como: CARDER, CRQ, CVC, CORTOLIMA, CORPOCALDAS, y otras como UASPNN, FOREC, MMA y ALMA MATER, con el fin de conceptuar y establecer políticas sobre “un proceso

colectivo orientado proponer un modelo alternativo de desarrollo sostenible para la eco región del eje cafetero”, (MINAMBIENTE, 2015) que tengan en cuenta aparte de las riquezas y potencialidades en biodiversidad el reconocimiento apuntando a la definición de políticas y directrices que potencialicen el valioso capital social, económico y cultural de un territorio, que a través de la búsqueda de acuerdos regionales y basados en complementariedades de las Corporaciones Autónomas Regionales apunte al posicionamiento y preparación para la competitividad como región tanto en el orden nacional como internacional.

Tabla 13: Áreas protegidas en el territorio de estudio

Categoría según decreto No. 2372 del 01 de julio 2010	Área Protegida
Parques nacionales	Parque Nacional Natural de los Nevados
Reservas forestales protectoras	Planalto
	Cuenca hidrográfica de Rio Blanco y quebrada Olivares
	Bosques de la Chec
	Torre 4
	La Marina
	Sabinas
Distrito de conservación de suelos	Guacas - Rosario
Reserva de la sociedad civil	Tandem
	Tucurrumbi

Fuente: POMCA del Rio Chinchiná

4.4.1 Corporación autónoma regional de Caldas CORPOCALDAS

Corpocaldas, es un ente corporativo de carácter público, que funge como autoridad ambiental en el departamento de Caldas, Integrado por las entidades que conforman geográficamente un mismo ecosistema, o una unidad de tipo biogeográfica o hidrogeográfica. La CAR, cuenta con autonomía administrativa y financiera, patrimonio propio y personería jurídica, es encargada de administrar, el medio ambiente y los recursos naturales renovables; así como, propender por su desarrollo sostenible, de conformidad

con las disposiciones legales, aplicables dentro del área de su jurisdicción, así mismo, la CAR, es regida por las políticas del Ministerio del Medio Ambiente,

“Con el propósito de atender el problema de la erosión y sus consecuencias en el deterioro de los asentamientos humanos en tres municipios de Caldas, se crea por la Ley 40 de diciembre de 1971, la Corporación Regional Autónoma para la defensa de Manizales, Salamina y Aránzazu - CRAMSA -, una entidad que se destacó por hacer control de erosión a través de metodologías alternativas en las que se combinaba la ingeniería con la bioingeniería.

La Ley 22 de marzo de 1991, trae consigo grandes cambios para la reconocida Entidad. Es así como se convierte en la Corporación Autónoma Regional para el Desarrollo de Caldas (CORPOCALDAS), amplía su jurisdicción a 22 municipios y asume las competencias en materia de recursos naturales renovables, que antes desarrollaba el Instituto Nacional de los Recursos Naturales Renovables – INDERENA.

Otra de las grandes transformaciones de la Entidad, se dio con la Ley 99 de diciembre de 1993, mediante la cual se crea el Ministerio del Medio Ambiente y se organiza el Sistema Nacional Ambiental – SINA-. La naciente Ley, cambia la naturaleza jurídica de Corpocaldas y la convierte en la Corporación Autónoma Regional de Caldas, un ente corporativo de carácter público con jurisdicción en el departamento de Caldas, dotado de autonomía administrativa y financiera, patrimonio propio y personería jurídica. Red alma mater”, (Corpocaldas, 2018, p. 3).

En el Eje cafetero se han realizado gestiones regionales conjuntas enfocadas a la conservación del Parque Natural de los Nevados y su zona amortiguadora, en temas como el desarrollo forestal participativo, así como en el manejo y preservación de cuencas hidrográficas.

“En los planes realizados en conjunto, los cuales se plantearon a a partir del terremoto de 1999, “se han visualizado las necesidad de atender las acciones propias de la reconstrucción ambiental, pero a la vez se buscó dejarle a la región y al país un instrumento de planificación que le permitiera estar mejor preparada para futuros desastres. De manera articulada las corporaciones autónomas regionales de Risaralda, Caldas, Quindío, Valle y

Tolima se asociaron a través de un Convenio intercorporativo que permitiera coordinar acciones regionales”. (MINAMBIENTE, 2015)

Adicionalmente el documento emitido por las Corporaciones Autonomas Regionales (CAR), afirma que la más grave crisis socioeconómica del eje cafetero, derivada de la crisis de la caficultura ha demostrado que la eco región tiene otro tipo de oportunidades que podrían desprenderse de su gran riqueza de recursos naturales (agua, bosques, biodiversidad).

Después de realizado el análisis y la descripción de las características presentadas por el territorio de estudio se puede llegar a la conclusión de que efectivamente existen hechos metropolitanos, los cuales se pueden evidenciar en diferentes ámbitos.

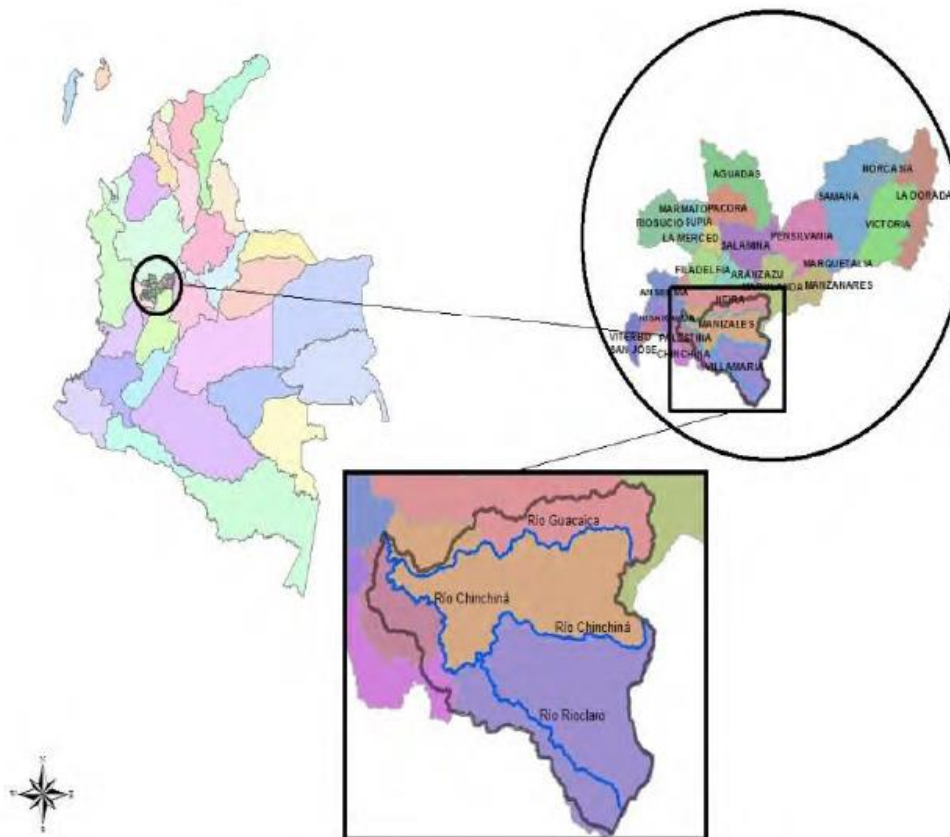
4.5 Hechos metropolitanos en los elementos normativos locales.

4.5.1 Plan de ordenación y manejo de la cuenca del Rio Chinchiná

El POMCA del Rio Chinchiná, es un elemento de ordenamiento ambiental que vincula a los municipios del territorio de estudio. “De acuerdo con la política nacional para la gestión integral de recurso Hídrico - PNGIRH, promulgada en 2010. Los planes de ordenación y manejo de cuencas hidrográficas –POMCA, constituyen los instrumentos de planificación de las cuencas hidrográficas y buscan ordenar y reglamentar el uso y manejo sostenible de los recursos naturales renovables, así como mantener el equilibrio entre el aprovechamiento económico, social y la protección de los ecosistemas” Resolución N° 411 (03 de octubre de 2016).

Según el plan de ordenación y manejo ambiental de la cuenca hidrográfica del río Chinchiná, la cuenca del rio Chinchiná se ubica en la sub región Centro-Sur del departamento de Caldas, en la vertiente occidental de la cordillera Central; hace parte de la zona Hidrográfica Magdalena-Cauca y se constituye como el principal afluente del río Cauca por su costado derecho. La extensión de la cuenca, basada en la delimitación del estudio para el POMCA del rio Chinchiná, es de 1052.20 km², los cuales representan el 13,5% del área total de extensión del departamento de Caldas. La ilustración 4-5 presenta el mapa de localización de la cuenca. (2013, p.9).

Ilustración 0-5: Localización geográfica de la cuenca del Río Chinchiná



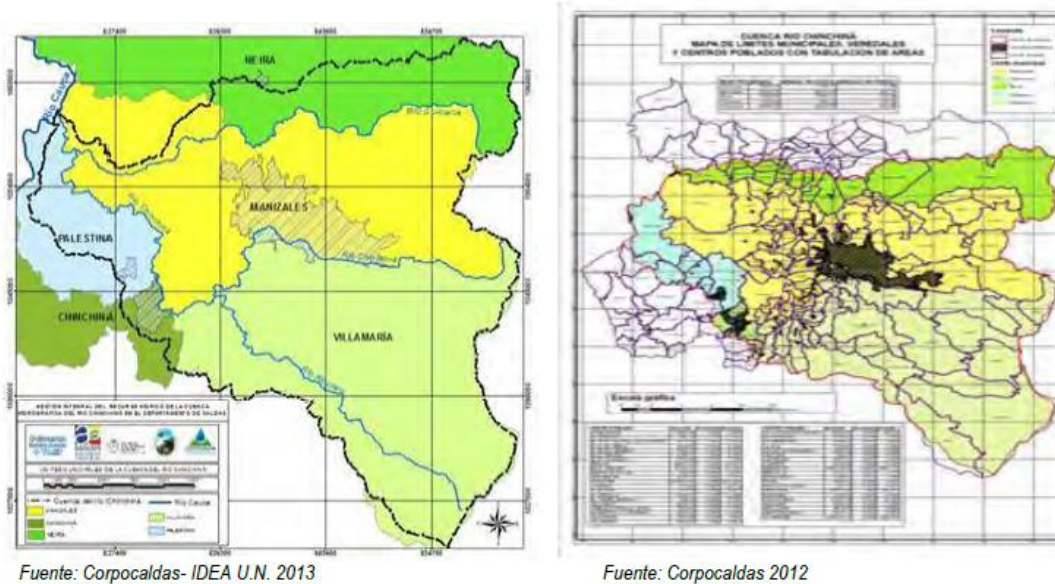
Fuente: *Corpocaldas- IDEA U.N. 2013*

Como puede observarse en el siguiente plano de delimitación geográfica. La cuenca del río Chinchiná, abarca territorio de los cinco municipios del territorio analizado, lo que lleva a clasificar la cuenca como un hecho metropolitano de carácter físico / ambiental de tipo primario, por su presencia en la totalidad de los municipios.

A continuación se presenta el mapa de la delimitación geográfica de la cuenca, superpuesta sobre los límites político administrativos de los municipios analizados.

Ilustración 0-6: Delimitación geográfica del POMCA del río Chinchiná.

Figura 15. MAPAS CON LOS MUNICIPIOS QUE TIENEN SU JURISDICCIÓN DENTRO DE LA CUENCA DEL RIO CHINCHINÁ



Fuente: Plan de ordenación y manejo de la cuenca hidrográfica del Rio Chinchiná departamento de caldas POMCA – Chinchiná.

4.5.2 Planes Ordenamiento - planes de desarrollo municipales

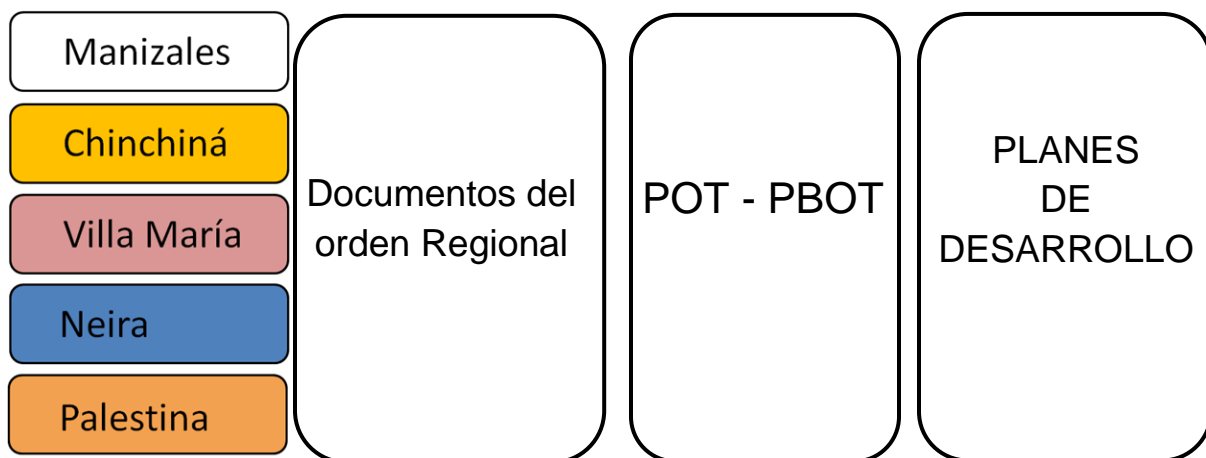
Los instrumentos de planificación expedidos por parte de los gobiernos de los municipios del territorio de estudio, se constituyen como la carta de navegación que deberán adoptar los mismos en diferentes aspectos; sin embargo, el hecho de que las iniciativas estén registradas en los enunciados documentos, no garantiza su materialización, más si constituye la intención oficial del gobierno de cada municipio. Para el caso del presente trabajo, se analizarán sus intenciones principales y se buscara identificar los hechos metropolitanos, que apuntan a consolidarse en estos planes o bien cuales están siendo ignorados,

La temporalidad en la cual se enmarca el análisis de estos documentos, corresponde a la de los gobiernos vigentes en el momento de elaboración del presente trabajo; es decir, (2016-2019). Así como los planes de ordenamiento territorial POT, o PBT, vigentes para el año de elaboración del trabajo final de maestría. A fin de poder tener una imagen actualizada sobre las intenciones de planificación de los municipios de estudio.

Se describen los elementos de ordenamiento territorial vigentes que rigen el territorio de estudio, siendo estos primero, los planes de ordenamiento territorial POT, para el caso de Manizales y los planes básicos de ordenamiento territorial, para el caso de los demás municipios, los cuales se constituyen en el plan que deberán seguir las administraciones municipales en los temas referentes al territorio, un instrumento que por su vigencia y complejidad administrativa, abarca varios periodos de gobierno, constituyéndose en la norma a seguir a mediano plazo y la fijación del modelo de ciudad al que se apuntara a largo plazo, por medio de los modelos de ordenamiento territorial MOT.

En el caso particular de cada gobierno y contando con un plazo más corto debido a que están sujetos a la vigencia del periodo gubernamental, se encuentran los planes de gobierno. En el presente trabajo se esbozará sobre estos, toda vez que se hace necesario conocer los planes a corto y mediano plazo de los municipios que componen el territorio analizado. Por otro lado, existen otro tipo de planes que se constituyen en normativos, emitidos por parte de las corporaciones autónomas regionales, como el descrito anteriormente POMCA de la cuenca del río Chinchiná, o como los documentos emitidos como política del gobierno nacional, como los documentos CONPES, y demás documentos expedidos por parte del Departamento Nacional de Planeación DNP, a continuación, se analizarán los principales aspectos de estas cartas de navegación de los municipios, finalizando esta descripción y análisis, se indicarán tanto las convergencias, como las divergencias encontradas en estos planes.

