

Territorio metropolitano de la Región Centro Sur de Caldas (RCSC): procesos de integración y archipiélago metropolitano

Ricardo Andrés Aristizábal Cardona

Universidad de Caldas
Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales
Instituto de Investigaciones en Ciencias Sociales y Humanas
Maestría en Estudios Territoriales
Manizales, Colombia
2022

Territorio metropolitano de la Región Centro Sur de Caldas (RCSC): procesos de integración y archipiélago metropolitano

Ricardo Andrés Aristizábal Cardona

**Tesis de Maestría para optar al Título de Magíster en
Estudios Territoriales**

Director

Dr. Gregorio Hernández Pulgarín

Instituto de Investigaciones en Ciencias Sociales y Humanas
Línea de investigación: Economía política del territorio

Universidad de Caldas
Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales
Maestría en Estudios Territoriales
Manizales, Colombia
2022

Dedicatoria y Agradecimientos

A todos quienes han contribuido y participado en este noble y arduo camino de formación académica haciendo sus aportes y orientando el rumbo del trabajo.

A la Universidad de Caldas por permitirme llevarla como Alma Mater y brindarme las herramientas y el conocimiento suficiente para aportar con integridad a la sociedad por medio de los estudios territoriales, a mi asesor de tesis Dr. Gregorio Hernández Pulgarín, por su paciencia y compromiso; igualmente, a todos los docentes de la Maestría en Estudios Territoriales, quienes con su prestigio y su inconmensurable conocimiento aportaron con sus continuas sugerencias y su entusiasmo para sumar aspectos valiosos a este trabajo. Y por supuesto, a mi familia por su apoyo y ánimo constante.

RESUMEN

El siguiente documento de tesis tiene como finalidad analizar las condiciones territoriales de la Región Centro Sur de Caldas (RCSC) en el marco de la propuesta para la conformación de un Área Metropolitana que integre los cinco municipios de esta región. El énfasis del análisis se sustenta en tres tipos de condiciones: por un lado, los procesos metropolitanos que se develan en el territorio de estudio, por el otro, los vínculos históricos y aquellos que corresponden a hechos metropolitanos recientes; finalmente, la condición de dispersión territorial del territorio metropolitano. Así, las condiciones económicas, las relaciones intermunicipales, los antecedentes históricos, los hechos metropolitanos y las características físicas del territorio de estudio, fundamentan el proceso de metropolización que da pie a la intención de conformar un área metropolitana. De la misma manera la condición de dispersión territorial implica que la ruralidad no constituya una barrera en la metropolización de la RCSC, sino que, por el contrario, permite el establecimiento de vínculos que sustentan un territorio metropolitano.

Metodológicamente se emplean un conjunto de perspectivas de análisis y de conceptos que permiten comprender desde los estudios territoriales el asunto de la metropolización en la RCSC. Se consultaron textos sobre el fenómeno de metropolización y bibliografía de distintos procesos de metropolización en Colombia, así como sobre trabajos académicos e institucionales relacionados con la RCSC. Por otra parte, se hizo revisión de documentos administrativos y consulta de fuentes secundarias con una mirada histórico-hermenéutica, sobre todo de historiografía regional, para realizar un análisis diacrónico del proceso de configuración territorial del departamento de Caldas.

El documento hace una indagación sobre el marco normativo que tiene incidencia en la eventual conformación de un Área Metropolitana en el territorio de estudio. Allí se permite encontrar elementos que establecen condiciones para su conformación, principios

rectores, definiciones institucionales e instrumentos que sustentan esta propuesta política de gestión territorial.

Posteriormente, se hace un breve recorrido por los antecedentes históricos que muestran los procesos de conformación, desintegración y reconfiguración del departamento de Caldas como ente territorial. Se destacan distintas obras de infraestructura: vías de comunicación, el ferrocarril de Caldas, los cables aéreos, puentes y caminos que constituyeron una forma para integrar el departamento y, de esta forma, se hallaron hechos territoriales los cuales también han funcionado en el presente.

Seguidamente, a partir de trabajos realizados por autores como Gaviria et al. (2018); Martínez & Buitrago (2011) y Ruiz (2014), se toman insumos y herramientas con el objetivo de analizar elementos que dan cuenta de dinámicas territoriales ligadas a los procesos de metropolización en el territorio de estudio. Estos procesos de metropolización se analizan a partir del índice de urbanización, la densidad de población, el Índice de Intensidad Metropolitana (IIM) y procesos metropolitanos relacionados con el Tránsito promedio diario semanal (TPDS) de los municipios del área de influencia de la RCSC. A continuación, el documento hace una descripción y caracterización de algunos hechos metropolitanos relacionados con la prestación de servicios públicos, las relaciones comerciales, la movilidad cotidiana, los proyectos de infraestructura de interés regional y las estructuras ecológicas que tienen manifestación, afectan o impactan simultáneamente a dos o más de los municipios pertenecientes al territorio de estudio. Finalmente, se logra demostrar que el conjunto de municipios pertenecientes a la RCSC presenta procesos de metropolización.

Finalmente, se efectúa un análisis de la condición de dispersión territorial. Se indica que las cabeceras municipales, exceptuando a Manizales y Villamaría, se encuentran relativamente distantes, debido a sus peculiares características del medio físico, presentándose así, una condición territorial de dispersión urbana, donde se presentan extensas zonas rurales que separan claramente a unas cabeceras de otras. A partir de

las relaciones territoriales históricas que se han presentado entre los municipios y los hechos metropolitanos que se rastrearon en el presente, se infiere que la dispersión urbana no se manifiesta como un impedimento para constituir un Área Metropolitana que integre los cinco municipios de la RCSC; por el contrario, se puede establecer que genera oportunidades y potencialidades que amplían el territorio a través de distintas dinámicas que se dan a través de la vinculación del ámbito rural al urbano.