Ilustración 0-7: Documentos de ordenamiento territorial



Fuente: Elaboración propia

▪ **Plan de desarrollo departamental de caldas (2016-2019)**

El plan de desarrollo de Caldas, representa la intención de planificación vigente del departamento. El plan establece las siguientes líneas generales en su planteamiento: la educación, la innovación y la equidad, como principios básicos para el desarrollo del departamento en el cuatrienio vigente a la fecha de la realización del presente trabajo.

Tabla 14 : Ejes plan de desarrollo de Caldas

Ejes principales plan de desarrollo departamental	
1	La educación, cómo eje de transformación social y fortalecimiento de capacidades.
2	La innovación, enfocada al desarrollo económico y social.
3	La equidad, a través de la focalización de recursos y programas a las sociedades con mayores necesidades y centrado en la igualdad de oportunidades.

Fuente: Elaboración propia a partir del Plan de desarrollo de Caldas (2016-2019)

En el plan de desarrollo de Caldas, la secretaría de planeación departamental, diagnostica la presencia de inequidad territorial en el departamento. Informando además, la presencia de debilidades en cuanto a la estructura económica de los municipios, denunciando de esta manera, un acceso desigual a los activos y bienes de producción, desarticulación general de las políticas públicas, insuficiencia en cuanto a presupuesto de recursos propios, focalización inadecuada de la inversión y provisión de bienes y servicios sociales, situaciones que se traducen en desnutrición infantil, deserción escolar, baja productividad, restricciones en el mercado laboral, bajos niveles de dinámica empresarial, disparidades subregionales y la concentración de situaciones de pobreza y vulnerabilidad en la población.

El plan de desarrollo de Caldas, zonifica el territorio departamental en seis subregiones, para atenderlas según sus necesidades, (Alto Occidente, Bajo Occidente, Norte de Caldas, Alto Oriente y Magdalena Caldense), estableciéndolas como regiones estratégicas. Dados los resultados del diagnóstico que realiza el plan de desarrollo, se proponen los siguientes proyectos prioritarios subregionales, ubicándolos según la zona a la cual pertenecen de la siguiente manera:

Tabla 15: División subregional de proyectos prioritarios de Caldas

1	Alto occidente	Planta de tratamiento de residuos sólidos y programa especial de movilidad académica.
2	Bajo occidente	Amaranta, acueducto subregional de occidente y centros de acopio.
3	Norte caldense	Agroindustria y turismo.
4	Alto oriente	Turismo de naturaleza, pequeñas centrales hidroeléctricas y fábricas de agua.
5	Magdalena caldense	puerto multimodal y productos agropecuarios
6	Centro Sur	Proyecto Aeropuerto del Café, Paisaje Cultural cafetero, Acceso vial, Parque Natural de los nevados

Fuente: Elaboración propia a partir del Plan de desarrollo de Caldas (2016-2019)

En la tabla anterior, se indican los proyectos requeridos por cada subregión según sus necesidades. Para la subregión del alto occidente, un área completamente rural, se priorizan proyectos como una planta de tratamiento de residuos sólidos, y un programa que garantice la movilidad académica. Para el bajo occidente, subregión rural que tiene relación con municipios del departamento de Risaralda, se propone por parte del plan de desarrollo la construcción de un sistema de acueducto y de un centro de acopio.

En cuanto a las subregiones del norte y del alto oriente caldense, subregiones rurales, el plan de desarrollo propone promover la agroindustria y el turismo, en el caso del primero, así como el eco turismo y la cobertura de energía eléctrica por medio de pequeñas centrales hidroeléctricas.

Las subregiones Magdalena Caldense y Centro sur, son las de mayor urbanización y productividad industrial y manufacturera, para la primera el plan de desarrollo de Caldas, prioriza proyectos como el puerto multimodal sobre el río Magdalena y proyectos agropecuarios relacionados principalmente con la ganadería. En cuanto a la subregión centro sur, objeto de estudio del presente trabajo, plan de desarrollo indica que los proyectos principales serían, el aeropuerto del café, los relacionados con el paisaje cultural cafetero PCC, y la preservación y promoción del turismo ecológico en el parque nacional natural de los nevados PNN, así como la consolidación de la red vial secundaria y terciaria, de modo que se articulen con la red vial nacional, la cual por su conectividad con centralidades nacionales es uno de los elementos estratégicos de la subregión.

A continuación se presenta el mapa de la división subregional del departamento de Caldas, en donde se resalta con color azul la subregión centro sur.

Ilustración 0-8: División subregional del Departamento de Caldas.



Fuente: elaboración propia. A partir del mapa DANE, Subregiones de Caldas, 2012

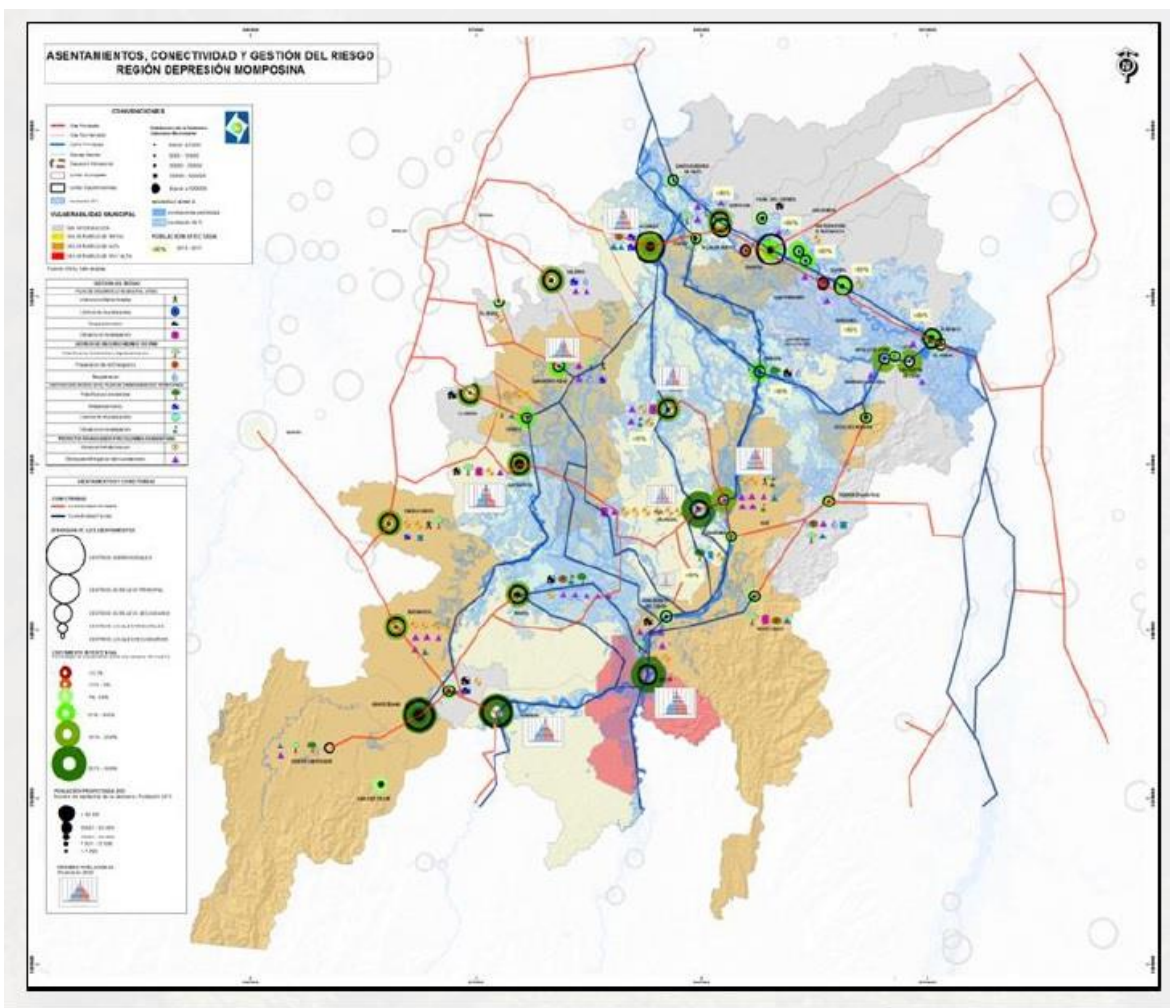
Con cerca de unos 1,6 billones de pesos en su presupuesto, Caldas le apuesta mediante su plan de desarrollo departamental a la movilidad social, la cual define como: vivienda, agua potable, saneamiento básico, salud y educación; a la que dedica, cerca de 1,25 billones de pesos del presupuesto. Dentro de los planteamientos del plan de desarrollo, se encuentran también el fortalecimiento institucional y el desarrollo comunitario; un 7% del presupuesto estaría destinado a la infraestructura, una cifra similar a la competitividad, la cual en el plan de desarrollo departamental, definen como la promoción del desarrollo, ciencia, tecnología e innovación.

El plan de desarrollo de Caldas destina un 2% al desarrollo rural y sostenibilidad ambiental, cifra que no presenta correspondencia con las condiciones de ruralidad del departamento, teniendo en cuenta además, que la jurisdicción de un gobierno de nivel departamental en el

país, es precisamente el área rural, dado que las ciudades y los cascos urbanos de los municipios están gobernados por las alcaldías municipales.

Aunque Caldas no cuenta aún con un plan de ordenamiento departamental, continuación se presenta el mapa del modelo de ordenamiento departamental. Donde se representan aspectos del territorio como: El sistema de conectividad, estructura ecológica departamental, sistema regional de manejo de residuos sólidos, política de asentamientos y oferta de vivienda, apuestas productivas y de competitividad, sistema regional de infraestructura educativa, de salud y servicios públicos.

Ilustración 4 8.5: Modelo plan de ordenamiento departamental



Fuente: DNP. (2016). Diálogos regionales para la planeación de un nuevo país

▪ Plan de ordenamiento territorial de Manizales (2017-20137)

La ciudad de Manizales, capital del departamento de Caldas y municipio nucleó del centro sur del eje cafetero, cuenta con 107,06 hectáreas de suelo urbano disponibles para su expansión. Sin embargo, se conoce que gran parte de estos terrenos no son óptimos para la construcción por motivos geográficos. Manizales cuenta con 1.681 hectáreas de suelo suburbano, principalmente ubicadas principalmente hacia el llamado Kilómetro 41, zona limítrofe con el vecino municipio de Palestina Caldas, donde hay posibilidades de expansión en suelos que cuentan con optimas calidades para la construcción y una ubicación de oportunidad frente a la red vial nacional y su comunicación con las vías que conducen al puerto de Buenaventura, así como a la ciudad de Medellín. Esta área también presenta cercanía con la ruta del café, la cual facilita la comunicación con la capital del país por la vía Pereira-Ibagué-Bogotá, también denominada vía de la Línea. Lo que podría indicar a esta zona del municipio, como apta y estratégica para la ubicar nuevos desarrollos urbanos.

Manizales cuenta con un déficit de vivienda importante y según datos oficiales de la alcaldía municipal, para el año 2020, Manizales podría llegar a tener un déficit de 5 mil 864 viviendas, que requerirían aproximadamente unas 59 hectáreas para su implantación, lo que hace suponer que es importante la re densificación, vale la pena resaltar que el índice de espacio público por habitante en Manizales (4,8m), está por debajo del promedio nacional, y muy por debajo de los 15m que deberían ser, uno de los aportes y críticas en los que ha venido insistiendo la academia en los últimos años es la desarticulación que presenta Manizales entre su desarrollo urbano y su desarrollo rural, enfatizando en que este último esta por explotar y por proponer un desarrollo rural que por sus condiciones pueda servir como piloto ante el país.

El plan de ordenamiento territorial se estructura sobre cinco planes maestros, para atender aspectos como: a educación, el paisaje, la movilidad, el patrimonio, y el físico/ambiental.

Tabla 16: Planes estratégicos del POT de Manizales

Planes estratégicos del POT Manizales.	
1	Plan Maestro de Educación
2	Paisaje Cultural Cafetero

3	Plan de Movilidad
4	Plan de Manejo del Centro Histórico
5	Plan de Manejo de la Estructura Ecológica Principal [que definirá las zonas de protección y sus usos]

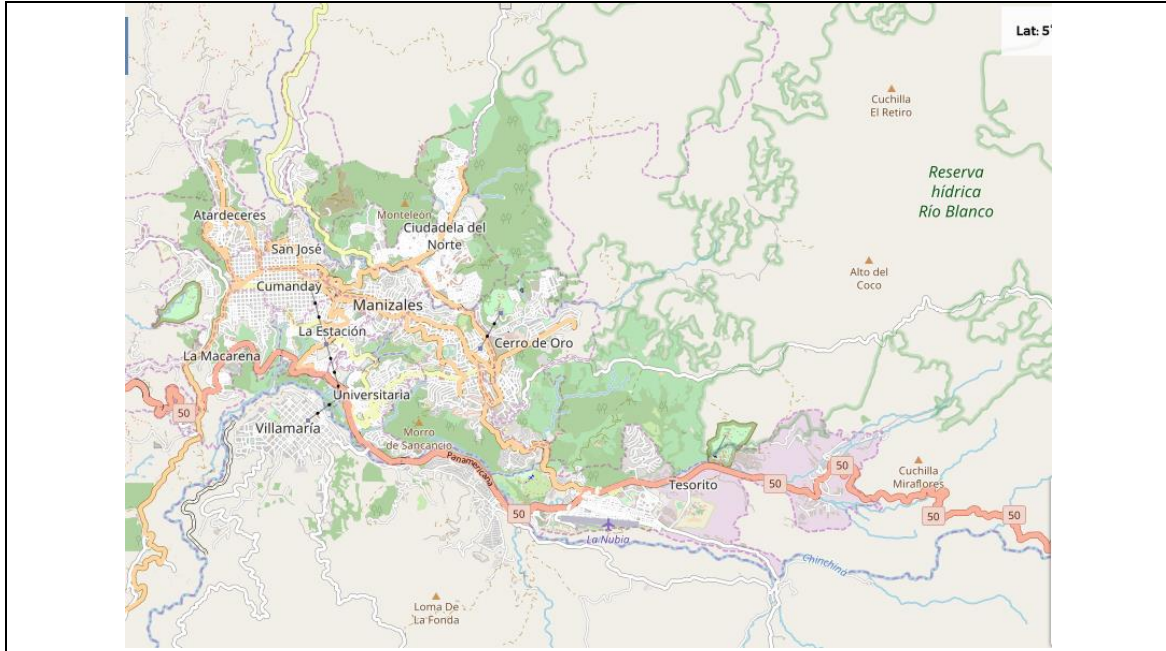
Fuente: elaboración propia realizada a partir de documentos de la Alcaldía Municipal de Manizales.

Según el municipio de Manizales, “El POT está diseñado para que Manizales sea un municipio integrado con la región, donde se cuente con una oferta de vivienda y servicios públicos de calidad y en el que sus habitantes encuentren de manera fácil y cercana satisfacción a sus demandas de bienes y servicios y puedan acceder y desplazarse con facilidad y oportunidad a sus sitios de trabajo, estudio, recreación y residencia, con una adecuada dotación de espacio público, equipamientos sociales e infraestructura. Equipamientos sociales e infraestructura” (Alcaldía Municipal de Manizales, 2015)

El Plan de Ordenamiento Territorial de Manizales se plantea desde unos principios rectores que son los pilares del plan, políticas, estrategias de marcas de ciudad y planes ambientales, componen el sustento del cual el POT de Manizales, extrae y plantea los siguientes principios rectores:

Tabla 17: Modelo de ordenamiento y principios rectores del POT

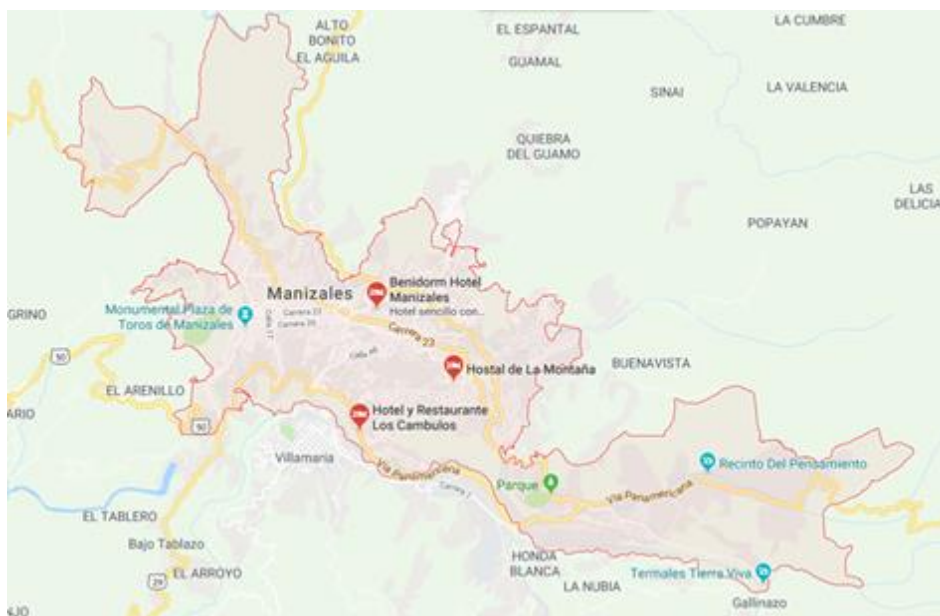
Ilustración 0-9: Modelo ocupación territorial de Manizales



Fuente: Portal geográfico nacional IGAC: <http://pgn.igac.gov.co/>

En la imagen superior, puede apreciarse el emplazamiento en detalle de la cabecera municipal, así como la ubicación de sus vías principales urbanas con su respectiva nomenclatura, también se ubican la vía secundaria nacional que permite el acceso al municipio.

Ilustración 0-10: Mapa de delimitación territorial Manizales



Fuente: Google maps.

En la anterior ilustración se presenta el mapa de con la delimitación política del territorio del municipio analizado. El mapa también presenta la ubicación de los municipios circundantes, tanto los pertenecientes al departamento de Caldas, como los pertenecientes a los departamentos vecinos.

principios rectores

1	Ciudad -municipio con alta calidad de vida
2	Municipio - región, integrado y con desarrollo comunitario.
3	Eje del conocimiento
4	Municipio responsable
5	municipio con infraestructura suficiente, sostenible y moderna
6	Municipio con amplios espacios públicos y equipamiento colectivo adecuado y suficiente
7	Municipio sin déficit de vivienda.

8	Municipio impulsor de su patrimonio cultural
---	--

Fuente: Elaboración propia a partir del POT Manizales

El Municipio de Manizales, plantea un modelo de desarrollo con las siguientes centralidades: suelo de expansión Urbana km 41, centralidad universitaria, centralidad zona franca, Centralidad institucional administrativa, Aerocafé

Estas centralidades se ubican en el territorio de la siguiente manera, según documentos expedidos por la alcaldía municipal de Manizales.

Ilustración 4 10 1: Mapa de delimitación territorial Manizales



Fuente: Plan de desarrollo de Caldas (2016-2019)

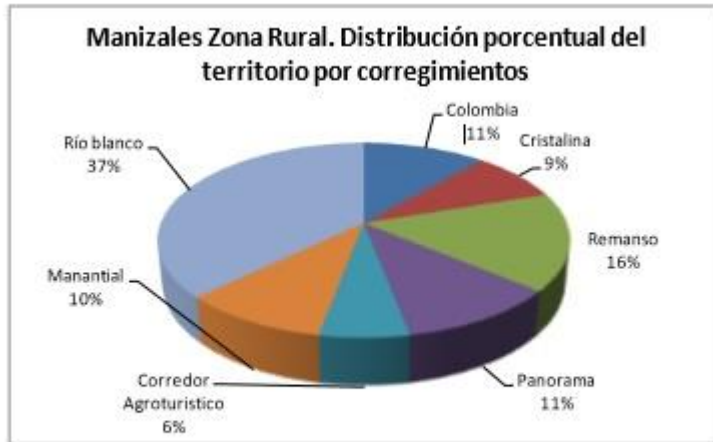
El POT, plantea algunos proyectos a mediano y corto plazo y a la vez retoma algunos existentes en el POT predecesor, como una muestra de intención de continuidad en algunos aspectos puntuales de los anteriores planes de gobierno, e iniciativas de ciudad. El análisis y los planteamientos prospectivos darían como resultado que Manizales le debe apuntar a los siguientes proyectos:

Tabla 18: Proyectos POT Manizales

Proyectos de Ordenamiento Territorial Planteado	
1	Revitalización del centro de Manizales.
2	Infraestructura intermodal de movilidad para la articulación con transporte público en sectores urbanos densos y consolidados: centro tradicional, comuna san José y comuna atardeceres
3	Ejecución del macro proyecto san José.
4	Renovación plaza de mercado galería.
5	Parque central y campus universitario.
6	Desarrollo de la baja suiza.
7	Plan parcial la Nubia.
8	Desarrollo paquetes de proyectos de infraestructura vial y de transporte estudiados y analizados en el plan de movilidad de Manizales, y en el sistema estratégico de transporte público de Manizales.
9	“modos alternativos de transporte (red de cable aéreo, tranvía, ciclo rutas, red de transporte autónomo: bulevares)”. “reconversión de sistemas productivos hacia la vocación de usos rurales propuestos en el POT”.
10	Integración regional.

Fuente: Elaboración propia a partir del POT Manizales

Ilustración 0-11: Distribución porcentual área rural Manizales.



Fuente: CIE Centro de información y estadística Municipio de Manizales, 2006

Tabla 19: Suelos de protección en Manizales

		Suelos de Protección
Áreas De interés ambiental	1	Monteleón
	2	Bosques de Bellavista
	3	Cerro Tesorito
	4	Reserva de Rio Blanco
	5	Bosques de Belmira
	6	Guaduales Manizales Bajo
	7	Plan Alto Cenifafe
	8	Humedales Manizales Ato

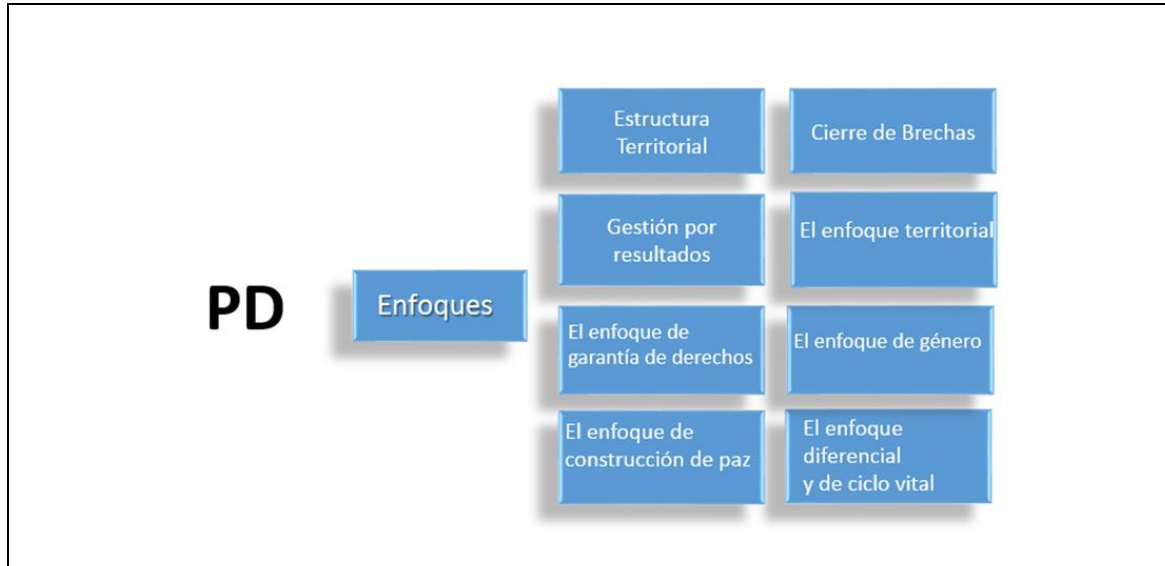
Fuente: Elaboración propia a partir del POT Manizales

▪ **Plan de desarrollo Manizales, (2016-2019).**

El plan de desarrollo de Manizales, la ciudad capital del departamento de Caldas y el núcleo urbano más importante dentro de los municipios que conforman el territorio de estudio, se establece sobre cuatro estrategias que son de alguno modo los pilares a seguir dentro del plan, los cuales pasan por aspectos como paz, ciencia y tecnología, marketing de ciudad, y por supuesto educación.

Tabla 20: Objetivos del plan de desarrollo de Manizales

Esquema plan de Desarrollo de Manizales	
<pre> graph TD OT[Ordenamiento Territorial] --> Social[Social] OT --> Economico[Economico] OT --> Ambiental[Ambiental] OT --> Politico[Politico Institucional] </pre>	
Objetivos del Plan de Desarrollo de Manizales	
1	Consolidar a Manizales como un territorio de paz, posicionado y atractivo para el buen vivir y la inversión en el desarrollo económico sostenible.
2	Consolidar a Manizales como un centro de ciencia y tecnología regional al servicio de la competitividad económica, rural y de solución de problemas estructurales del territorio.
3	Formular y desarrollar una estrategia de marketing territorial basada en elementos propios de nuestra cultura e identidad territorial que resignifique el sentido de ser manizaleño; generando arraigo y capital social.
4	Potencializar la oportunidad coyuntural de cobertura y excelencia universitaria para proyectar Manizales como un atractivo para la educación superior.



Fuente: Elaboración propia

La ciudad de Manizales se caracteriza por la calidad de vida que ofrece a sus habitantes, así como por la alta calidad en la educación, por contar con más de 9 universidades o institutos de educación superior, sin duda una presencia muy generosa de instituciones educativas para tratarse de una ciudad de apenas 400.000 habitantes, pero esta característica no es gratuita, situaciones propias de la ciudad la hacen propicia para las actividades académicas y culturales, contando con un 9% de estudiantes universitarios dentro de su población, según datos de la Red de Ciudades Cómo Vamos.

La escala de la ciudad, el clima caracterizado por temperaturas bajas, posibilitan la concentración y permiten la movilidad a pie entre las diferentes instituciones y las centralidades que las circundan, caso específico del cable, el costo de vida de alguna manera no es tan elevado.

“A Manizales se la conoce por ser una ciudad culta y educada, e incluso se le ha titulado como la ciudad universitaria de Colombia. Sin embargo, solo hasta ahora distintos sectores de la sociedad manizalita están uniendo esfuerzos para que se convierta en la urbe educativa del país y sea el destino preferido para estudiar de los estudiantes colombianos y también de los extranjeros. La capital de los caldenses quiere formar parte de la lista de ciudades universitarias como Boston (Estados Unidos), Barcelona (España), Valparaíso (Chile), Salamanca (España), Linkoping (Suecia), entre otras.” (Semana, 2016)

El Plan de Desarrollo de Manizales establece unos enfoques, los cuales están representados en:

Estructura territorial, cierre de brechas, gestión por resultados, un enfoque territorial, un enfoque de garantía de los derechos de sus habitantes, un enfoque de género, un enfoque de construcción de paz, el cual corresponde con el principio fundamental del plan de gobierno nacional, y un enfoque diferencial y de ciclo vital.

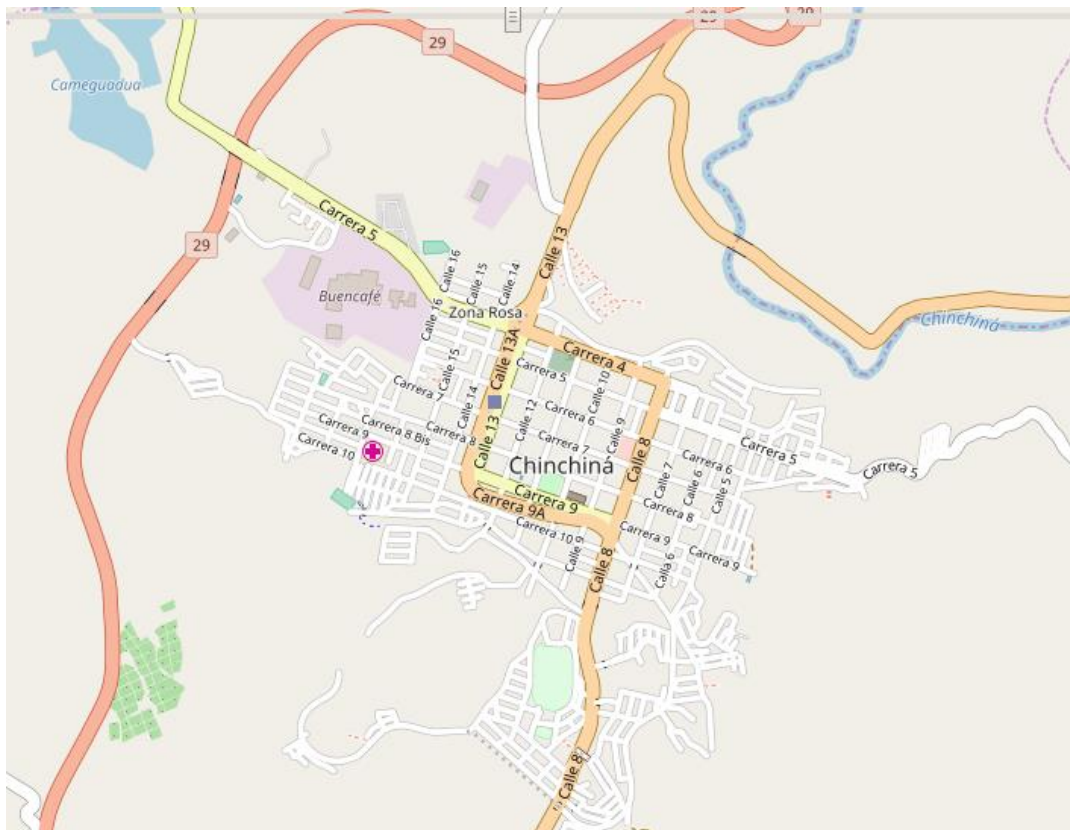
▪ **Plan básico de ordenamiento territorial, Chinchiná, caldas.**

El PBOT del municipio de Chinchiná, la segunda ciudad de Caldas y a su vez la segunda del territorio de estudio plantea como visión de ciudad la siguiente:

“Chinchiná, polo de desarrollo industrial para la ciudad región, un municipio competitivo de cara al Siglo XXI., capaz de jugar un papel determinante para el futuro regional, en un mundo globalizado; un municipio atractivo y amable para el ciudadano, que atraiga nueva inversión para diversificar y consolidar la base productiva, con equidad y oportunidades para todos” (Alcaldía de Chinchiná, 1999) , esta fue la visión del Acuerdo 30 de 1999, año en el cual se aprobó el PBOT vigente para el municipio, en el cual tiene cierta preponderancia el concepto de ciudad-región, y de la identidad con el café, planteando finalmente los siguientes principios:

Tabla 21: Plan Básico de Ordenamiento Territorial de Chinchiná, Caldas.

Ilustración 0-12: Modelo ocupación territorial de Chinchiná



Fuente: Portal geográfico nacional IGAC: <http://pgn.igac.gov.co/>

En la imagen superior, puede apreciarse el emplazamiento en detalle de la cabecera municipal, así como la ubicación de sus vías principales urbanas con su respectiva nomenclatura, también se ubican la vía secundaria nacional que permite el acceso al municipio.

Ilustración 0-13: Mapa delimitación territorial Chinchiná



Fuente: Google maps

En la anterior ilustración se presenta el mapa de con la delimitación política del territorio del municipio analizado. El mapa también presenta la ubicación de los municipios circundantes, tanto los pertenecientes al departamento de Caldas, como los pertenecientes a los departamentos vecinos.

Principios Plan Básico de Ordenamiento territorial de Chinchiná, Caldas

Nro.	Principio
1	Chinchiná, polo de desarrollo industrial para la ciudad-región. En un mundo globalizado, con una economía y unas comunicaciones universalizadas, ofrecerá las mejores condiciones de infraestructura y ambiental para que aquí se establezcan la más variada gama de inversiones, aprovechando su estratégica posición geográfica en el eje occidental del desarrollo y de acceso a la cuenca del Pacífico.
2	Chinchiná, ciudad de ambiente sano y limpio. Para mejorar la calidad de vida entre su población, contará con un completo sistema de tratamiento de aguas negras; propiciará la instalación de industria limpia, compatible con otras actividades sociales y económicas; dispondrá de amplios espacios libres consolidados para la recreación activa y contemplativa, verdes y ecológicos.

3	Chinchiná, ciudad amable y ordenada. Buscando consolidar la vida ciudadana, la vida en comunidad, se consolidarán los equipamientos colectivos e institucionales, modernizándolos y acercándolos a la población; se tendrá un espacio público amplio y una ciudad moderna, vivible, atractiva.
4	Chinchiná, ciudad cafetera, industrial y turística. Con el fin de ampliar y diversificar su base productiva, y apoyada por su fortaleza en la producción de café industrializado, facilitará el proceso de reconversión de la industria cafetera y dará cabida a actividades nuevas, industriales, agro turísticas, agro industriales, mediante la inversión en servicios públicos y de infraestructura vial y de comunicaciones.
5	Chinchiná, ciudad preventiva. Conociendo cada vez mejor, de manera más detallada nuestro territorio, mitigaremos eficazmente los factores de riesgo mediante la prevención oportuna, evitando urbanizar zonas inestables o inundables; aplicando con rigor los códigos sismo resistente; fortaleciendo los mecanismos comunitarios de prevención y atención de desastres.

Tabla: Elaboración propia partiendo de, PBOT, Chinchiná, Caldas 1999. Municipio de Chinchiná, Caldas.

Como una ciudad, cafetera, industrial y turística, se plantea la Chinchiná del POT de 1999; hoy en día se conserva la intención del fortalecimiento de la identidad cafetera en la cultura de los habitantes del municipio, también una de las estrategias del municipio es sin duda fortalecer su zona industrial, tomando como hecho positivo la ubicación de oportunidad con la que cuenta, así mismo y entrelazada directamente con la identidad cafetera, se encuentra la estrategia de fortalecimiento del turismo, un turismo temático, un agroturismo que es lo que hoy en día se sigue planteando no solo en el municipio de Chinchiná, sino también de muchos municipios que conforman el eje cafetero.

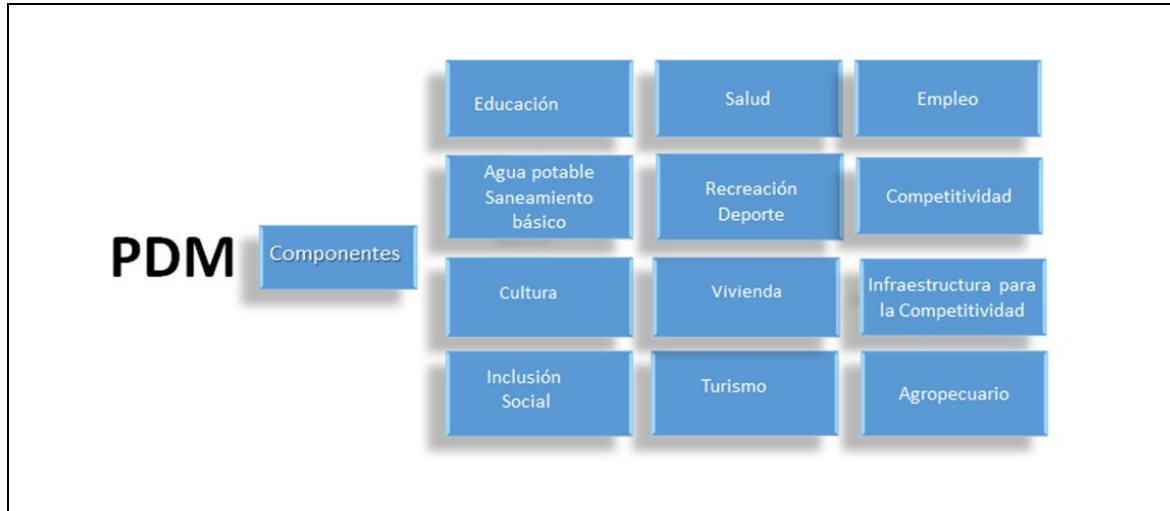
▪ **Plan de desarrollo Chinchiná, (2016-2019)**

El plan de desarrollo del municipio cafetero de Caldas, Chinchiná, se plantea desde los siguientes cinco principios: participación ciudadana, transparencia, universalidad, sostenibilidad y gobierno abierto. Chinchiná basa su planificación territorial sobre los conceptos de: tejido social, competitividad y entendiendo que hay unos campos de acción

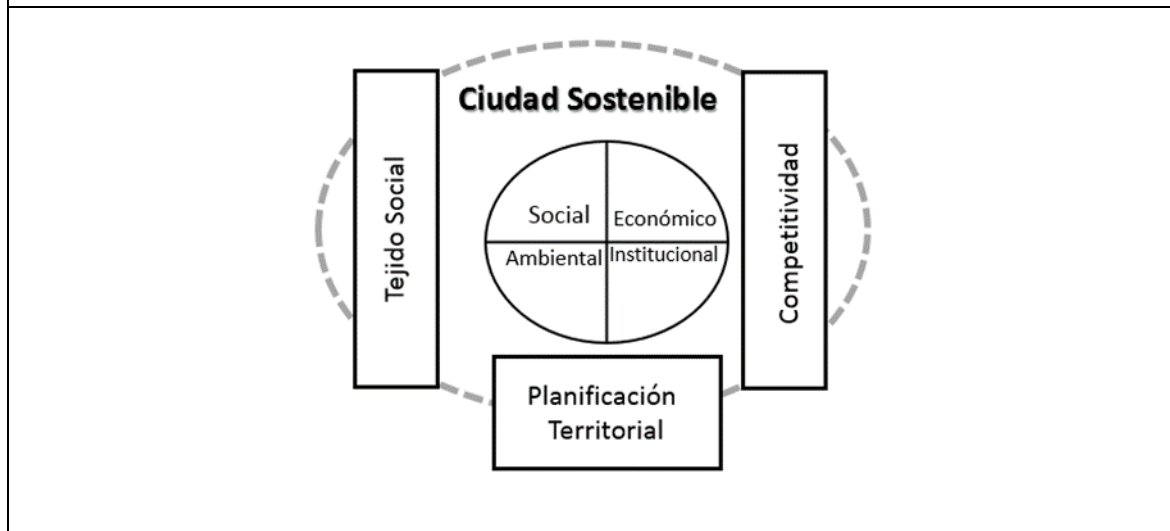
donde deben actuar, los cuales corresponderían a: social, económico, ambiental e institucional, para apuntar a un modelo de ciudad sostenible.

Tabla 22: Plan de desarrollo de Chinchiná





Esquema de la estrategia del plan de desarrollo Chinchiná



Con la formulación del plan de desarrollo municipal, Chinchiná pretende establecer, lo que a juicio de su alcalde serían las “bases sólidas hacia la construcción de ciudad sostenible” Plan de desarrollo Chinchiná, (2016). El gobierno municipal busca que el municipio sea competitivo, así como socialmente accesible a escala humana e integrador ambientalmente, un municipio que promueva la identidad y la participación social.

El plan de Desarrollo municipal de Chinchiná promueve las actividades que conlleven a la buena utilización del espacio público, buscando que Chinchiná se constituya como un centro de sano esparcimiento, promoviendo el turismo temático hacia el paisaje cultural cafetero.

- **Plan básico de ordenamiento territorial, Villamaría, Caldas.**

El plan básico de ordenamiento territorial del municipio de Villa María, Caldas, se establece de la siguiente manera, con una visión general del municipio que “para el año 2011 sería un modelo de desarrollo agroindustrial y turístico, se constituiría en reserva hidrográfica regional fortaleciendo la economía y el ordenamiento territorial en el ámbito departamental”. POT Villamaría, (2009, p.14).

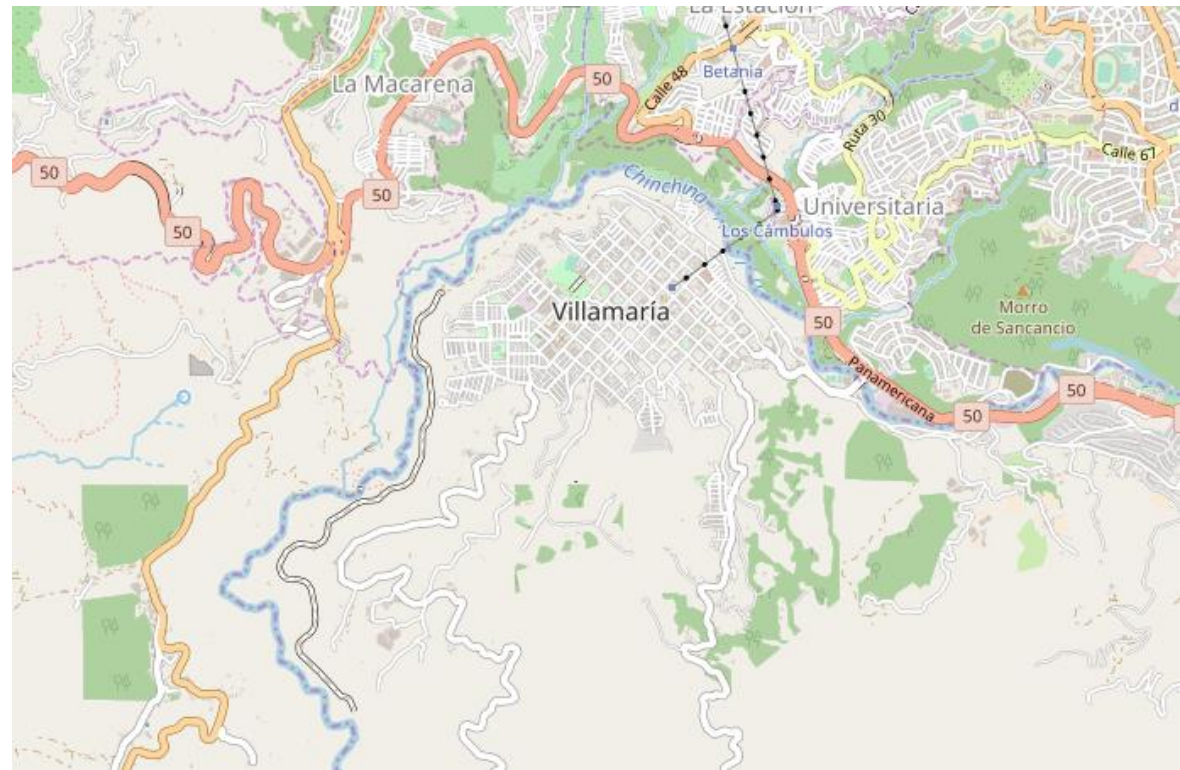
El PBOT, se constituye mediante los siguientes componentes: ambiental, cultural, vivienda, económica, turismo, infraestructura y desarrollo regional, los cuales los plantea a modo de objetivos estratégicos, de algún modo un deber ser o una carta de navegación para el desarrollo del municipio. El Plan Básico de Ordenamiento territorial del municipio de Villamaría establece que, para actuar sobre el objetivo estratégico del manejo adecuado de los recursos naturales, se da prioridad a fortalecer el conocimiento de los recursos naturales en el Parque Nacional los Nevados y su zona amortiguadora, cuencas, humedales y corredores biológicos; así mismo generar estrategias para la restauración de áreas degradadas como el sector de corozal, Barro azul y la quebrada Marmato.

Del mismo modo el artículo 118 de este plan básico establece las áreas de preservación estricta que por su amplia biodiversidad eco sistémica se le restringe cualquier actuación y corresponden entre otros al área del Parque Nacional los Nevados, los bosques de las veredas Llanitos, Alto Castillo, el Pindo y Gallinazo, así como las micro cuencas Gallinazo-Chinchiná, la Oliva, Termales, Romerales, California, Chupaderos-Chupaderitos, Papayal-Distrito de riego, Santo Domingo-la Guayana, el Pindo, La Batea, San Julián, Rincón Santo, Alto de la cruz-los Cuervos, la Primavera, Llanitos, Bajo Arroyo, La Floresta, Tejares y algunos humedales. (Duque, 2017, p.28)

Complementario a lo anterior se establecen áreas de regeneración y mejoramiento que hace referencia a espacios que han sufrido degradación y deben ser recuperadas y rehabilitadas. De esta manera se establecen en la quebrada Brujas y Marmato, el sector de la Batea, San Julián, La telaraña, entre otros.

Plan Básico de Ordenamiento Territorial de Villa María, Caldas.
--

Ilustración 0-14: Modelo ocupación territorial de Villamaría, Caldas



Fuente: Portal geográfico nacional IGAC: <http://pgn.igac.gov.co/>

En la imagen superior, puede apreciarse el emplazamiento en detalle de la cabecera municipal, así como la ubicación de sus vías principales urbanas con su respectiva nomenclatura, también se ubican la vía secundaria nacional que permite el acceso al municipio.

Ilustración 0-15: Mapa delimitación territorial Chinchiná

	Propender por la optimización de los recursos naturales para que contribuyan al crecimiento agroindustrial y turístico del municipio.
CULTURA	Promover la cultura como símbolo de nuestra identidad municipal, regional y nacional proyectándola turísticamente
VIVIENDA	Procurar el acceso de las personas de escasos recursos a programas y proyectos de vivienda a través de la inversión de recursos destinados por la administración municipal, por la inversión privada, gobierno Departamental y gobierno Nacional.
ECONOMICA	Propiciar las condiciones para el desarrollo agroindustrial, comercial, micro empresarial y empresarial enfocadas al mejoramiento de la productividad y la competitividad y apuntando a una sociedad para el desarrollo.
	adoptar un modelo económico que permita y fomente la creación y desarrollo de empresas agroindustriales y turísticas elevando la capacidad laboral y productiva de la población.
TURISMO	Fomentar y aprovechar el potencial turístico del municipio.
INFRAESTRUCTURA	Ampliar la cobertura y mejorar la calidad de la prestación de los servicios públicos en la zona urbana y rural priorizando la población existente en las zonas de interés agroindustrial y turístico.
DESARROLLO REGIONAL	Buscar mecanismos que permitan una articulación integral del municipio con los demás entes territoriales de la región.

Fuente: Elaboración propia a partir del PBOT, Villamaría

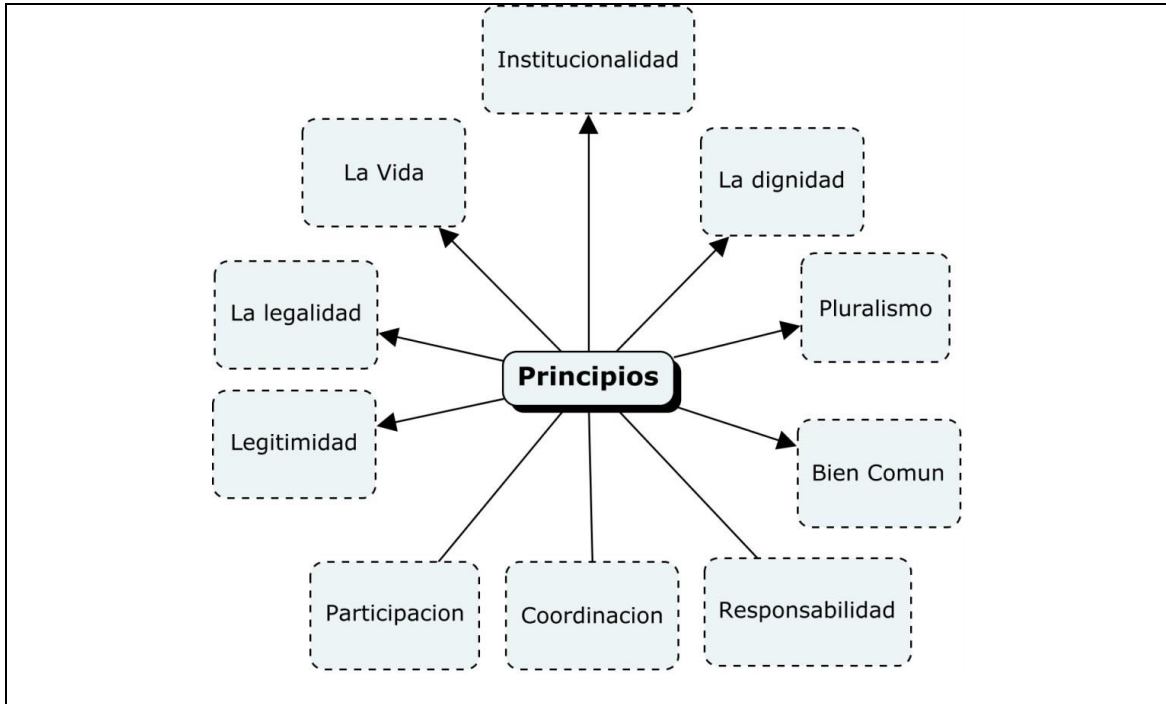
Villamaría, Caldas, es el municipio que cuenta con mayor territorio en PNNN (Parque Nacional Natural de los Nevados) entre los municipios que componen el territorio de estudio, lo que supondría, que este hecho tuviera un protagonismo importante dentro de los componentes del PBOT, ya que Villa María cuenta con grandes potencialidades turísticas, las cuales según se puede observar en el PBOT, no son destinadas a su explotación adecuada. De esta forma, se podría afirmar que en cuanto al desarrollo territorial, se está subvalorando la potencialidad que el municipio tiene para el turismo, dadas sus condiciones naturales tan representativas del paisaje cultural cafetero, al igual que los demás municipios, lo que plantea de algún modo o deja abierta una línea hacia la integración regional con los municipios de la región.

▪ **Plan de desarrollo Villamaría, (2016-2019).**

Villamaría, es un municipio de gran importancia en el T.E. dada su ubicación de cercana y de conurbación con la capital de Caldas, y su dominio sobre gran parte del área caldense del Parque Nacional Natural de los Nevados (PNN). Su plan de desarrollo para el cuatrienio 2016-2019 está planteado, sobre los siguientes principios: la vida, la dignidad, la institucionalidad, la legalidad, la legitimidad, la participación, la coordinación, la responsabilidad, el pluralismo y el bien común; pareciera a simple vista como una lista de virtudes, pero son los principios que presenta el PD de Villa María, Caldas.

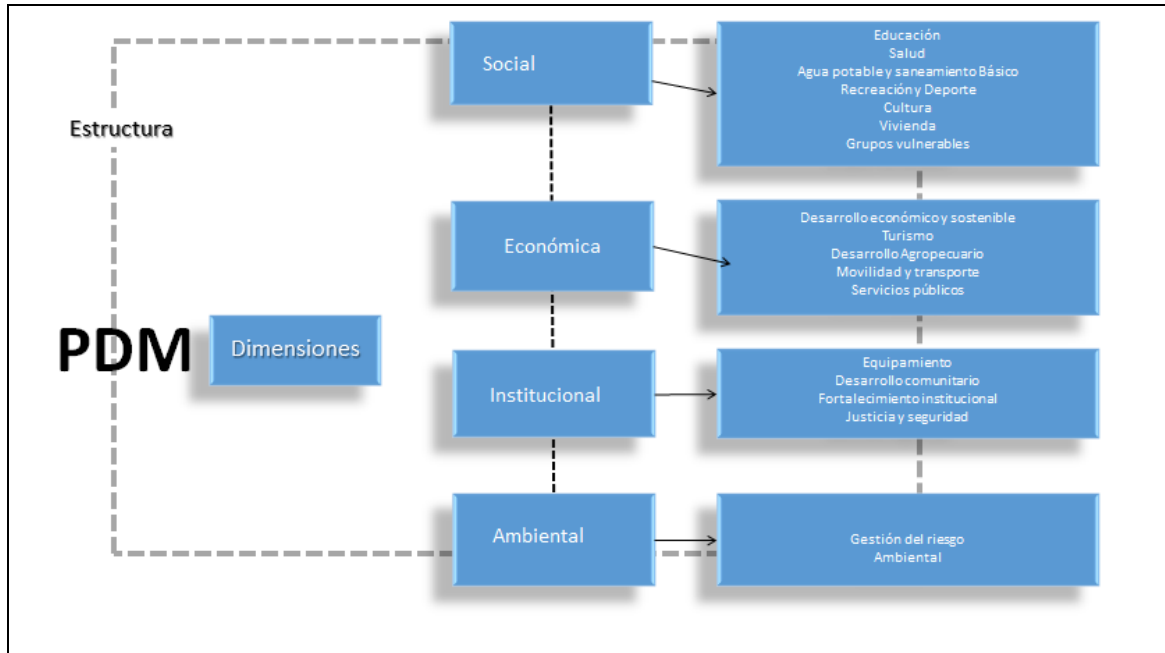
Tabla 23: Plan de desarrollo de Villamaría

Esquema plan de desarrollo de Villamaría.



La estructura del Plan de desarrollo de Villa María, ensambla su estructura a través bajo la óptica de las siguientes dimensiones: social, económica, institucional, Ambiental, de la que se desprenden subcomponentes o temáticas, las cuales corresponden a: educación, salud, agua, potable y saneamiento básico, recreación y deporte, cultura vivienda, grupos vulnerables, desarrollo económico y sostenible, turismo, desarrollo agropecuario, movilidad y transporte, servicios públicos, equipamiento, desarrollo comunitario, fortalecimiento institucional, justicia y seguridad, gestión del riesgo, ambiental

Dimensiones plan de desarrollo Villamaría.



Elaboración propia a partir del plan de desarrollo de Villamaría.

Villa María al tener dominio político administrativo sobre gran parte del área caldense del PNNN, cuenta con una riqueza y una oferta ambiental de un carácter común entre los municipios del territorio de estudio, , pocos cuentan con el privilegio de tener un referente geográfico-ambiental tan importante como el Volcán Nevado del Ruiz, o hacer parte del Parque Natural Nacional de los Nevados, un parque como su nombre lo dice de carácter nacional, por lo que sería pertinente que uno de los principios y su principal componente fuera sino el PNNN, el ambiente, pues la presencia de este parque podría dar la temática para identidad completa del municipio, algo así como si fuera un referente para una marca de ciudad.

Plan básico de ordenamiento territorial, Neira, caldas. 2000

El Plan Básico de Ordenamiento Territorial de Neira, Caldas se plantea como un instrumento normativo que busca facilitar o crear el escenario propicio para consolidar el eficiente y eficaz manejo del desarrollo físico – espacial en el territorio municipal, donde priman dos componentes:

- El desarrollo económico municipal

- El desarrollo social municipal

Bajo una concepción inscrita en el concepto de desarrollo sostenible, buscando que las actividades que se adelanten, propendan en beneficio de la comunidad, así como de un crecimiento y desarrollo estable en los siguientes órdenes:

Tabla 24: Dimensiones PBOT Neira

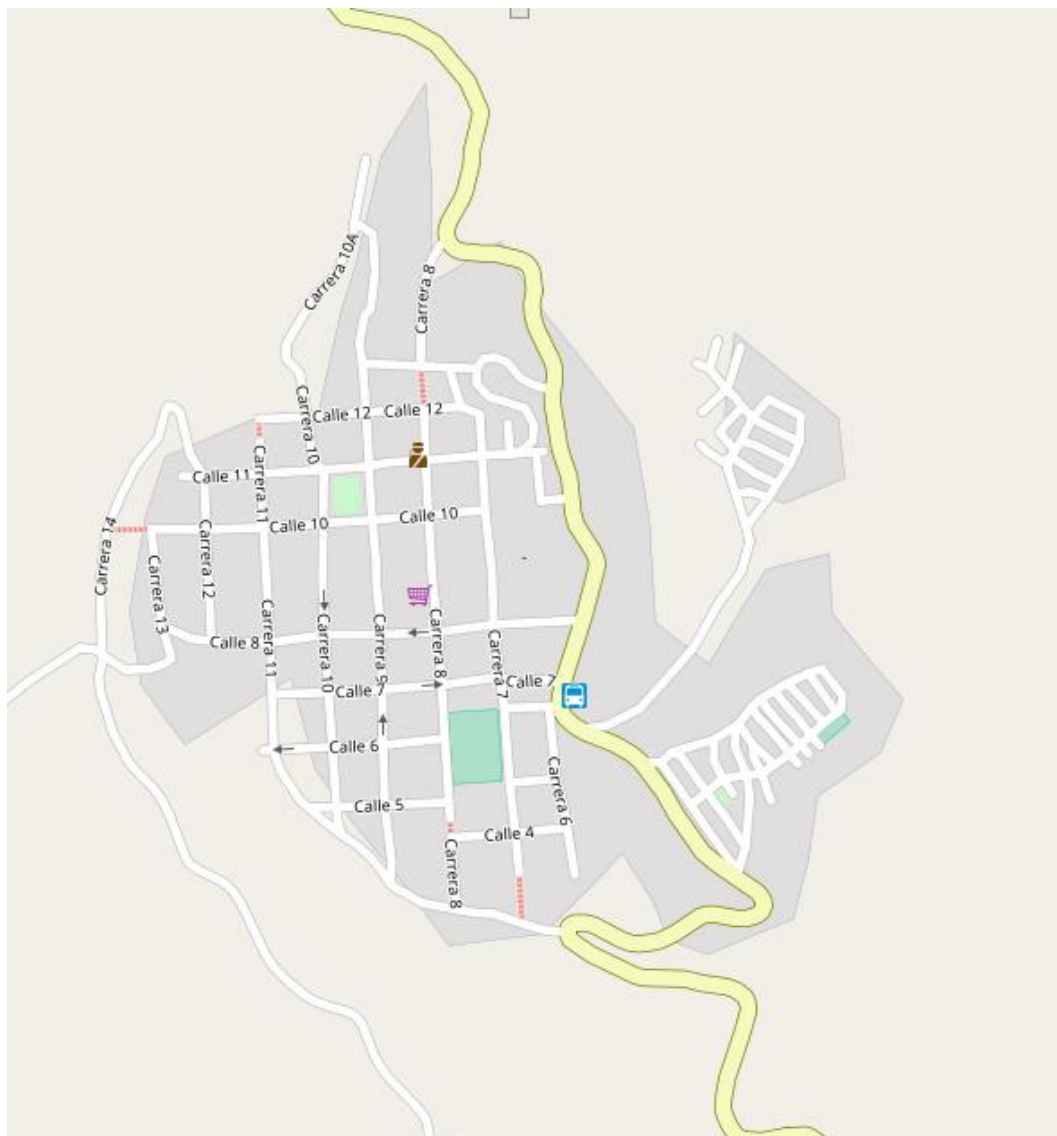
1	Económico
2	social
3	ambiental
4	Político
5	cultural sostenible

Fuente: Elaboración propia

Al igual que definir las políticas de desarrollo urbano y rural, así como adoptar las reglamentaciones urbanísticas orientadas a ordenar el cambio y el crecimiento físico del municipio y del espacio público municipal

Tabla 25: Componentes principales PBOT Neira

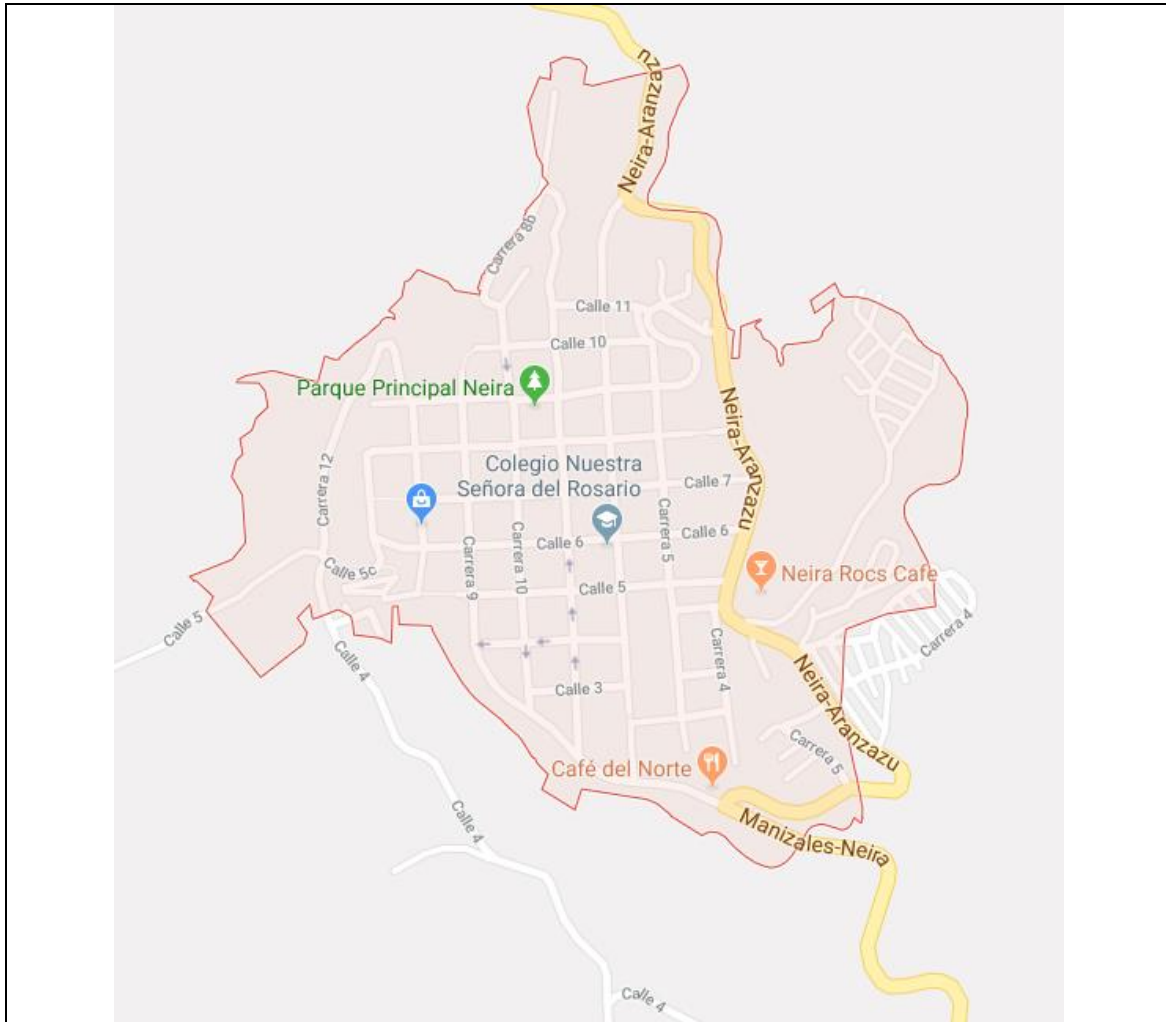
Plan Básico de Ordenamiento Territorial de Neira, Caldas.

Ilustración 0-16: Modelo ocupación territorial de Neira, Caldas

Fuente: Portal geográfico nacional IGAC: <http://pgn.igac.gov.co/>

En la imagen superior, puede apreciarse el emplazamiento en detalle de la cabecera municipal, así como la ubicación de sus vías principales urbanas con su respectiva nomenclatura, también se ubican la vía secundaria nacional que permite el acceso al municipio.

Ilustración 0-17: Mapa delimitación cabecera municipal Neira



Fuente: Google maps.

En la anterior ilustración se presenta el mapa de con la delimitación política del territorio del municipio analizado. El mapa también presenta la ubicación de los municipios circundantes, tanto los pertenecientes al departamento de Caldas, como los pertenecientes a los departamentos vecinos.

Componentes principales.

1	clasificación del suelo, reglamento de zonificación y normas urbanísticas generales y específicas
2	planes parciales y unidades de actuación urbanística
3	programa de ejecución del plan básico de ordenamiento territorial

Fuente: Elaboración propia

El plan de ordenamiento después de haber establecido sus componentes principales también plantea los siguientes instrumentos normativos, los cuales son descritos en el documento según su aplicabilidad al caso en el municipio de Neira:

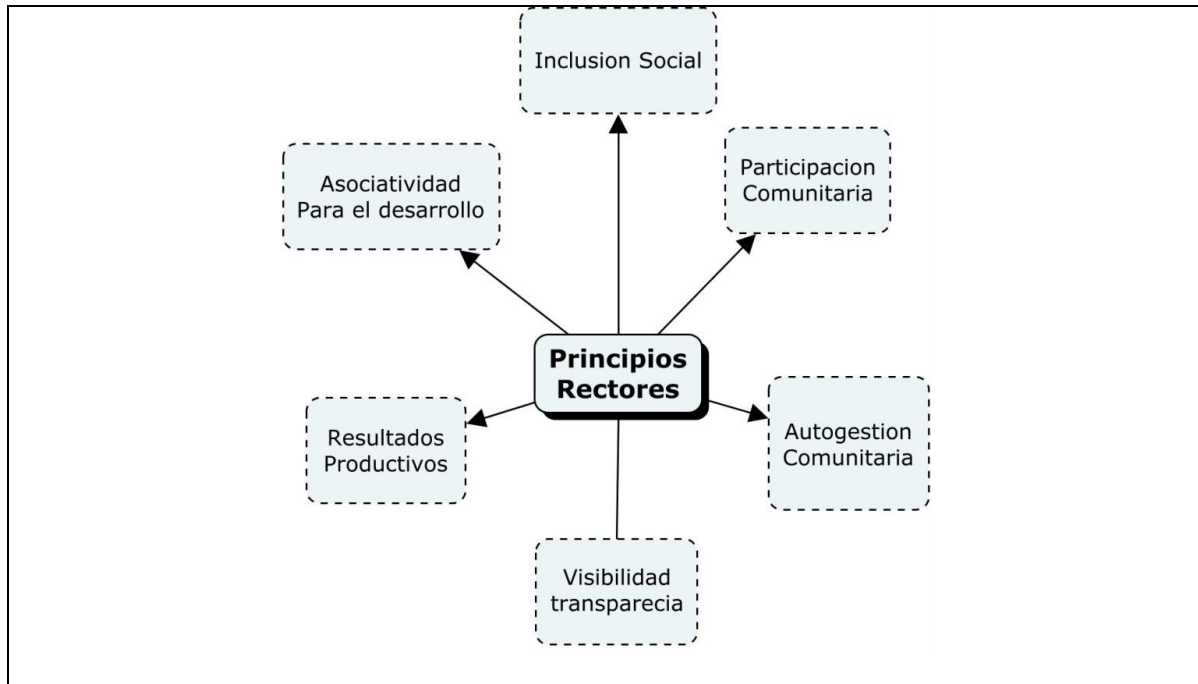
- Planes Parciales. Definición, Clases, Características, Parámetros para su adopción.
- Actuaciones Urbanísticas. Concepto, Tipos, Características, Sistemas de Gestión y Formas de Ejecución
- Unidades de Actuación Urbanística
- Mecanismos de gestión e Instrumentos de Financiación
- Actuaciones Urbanísticas relacionadas con las diferentes categorías de tratamientos
- Instrumentos y Procedimientos.

Plan de desarrollo Neira, (2016-2019).

El primer municipio del norte caldense plantea su plan de desarrollo bajo un enfoque “global de desarrollo sostenible”, que como principios rectores tiene los siguientes: educación, vivienda, servicios públicos, deporte, salud, desarrollo rural, ambiental, gestión del riesgo, seguridad, vías, cultura, población vulnerable, turismo, competitividad y empleo, TICS

Tabla 26: Plan de desarrollo de Neira.

Esquema plan de desarrollo de Neira.



El plan de desarrollo de Neira presenta los siguientes enfoques: Cierre de brechas, inclusión del ser humano, estructura territorial, capital natural y servicios eco sistémico, gestión por resultados, resiliencia territorial.

Neira, Incorpora dentro del concepto de planificación del desarrollo la administración territorial., estableciendo que se compone en dos estructuras: urbana y rural, incorpora el concepto de sub regiones dentro del territorio municipal, delimita aéreas de conservación y toma como referentes y guías documentos de capítulos dedicados a la región expedidos por el Departamento Nacional de Planeación DNP, planteando intervenciones públicas focalizadas.

Fuente: Elaboración propia, a partir del plan de desarrollo de Neira

Plan básico de ordenamiento territorial de Palestina caldas. (1999)

El municipio de Palestina en su plan básico de ordenamiento territorial, presenta una particularidad que se da en varios municipios, y es que el PBOT está estructurado como un documento de diagnóstico sobre el territorio, más que como un documento de planificación y establecimiento de lineamientos para el uso del territorio. Esto sin que se desconozca que cada aspecto el PBOT emite un lineamiento los cuales establece con el nombre de: recomendaciones.

Las características de localización geográfica del municipio son particulares, ya que está asentado sobre cuchillas alargadas las cuales son la consecuencia de grandes explanaciones y movimientos de tierra según el diagnóstico del PBOT, esto podría haber limitado su crecimiento y su a su vez su desarrollo urbanístico. Las condiciones topográficas que están representadas mediante pendientes de las laderas de considerable inclinación, se han constituido como una limitante en su expansión urbana, al no tener un área regular plana extendida para el desarrollo de un casco urbano de mayor expansión.

El municipio de Palestina presenta dos frentes determinantes de su ordenamiento territorial, los cuales son y han sido los territorios de mayor expectativa durante las últimas décadas.

- 1- El desarrollo turístico de la vereda de Santagueda (Realidad)
- 2- La posible finalización de la construcción de Aerocafé (Expectativa), un claro ejemplo de como una expectativa o plan a futuro logra transformaciones considerables en el territorio.

Tabla 27: Plan básico de ordenamiento territorial de Palestina

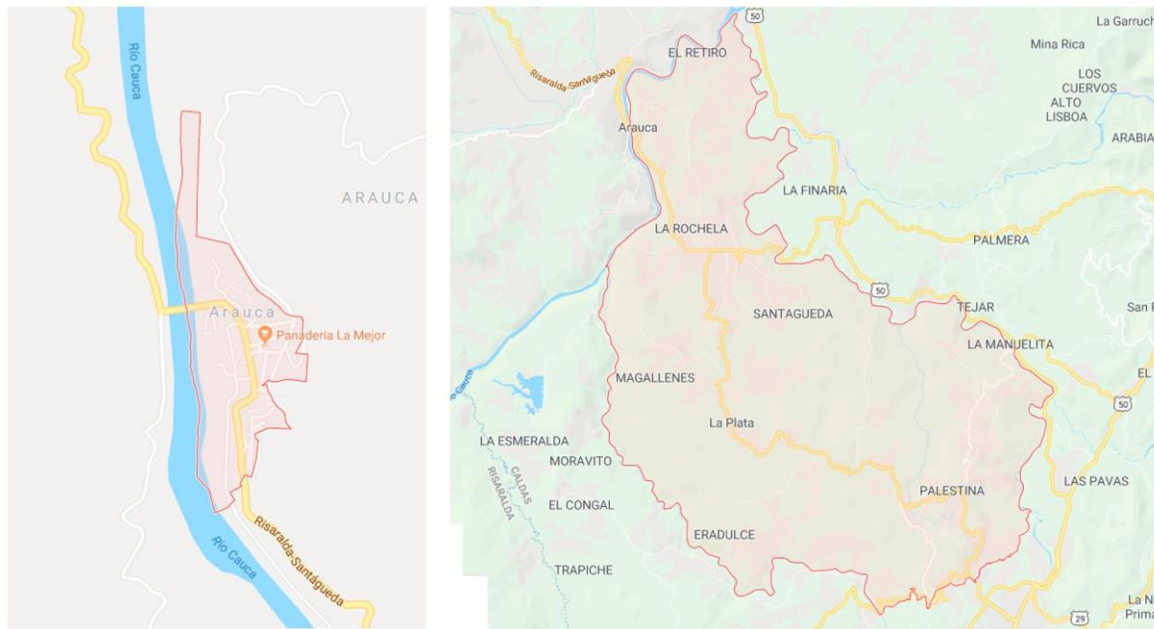
Plan Básico de Ordenamiento Territorial de Palestina, Caldas.
--

Ilustración 0-18: Modelo ocupación territorial de Palestina



Fuente: Portal geográfico nacional IGAC: <http://pgn.igac.gov.co/>

En la imagen superior, puede apreciarse el emplazamiento en detalle de la cabecera municipal, así como la ubicación de sus vías principales urbanas con su respectiva nomenclatura, también se ubican la vía secundaria nacional que permite el acceso al municipio.

Ilustración 0-19: Mapa delimitación cabecera municipal Palestina

Fuente: Google maps

Se presentan los dos cascos urbanos que presenta el municipio de Palestina, el casco urbano principal a la derecha y el casco urbano de Arauca, desarrollo paralelo y distante físicamente que presenta el municipio de Palestina.

En la anterior ilustración se presenta el mapa de con la delimitación política del territorio del municipio analizado. El mapa también presenta la ubicación de los municipios circundantes, tanto los pertenecientes al departamento de Caldas, como los pertenecientes a los departamentos vecinos.

Componentes PBOT Palestina

A continuación presentamos según información del PBOT del municipio de Palestina Caldas, los que serían sus principales componentes, dimensiones y frentes estratégicos a tratar en el PBOT.

1	Geografía del territorio	Geografía del territorio	conformación urbana
			uso y cobertura actual del suelo
			hidrología
			geología
2	Corregimiento de	Dimensión ambiental	geomorfología

	Arauca (geografía)	Infraestructuras, servicios y sociedad	
3	Zona sub-urbana de Santagueda		dimensión ambiental
4	Centros poblados		áreas de interés ambiental
5	Zona rural		cuencas que surten acueductos
			procesos erosivos
		puntos de contaminación	
		zonificación preliminar de las amenazas,	
		vulnerabilidad y riesgos naturales	
		-por deslizamientos	
		-por caída piroclástica, tipo ceniza	
		-por movimientos sísmicos	
		-por incendios	
		1.2.6. comité local de emergencias	
		zonificación de aptitud del suelo urbano	

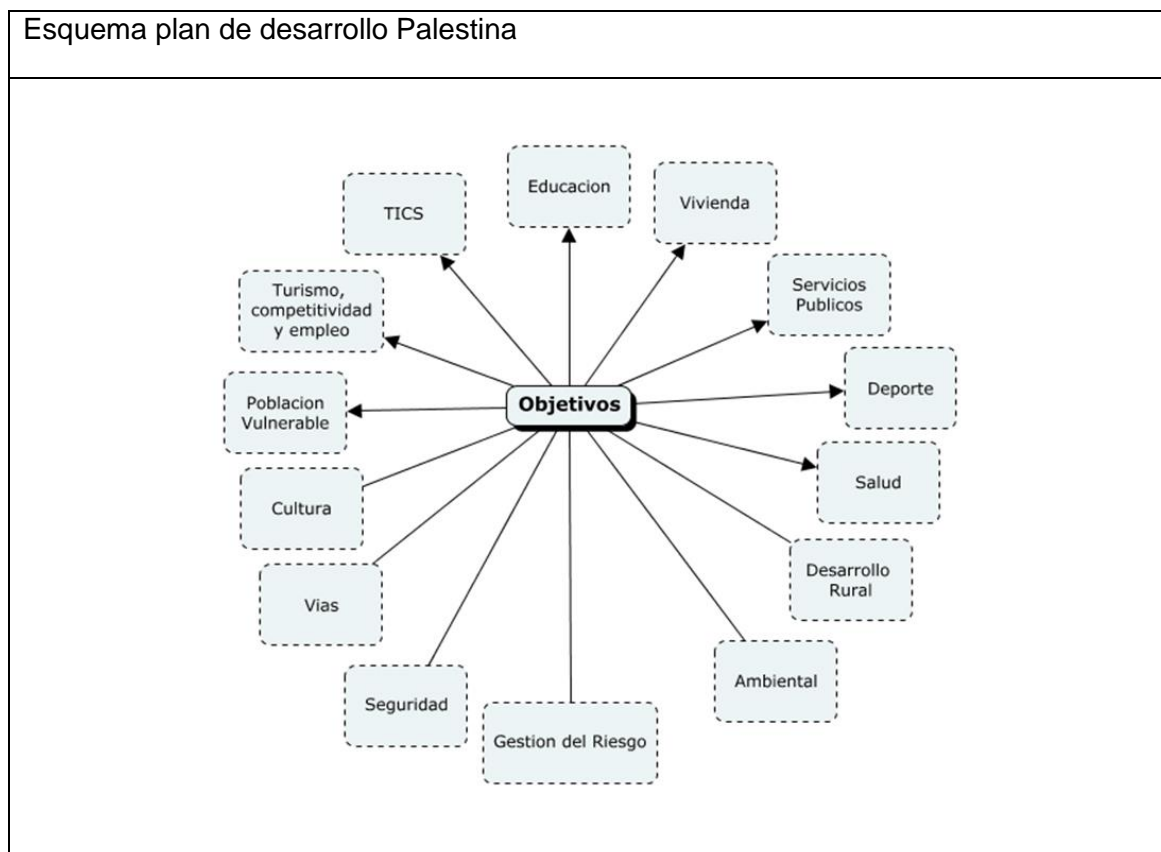
Fuente: Elaboración propia a partir del plan de desarrollo de Palestina

▪ **Plan de desarrollo palestina, (2016-2019).**

El plan de desarrollo de Palestina plantea un plan de desarrollo en donde se indican como objetivos a diferentes variables que influyen sobre el territorio tales como: educación,

vivienda, servicios públicos, deporte, salud, desarrollo rural, ambiental, gestión del riesgo, seguridad, vías, cultura, población vulnerable, turismo, competitividad y empleo, TICS, el plan de desarrollo de Palestina, más que plantear estrategias de desarrollo, cumple la función de un catálogo de cuáles son los barrios del municipio y cuáles son las entidades que operan en el mismo, se requeriría un plan de desarrollo con una visión que apunte al establecimiento para un proyecto a largo plazo, más de municipio que gobierno, en donde se enfoquen a ser el municipio plataforma del aeropuerto internacional de Palestina AeroCAFÉ, el cual sin duda ha generado la mayor especulación con los precios del suelo en las últimas décadas y que a su vez por el interés y la expectativa que genera ha servido como excusa para jalonar proyectos viales .

Tabla 28: Plan de desarrollo Palestina.



Aspectos del ámbito natural											
Gestión del riesgo				x	x			x	x	x	x
Turismo				x	x		x	x	x	x	x
Paisaje Cultural Cafetero	x		x	x						x	x
Parque Nacional Nevados	x									x	x
Desarrollo sostenible		x	x	x	x					x	x
Desarrollo rural Agroindustrial	x	x		x	x	x	x	x		x	x
Sostenibilidad ambiental	x	x	x			x	x			x	x
Aspectos del ámbito económico											
Integración regional	x		x		x						x
Desarrollo industrial					x						
Vivienda	x		x					x	x	x	x
TICS	x	x	x			x			x		
Ciencia, tecnología, innovación	x	x									
Aspectos relacionados con la infraestructura urbana											
Desarrollo vial - movilidad	x	x	x		x		x			x	x
Saneamiento básico	x				x	x	x				
Espacio público			x	x	x						
Aeropalestina	x		x					x	x		
Aspectos relacionados con el ámbito socio - cultural											
Patrimonio cultural			x								
Cultura				x	x				x		
Educación	x		x						x		
Paz	x	x							x		

Fuente: Elaboración propia, a partir de la información de los POT y los PD

En la anterior tabla, se ilustra el comparativo de los temas que abarcan los documentos normativos locales. Pudiendo identificar que efectivamente tanto en los POT, y PBOT, como en los planes de desarrollo PD, existen temas en común, como las tecnologías informáticas y de comunicaciones, el desarrollo vial y la movilidad, este último compromete tanto a la mayoría de documentos de ordenamiento territorial, como a los planes de desarrollo.

Si bien existen convergencias en algunos temas, otros como la integración regional, solo es tenido en cuenta por algunos de los municipios, como Manizales, Chinchiná y Villamaría. Coincidiendo con los municipios que presentan mayor condición urbanización y a su vez mayor población. Las iniciativas relacionadas con Aeropalestina, son objeto de estudio en sus POT, y en los PD, de los municipios de Palestina y Manizales, así como del departamento en su plan de desarrollo. Aspectos como el paisaje cultural cafetero PCC, también aparecen como temas abordados en planes de tres de los cinco municipios. Se podría concluir que, efectivamente existen hechos metropolitanos en los planes de ordenamiento territorial y en los planes de desarrollo, y que además en algunos casos existe coincidencia municipalmente entre los planes territoriales y los planes gubernamentales.

La siguiente ilustración, presenta el consolidado de la información recopilada en el presente trabajo, incluyendo , la delimitación político- administrativa de los municipios analizados y de sus circundantes; así como, la superposición de las principales vías que atraviesan el territorio analizado, de igual manera, se representan los cascos urbanos de los municipios analizados y sus vecinos, representados con esferas rojas, cuyo tamaño varía dependiendo de la cantidad de población que representa el municipio. También se representa la ocupación del Parque nacional natural de los nevados PNN, como la vecina área metropolitana centro occidente AMCO.

La tabla síntesis del análisis, se realizó con el fin de poder presentar gráficamente las condiciones encontradas en el territorio analizado, mostrándolo en un contexto ampliado, en donde se pueden ver las relaciones entre los municipios y donde a su vez se caracteriza su relevancia.

A continuación, se presenta el análisis comparativo general de los hechos metropolitanos hallados en los municipios por medio del presente trabajo.

4.9 Análisis comparativo de los hechos metropolitanos del territorio de estudio.

La siguiente matriz describe las coincidencias y disidencias en cuanto a las relaciones que constituyen hechos metropolitanos en los municipios analizados, identificados como hechos metropolitanos relacionados con: servicios públicos, transporte, educación, ambiente clasificando además las relaciones que los constituyen en tres categorías: primaria, secundaria y terciaria, jerarquizándolas según su presencia en la cantidad de municipios. Entendiendo como primarias, a los que tienen presencia en la totalidad de los municipios, secundaria en tres o cuatro municipios y terciaria cuando tiene presencia en únicamente dos municipios, la cual es una de las condiciones mínimas para establecer la existencia de un hecho metropolitano.

Para la realización de la siguiente matriz fue indispensable la realización de entrevistas informales a funcionarios de los municipios analizados, como el presidente de la cámara de comercio de Chinchiná Caldas, al gerente del instituto de cultura y turismo de Manizales, a los alcaldes en ejercicio de los municipios de Chinchiná y Palestina, así como de ex alcaldes municipales para construir una memoria con información recuperada en campo sobre las gestiones e iniciativas adelantadas por las instituciones en años anteriores, referentes a la integración regional y a lo relacionado con procesos de metropolización registrados por las mismas entidades.

Tabla 30: Análisis comparativo resumen hechos metropolitanos

Criterios para la determinación de la existencia de hechos metropolitanos.	
1	Alcance territorial
2	Eficiencia económica
3	Capacidad financiera
4	Capacidad técnica
5	Organización político-administrativa
6	Impacto social

Análisis hechos metropolitanos / (aspectos /servicios) /municipios									
HECHO METROPOLITANOS	Servicio / Aspecto	MUNICIPIO					Clasificación Hecho metropolitano		
		MANIZALES	CHINCHINA	NEIRA	PALESTINA	V.MARIA	P	S	T
							Primario	Secundario	Terciario
Servicios Públicos	ACUEDUCTO	AGUAS DE MANIZALES	EMPOCALDAS	EMPOCALDAS	EMPOCALDAS	ACUAMANÁ			X
	ALCANTARILLADO	AGUAS DE MANIZALES	EMPOCALDAS	EMPOCALDAS	EMPOCALDAS	ACUAMANÁ			X
	ASEO	EMAS	EMAS	EMPRESA PROPIA	EMAS	ACUAMANÁ			X
	ENERGÍA ELÉCTRICA	CHEC-EPM	CHEC-EPM	CHEC-EPM	CHEC-EPM	CHEC-EPM	X		
	GAS DOMICILIARIO	EFIGAS	EFIGAS	EFIGAS	EFIGAS	EFIGAS	X		
Transporte	TRANSPORTE PUBLICO	VARIOS	VARIOS	VARIOS	VARIOS	VARIOS	X		
	TRANSPORTE AÉREO	LA NUBIA - MATECAÑA	LA NUBIA - MATECAÑA	LA NUBIA - MATECAÑA	LA NUBIA - MATECAÑA	LA NUBIA - MATECAÑA	X		
	INFRAESTRUCTURA VIAL PRINCIPAL	AUTOPISTA DEL CAFE	AUTOPISTA DEL CAFE	x	AUTOPISTA DEL CAFÉ	Vía PANAMERICANA		X	
Educación	EDUCACIÓN PROFESIONAL	UNIVERSIDAD DE CALDAS	UNIVERSIDAD DE CALDAS	x	UNIVERSIDAD DE CALDAS	x			
		UNIVERSIDAD NACIONAL	x	x	x	x			
		UNIVERSIDAD DEL TOLIMA	UNIVERSIDAD DEL TOLIMA	x	x	x			
		x	UNIMINUTO	x	x	x			
		IDONTEC	IDONTEC	x	x	x			
	EDUCACIÓN TÉCNICA	SENA	SENA	SENA	x	x		X	
Ambiente	PLANES DE ORDENACION DE MANEJO AMBIENTAL	POMCA DEL RIO CHINCHINÁ	POMCA DEL RIO CHINCHINÁ	POMCA DEL RIO CHINCHINÁ	POMCA DEL RIO CHINCHINÁ	POMCA DEL RIO CHINCHINÁ			
	AUTORIDAD AMBIENTAL	CORPOCALDAS	CORPOCALDAS	CORPOCALDAS	CORPOCALDAS	CORPOCALDAS	X		

Fuente: Elaboración propia

Se presenta una comparación de las relaciones que conforman los hechos metropolitanos, identificados en el territorio de estudio partiendo de los siguientes criterios: alcance territorial, eficiencia económica, capacidad financiera, capacidad técnica, organización político-administrativa e Impacto social, con respecto a cada uno de los municipios donde, dichas relaciones se denominaron para el presente trabajo como: servicio/aspecto, y se tomó como fuente información, documentos institucionales emitidos por organizaciones que

tienen presencia en el territorio de estudio, como las empresas de servicios públicos, también por medio de documentos emitidos por las autoridades competentes, como la corporación autónoma regional, o los planes publicados por los entes administrativos, como el plan de ordenación de manejo ambiental de la cuenca del río Chinchiná.

Se analizaron además los servicios de transporte terrestre y aéreo, así como el transporte intermunicipal, el cual está cubierto parcialmente y no presenta unidad en la operación, ya que esta operado por por varias empresas de transporte de tipo privado, es decir, a la fecha no se cuenta con un sistema de transporte publico metropolitano.; Sin embargo, cuando se analiza la infraestructura como servicio/aspecto, se identifica que esta cubre completamente al territorio en lo que corresponde a la red vial nacional concesionada existente, alimentada a su vez por vías pertenecientes a la red nacional primaria, secundaria y terciaria de los municipios.

Las relaciones existentes en el hecho metropolitano de educación superior, se toman como relevantes toda vez que existen instituciones que cuentan con presencia en varios municipios del territorio de estudio analizando , como en el caso de la Universidad de Caldas, que aparte de tener su sede principal en la ciudad de Manizales, cuenta con sedes en los municipios de Chinchiná y de Palestina, con programas académicos a distancia, específicamente en áreas agrícolas o agropecuarias, debido a la demanda académica en ambos municipios donde la agricultura es una de sus principales fuentes económicas.

La presencia de estudiantes en las instituciones se presenta de igual manera provenientes de todos los municipios, ahora no en función de las instituciones , sino de los estudiantes, al observar por medio de revisión de los registros de las Universidades y del sondeo a estudiantes, que en las instituciones de educación superior, se encuentran estudiantes provenientes de todos los municipios que componen el territorio de estudio, dado que por las cortas distancias parte de la población puede viajar a diario desde los municipios de donde provienen hasta las instituciones de educación superior ubicadas en Manizales, sin que esto implique en algunos casos que la institución tenga que contar con presencia física en otros municipios para cubrir sus demandas

Existen hechos metropolitanos tangibles y oficializados, así como intangibles e informales; no por eso menos incidentes; así mismo concurren hechos metropolitanos de carácter socio - cultural, como el consolidado a través de inclusión de todos los municipios del

territorio de estudio en la declaratoria de la UNESCO, de Paisaje Cultural Cafetero (PCC), un hecho que consigna unas relaciones culturales y paisajísticas propias de la región, que integran y a su vez, exaltan las potencialidades de cada municipio, condiciones que de gestionarse adecuadamente, pueden beneficiar por parte del turismo temático a los municipios del territorio de estudio, estableciéndose como una relación que aporta a la consolidación de varios hechos metropolitanos a la vez, como los son hechos metropolitanos relacionados con la economía, con la cultura y con el ambiente.

Conclusiones

Lo expuesto a lo largo del presente trabajo final de maestría, permite establecer que efectivamente existen hechos metropolitanos en el territorio de estudio, los cuales para el presente caso se caracterizaron de acuerdo a la ley 1625 DE 2013, Ley de áreas metropolitanas, según las siguientes categorías: de tipo económico, social, tecnológico, ambiental, físico, cultural, territorial, político y administrativo.

Los hechos identificados impactan simultáneamente a dos o más de los cinco municipios del territorio de estudio, tal y como lo indica la citada ley. Vale la pena enfatizar en que el territorio analizado aún no cuenta con declaratoria legal de área metropolitana. Sin embargo, se han registrado iniciativas por parte de los gobiernos departamental y municipales, tanto en el sentido de asociarse bajo objetivos comunes, como de conformar un área metropolitana entre los cinco municipios. Mas aun, inclusive una de las citadas iniciativas que se ha registrado apunta hacia incluir a Chinchiná a la vecina Área metropolitana del departamento de Risaralda, AMCO, iniciativa que, de prosperar, convertiría a esta en la única área metropolitana trans departamental del país.

El presente trabajo final de maestría identificó relaciones territoriales entre los municipios analizados, las cuales se reflejan en aspectos como la infraestructura y el transporte, fortaleciendo situaciones como la conmutación laboral y facilitando dinámicas de la población como la movilización diaria de personas entre algunos de los municipios con la capital del departamento o con las cabeceras municipales de Chinchiná y Villamaría. Con motivos educativos, comerciales e institucionales. También se registró que existe presencia de instituciones educativas simultáneamente en dos o más municipios, como en caso de universidades e institutos de formación técnica.

Las empresas de servicios públicos en algunos casos también presentan cobertura de carácter metropolitano, o se presentan como un hecho metropolitano de carácter social. Un ejemplo de esta situación es el de la empresa prestadora de servicio de energía eléctrica, la cual opera en la totalidad del territorio de estudio. En cuanto a los servicios de acueducto, alcantarillado y aseo, estos son operados por varias empresas; sin embargo, algunas de estas operan simultáneamente en dos o más municipios del territorio analizado, lo mismo ocurre con los servicios de gas natural domiciliario, internet y televisión.

En cuanto a los hechos de tipo físico - ambiental, evidenciables en tres grandes elementos identificados en el presente trabajo, a saber: i) Parque Nacional Natural de los nevados, PNN, el cual vincula a dos de los municipios del territorio de estudio por medio de su área de influencia. ii) El Rio Chinchiná, es un hecho de tipo físico-ambiental, que vincula a la totalidad de los municipios analizados, como se registra en el POMCA de la cuenca del Rio Chinchiná, en donde se establece que cada uno de los municipios estudiados cuenta con área de influencia en la cuenca del Rio.

iii) La declaratoria de la UNESCO del paisaje cultural cafetero PCC, es un hecho que como su nombre lo indica, vincula tanto de forma ambiental como cultural a la totalidad de los municipios analizados, recogiendo aspectos de identidad cultural y de calidades paisajísticas y ambientales, que a su vez sirven para fortalecer una plataforma de turismo temático, iniciativa que se ha adoptado por parte de algunos gobiernos municipales en sus planes de ordenamiento territorial y en sus planes de desarrollo, sin embargo no se cuenta con programas que integren a los municipios en este tipo de turismo.

Los hechos metropolitanos del territorio analizado se presentan en algunos casos de manera orgánica, es decir las dinámicas de la sociedad construyen el hecho, como ocurre con los hechos de tipo económico, los cuales se construyen por medio de las dinámicas industriales, que a su vez generan conmutación laboral e intercambio de bienes y servicios, dinámicas que generan flujos de transporte diario. Existen hechos que son establecidos por parte de los entes gubernamentales, los cuales firman convenios interadministrativos para que empresas como las prestadoras de servicios públicos presten sus servicios en dos o más de los municipio simultáneamente, existen hechos generados por las condiciones naturales del territorio, como es el caso del Parque Nacional Natural de los

Nevados, PNN, o el Rio Chinchiná, que son hechos constantes y que podrían considerarse tanto de tipo ambiental, físico y territorial.

Existen hechos de tipo político - administrativo, como es el POMCA del Rio Chinchiná, el cual es un elemento normativo establecido por el hombre que vincula a la totalidad de los municipios analizados mediante lineamientos de carácter ambiental que deben cumplirse por parte de la totalidad de los entes municipales. También existen hechos de tipo cultural, como lo son las tradiciones propias que comparten los municipios analizados, estos se pueden ver materializados en la declaratoria del Paisaje Cultural Cafetero PCC, que podría clasificarse como un hecho de tipo, administrativo, cultural, ambiental, territorial.

Los efectos de las relaciones territoriales entre los municipios analizados son identificables en aspectos como la economía, que a su vez es producto de la industria y de las actividades primarias y terciarias en el territorio, encontrando que los municipios que tienen mayor relación de cercanía con la capital presentan indicadores económicos más altos que los que se ubican a mayor distancia de esta.

En el aparte de la caracterización del territorio, se describió con mayor profundidad esta situación, concluyendo que los municipios de Manizales, Chinchiná y Villamaría son los que presentan unas condiciones económicas más favorables, mientras que los municipios de Neira y Palestina, son los que presentan situaciones económicas más precarias, característica que coincide con la ruralidad de los municipios. Estos últimos son los que dependen en mayor parte de las actividades agrícolas en su economía; se concluye que la actividad industrial se asienta únicamente en los municipios de Manizales y de Chinchiná, esto debido a su posicionamiento estratégico con relación a las principales redes viales que cruzan por el departamento, que a su vez facilitan la movilización de los productos, fabricados hacia el aeropuerto internacional Matecaña de Pereira, hacia la vía que comunica al puerto de Buenaventura o hacia la capital del País.

Bibliografía

- Alfonso, O. A. (2010). *Aspectos socioeconómicos y demográficos de la metropolización de la población colombiana y de los mercados de trabajo y residenciales*. Bogotá : Universidad del Externado de Colombia .
- BÄHR, J. B. (2005). *La ciudad latinoamericana. Urbes*.
- Borda, O. F. (1996). *Región e Historia: elementos sobre ordenamiento y equilibrio regional en Colombia*. Editorial tercer Mundo.
- Bustamante, S. (2016). *La metropolización en Colombia: una aproximación crítica a su institucionalidad*. Revista Ciudades, Estados y Política, 1, 10-20.
- Bustamante, S. (2010). *Algunas reflexiones sobre la descentralización y ordenamiento territorial en Colombia*. En *25 años de la descentralización en Colombia*. Konrad Adenauer Stiftung. Bogotá.
- CHRISTI, .. K. (1974). *En Oligarchy and Society in Caldas – Colombia*. Universidad de Oxford .
- CUERVO, L. (2004). *Desarrollo económico y primacía urbana en América Latina. Una visión*. Buenos Aires: CLACSO, Consejo Latinoamericano de Ciencias Sociales.
- DANE. (2015). *Proyecciones nacionales y departamentales de población 2005-2010*. Bogotá.
- DNP. (2016). *Diálogos regionales para la planeación de un nuevo país*. Bogota.
- Duque, G. (2006). *Fundamentos de economía y transportes: El Eje Cafetero en el escenario de las Ciudades Intermedias*.
- Duque, G. (2012). *Funciones urbanas y metropolitanas*. Obtenido de El Galeon .
- Duque, G. (2013). *Manizales: Conurbación Centro-Sur y Ciudad Región del Eje Cafetero*.
- Duque, G. (27 de abril de 2015). *La ciudad región Pereira - Manizales*. LAPATRIA.COM. Obtenido de <http://www.lapatria.com/columnas/32/la-ciudad-region-pereira-manizales>

- Carrión, F. (2001). *La ciudad construida, urbanismo en América Latina*. Quito: Flacso - Ecuador junta de andalucia
- El Tiempo. (3 de marzo de 2007). Asociación del Centro Sur de Caldas está en sus ajustes finales. *El Tiempo*. Obtenido de <http://www.eltiempo.com/colombia/otras-ciudades/asociacion-del-centro-sur-de-caldas-se-concretaria-la-proxima-semana-63884>
- El Tiempo. (17 de marzo de 2017). Chinchina al Amco, ya se habla de consulta popular. *El Tiempo*. Obtenido de <http://www.eltiempo.com/colombia/chinchina-hara-parte-del-area-metropolitana-de-pereira-68938>
- Farias, D. (1989). Las Metrópolis Latinoamericanas y sus Tendencias. *Revista Geográfica*, N. 110 , 21-27.
- Frediani, J. C. (2004). *Modelos urbanos: la ciudad compacta y la ciudad difusa. Su análisis a través de las redes de servicios y transporte en el partido de la Plata*. La Plata, Argentina : Universidad Nacional de La Plata, Recuperado de http://sedici.unlp.edu.ar/bitstream/handle/10915/40375/Documento_completo.pdf?sequence=1
- Garcia, A. (1937). *Geografía económica de Colombia*. Bogotá .
- Garza, G. (1990). Metropolización en México. En: Revista Ciudades, numero 6 pp 3-13, México, Recuperado de: http://www.corteconstitucional.gov.co/relatoria/2014/C-072-htmhttp://www.federaciondecafeteros.org/particulares/es/ensayos_sobre_economia_cafetera/
- Gonzales, J. I. (2008). *Estado actual de la peri urbanización y el hábitat periurbano en Manizales*. Manizales: Universidad Nacional de Colombia .
- Graizbord, & Sánchez. (1997). *Las ciudades intermedias y el desarrollo regional en México*. México: CEDDU, El Colegio de México/Conaculta/Instituto de Geografía, UNAM.
- HERBERT, & THOMAS. (1990). *Cities in Space: City as Place*. London : David Fulton Publishers.
- INVIAS. (2017) Mapa vial de Caldas: Instituto Nacional de Vias de Colombia. Bogotá
- Jaramillo, J. (1963). *Historia de Pereira*. Bogotá : Club rotatorio de Pereira.
- Jaramillo, U. (1982). *Visión sintética de la tarea Investigativa desarrollada sobre la región antioqueña*. Medellín: FAES.

- Jaramillo., C. (1993). Urbanización Latinoamericana: Nuevas perspectivas. *Revista Escala*.
- Jefferson, M.(1939).The Law of Primate City, *Geographical Review*, 29 (April):226-32
- Ley 1625 de 2013. Diario Oficial de la República de Colombia. No. 48.776, Bogotá, Colombia, de 29 de abril de 2013.
- Ley 1454 de 2011. Diario Oficial de la Republica de Colombia. No 48.115, Bogotá, Colombia, 29 de junio de 2011.
- Ley 1552 de 2012. Diario Oficial de la Republica de Colombia. No 48483, Bogotá, Colombia, 06 de julio de 2012.
- Ley 388 de 1997. Diario Oficial de la Republica de Colombia. No 43091, Bogotá, Colombia, 18 de julio de 1997.
- MARTÍNEZ, TORO, P. M. (2015). La producción del espacio en la ciudad latinoamericana: el modelo del impacto del capitalismo global en la metropolización. *Hallazgos*, 211 - 229.
- Martinotti, G. (1990). La población de la nueva morfología social metropolitana: reflexiones a partir del caso italiano. En G. (. MARTINOTTI, *Las grandes ciudades en la década de los noventa* (págs. 65-139). Madrid: Sistema.
- Morales, C. (2014). El fenómeno de la metropolización en el eje cafetero. 2017, de Caleidoscopios urbanos. Recuperado de: <http://caleidoscopiosurbanos.blogspot.com.co/2014/05/el-fenomeno-de-la-metropolizacion-en-la.html>
- Morales, C. (2014). Visión retrospectiva y prospectiva del desarrollo regional 2017, de Caleidoscopios urbanos. Recuperado de: http://godues.blogspot.com/2010_11_01_archive.html
- Nieto, L. (1971). *El café en la sociedad colombiana*. Bogotá.

- Parsons, J. (1961). El modelo de colonización. En *En La colonización antioqueña en el occidente colombiano* (págs. 12-13). Bogotá: Banco de la República.
- Pérez, G. (2005). La infraestructura del transporte vial y la movilización de carga en Colombia. Publicación del Banco de la República.
- Precedo, A. (2004). *Nuevas Realidades Territoriales para el siglo XXI*. Madrid: Editorial Síntesis.
- Reissman, L. (1970). *El proceso urbano: las ciudades en las sociedades industriales*. Barcelona : Gustavo Gili.
- Rodríguez, M. (1994). El empresariado industrial del viejo Caldas. 2017, recurado de: [Http://www.manuelrodriguezbecerra.com/bajar/empresario/i.pdf](http://www.manuelrodriguezbecerra.com/bajar/empresario/i.pdf) 7
- Ruiz, C. (2015). *Metropolización de las grandes ciudades en Colombia: Una aproximación desde las instituciones subnacionales y el desarrollo económico*. Bogotá: Universidad Nacional de Colombia .
- Santos, M. (1997). *La naturaleza del espacio: Técnica y tiempo razón y emoción*. España: Editorial Ariel .
- Sassens, S. (1999). *La Ciudad Global*. Buenos Aires : Eudeba.
- Simmel, G. (1988). La metrópoli y la vida mental. En M. e. Bassols, *Antología de Sociología urbana (1ª ed)*. México: UNAM.
- Valencia, C. G. (2014). *Pereira: contexto actual y perspectivas*. . Bogotá : Banco de la República.
- VALENCIA, F., VALENCIA, D. (2013). Composición de la economía de la región Eje Cafetero de Colombia. Bogotá: Banco de la República
- Zuñiga, A. (2014). La metropolización de la Sub-región Centro Sur. 2017, de Caleidoscopios urbanos, Recuperado de: <http://caleidoscopiosurbanos.blogspot.com.co/2014/05/la-metropolizacion-de-la-sub-region.html>

Documentos institucionales

- AEROCAFÉ., (2016). Modelo 3D Aeropuerto internacional del Café. Recuperado de: <http://www.aerpuertodelcafe.com.co/>

ALCALDIA MUNICIPAL DE MANIZALES, (2015) ABC del POT. Manizales.

CONGRESO DE LA REPÚBLICA DE COLOMBIA. (1994). Ley Orgánica de las Áreas Metropolitanas. (Ley 128 de 1994). Disponible en:
http://www.secretariassenado.gov.co/senado/basedoc/ley/1994/ley_0128_1994.html.
Consultado el 17/12/2013.

CORPOCALDAS, (2016) RESOLUCION N° 411 (03 de octubre de 2016), “Por medio de la cual se adopta el Plan de Ordenación y Manejo de la Cuenca Hidrográfica del río Chinchiná y se dictan otras disposiciones”. Manizales.
<http://www.corpocaldas.gov.co/publicaciones/1501/10-18/Resolucion411de2016-Adopcion-POMCA-Chinchina.PDF>

DEPARTAMENTO NACIONAL DE ESTADISTICA DANE, (1996), Carta estadística de Caldas, Manizales,

DEPARTAMENTO NACIONAL DE ESTADISTICA DANE, (2016), Cuentas departamentales – cd producto interno bruto 2016 preliminar. Bogotá, D.C

DEPARTAMENTO NACIONAL DE PLANEACION, CONPES 3819, (2014), “Misión para el fortalecimiento del sistema de ciudades. Recuperado de:
<https://www.dnp.gov.co/programas/vivienda-agua-y-desarrollo-urbano/desarrollo-urbano/Paginas/sistema-de-ciudades.aspx>

FEDERACION NACIONAL DE CAFETEROS DE COLOMBIA, (1982) Mapa de potencial suelos del departamento de Caldas, Bogotá.

IGAC, (1986) Geomorfología del área de Chinchiná – Manizales cordillera Central, Análisis geográficos No. 9, Bogotá.

COLPARQUES., (2018). Sistema nacional de parques naturales nacionales de Colombia. Recuperado de: <http://www.colparques.net/NEVADOS>

DANE (2015)., Bboletín estadístico CIE Nro. 01, Departamento Administrativo Nacional de Estadística, 2017.

- INVIAS., (2018). Sistema de red vial nacional. Instituto Nacional de Vías, Recuperado de: <https://www.invias.gov.co/>
- MINAMBIENTE., (2015). Metodología para la evaluación y seguimiento del desempeño de las CARS. Ministerio del Medio Ambiente de Colombia. Recuperado de: <http://www.minambiente.gov.co/>
- ONU., (2014). Informe de situación demográfica de 2014. Organización de las Naciones Unidas. Departamento de Asuntos Económicos y Sociales, DESA ,2014. Bogotá.
- P,D, Caldas, (2016). Plan de desarrollo departamental de Caldas, “Territorio de oportunidades” 2016-2019, Gobernación departamental, Manizales, 2016.
- P,D, Chinchiná, (2016). Plan de desarrollo Chinchiná, “juntos por la Chinchiná que soñamos” 2016-2019, Alcaldía municipal, Chinchiná, Caldas, 2016.
- P,D Manizales, (2016). Plan de desarrollo Manizales, “Más oportunidades” 2016-2019, Alcaldía municipal, Manizales, 2016.
- P,D Neira, (2016). Plan de desarrollo Neira, “Municipio verde, incluyente y con progreso” 2016-2019, Alcaldía municipal, Neira, Caldas, 2016.
- P,D Palestina, (2016). Plan de desarrollo de Palestina, “Un municipio de cara al futuro” 2016-2019, Alcaldía municipal, Palestina, Caldas, 2016.
- P,D Villamaría, (2016). Plan de desarrollo de Villamaría, “Avanzamos para vivir mejor” 2016-2019, Alcaldía municipal, Villamaría, Caldas, 2016.
- PBOT, Chinchiná, (1999). Plan básico de ordenamiento territorial, Alcaldía municipal, Chinchiná, Caldas, 1999.
- POT, Manizales, (2017). Plan de ordenamiento territorial 2017, Alcaldía municipal, Manizales. 2017.
- PBOT, Neira, (2000). Plan básico de ordenamiento territorial, Alcaldía municipal, Neira, Caldas, 2000.
- PBOT, Palestina, (1999). Plan básico de ordenamiento territorial, Alcaldía municipal, Palestina, Caldas, 2000.

POT, Villamaria, (2009). Plan básico de ordenamiento territorial, Alcaldía municipal, Villamaria, Caldas, 2009.

Red alma mater, (2012). Eco región eje cafetero: un territorio de oportunidades un territorio de oportunidades. CARDER, CORPOCALDAS, CVC, CORTOLIMA, UAESPNN, CRQ. Manizales, 2012. Recuperado de: <http://www.almamater.edu.co>