Palabras clave: Área Metropolitana, metropolización, hechos metropolitanos, cohesión territorial, dispersión urbana, conurbación, archipiélago metropolitano.

TABLA DE CONTENIDO

RESUMEN	4
LISTA DE FIGURAS	10
LISTA DE TABLAS	12
LISTA DE SIGLAS Y ABREVIATURAS	13
INTRODUCCIÓN	16
Capítulo I.....	26
EL TERRITORIO DE LA RCSC Y LAS CONDICIONES NORMATIVAS PARA CREAR UN ÁREA METROPOLITANA.....	26
La Unidad Socio-Espacial de Análisis.....	26
Capítulo II.....	45
PROCESOS DE METROPOLIZACIÓN: UNA CONSTRUCCIÓN CONCEPTUAL	45
Capítulo III.....	61
UNA PERSPECTIVA HISTÓRICA DE LA COHESIÓN DEL TERRITORIO EN CALDAS	61
Historia del ferrocarril y del cable aéreo.....	62
Capítulo IV	74
PROCESOS DE METROPOLIZACIÓN, IDENTIFICACIÓN Y ANÁLISIS DE HECHOS METROPOLITANOS EN LA RCSC	74
Procesos de metropolización en la RCSC	74
Índices de urbanización	78
Densidad de población	81

Índice de Intensidad Metropolitana	83
Tránsito Promedio Diario Semanal (TPDS) en los municipios del área de influencia de la RCSC.....	87
Identificación y análisis de hechos metropolitanos en la RCSC	92
Hechos de tipo Ambiental	94
El Plan de Ordenación y Manejo de la Cuenca Hidrográfica (POMCA) del Río Chinchiná	94
Parque Nacional Natural Los Nevados	99
Hechos de tipo cultural	103
Paisaje Cultural Cafetero	103
Hechos de transporte y movilidad	107
Terminal de Transportes de Manizales	107
Cable aéreo de Manizales	116
Autopista del Café	119
Red vial del territorio metropolitano	122
Aeropuerto del Café.....	126
Hechos económicos	132
Actividad comercial y cámaras de comercio	132
Hechos de educación	134
Hechos de servicios públicos.....	139
Disposición de basuras (relleno sanitario La Esmeralda)	139
Servicio público de energía eléctrica	143
Hechos de servicios públicos relacionados con acueducto y alcantarillado.....	147
Hecho relacionado con la dinámica de la plaza de mercado de Manizales	148

Capítulo V	154
ARCHIPIÉLAGO METROPOLITANO Y CONURBACIÓN: DISPERSIÓN URBANA Y RURALIDAD EN LA RCSC	154
La dispersión urbana	155
Continuidad y discontinuidad de la zona de estudio	158
Dispersión urbana como característica del archipiélago metropolitano y la conurbación como fenómeno antagónico en el caso de la RCSC.....	163
Áreas Metropolitanas referentes de comparación de la RCSC	184
CONCLUSIONES	196
BIBLIOGRAFÍA	200

LISTA DE FIGURAS

<i>Figura 1: Mapa de ubicación Región Centro Sur de Caldas</i>	<i>27</i>
<i>Figura 2: Municipios pertenecientes a la RCSC</i>	<i>28</i>
<i>Figura 3: Peso relativo de las economías municipales en el PIB departamental</i>	<i>30</i>
<i>Figura 4: Región Administrativa y de Planificación Eje Cafetero</i>	<i>33</i>
<i>Figura 5: Características sociodemográficas, geofísicas y económicas de la USEA</i>	<i>37</i>
<i>Figura 6: Índice de Intensidad Metropolitana para la RCSC</i>	<i>86</i>
<i>Figura 7: Red vial de los municipios del área de influencia directa metropolitana de la RCSC.....</i>	<i>88</i>
<i>Figura 8: TPDS en los segmentos viales metropolitanos del área de influencia de la RCSC.....</i>	<i>89</i>
<i>Figura 9: Municipios con jurisdicción en la cuenca del río Chinchiná.....</i>	<i>95</i>
<i>Figura 10: Mapa de red hidrográfica y subcuencas río Chinchiná</i>	<i>96</i>
<i>Figura 11: Mapa del área del PNNN, jurisdicción municipio de Villamaría.....</i>	<i>100</i>
<i>Figura 12: Mapa del Paisaje Cultural Cafetero en la Región Centro Sur de Caldas</i>	<i>104</i>
<i>Figura 13: Terminal de Transporte Mixta de Manizales</i>	<i>111</i>
<i>Figura 14: Mapa parcial de Manizales y Villamaría</i>	<i>114</i>
<i>Figura 15: Línea cable aéreo entre Manizales y Villamaría</i>	<i>118</i>
<i>Figura 16: Mapa de vías primarias en la Región Centro Sur de Caldas</i>	<i>120</i>
<i>Figura 17: Red vial de la Región Centro Sur de Caldas</i>	<i>123</i>
<i>Figura 18. Panorámica del trazado del proyecto de Aerocafé sobre el casco urbano de Palestina</i>	<i>127</i>
<i>Figura 19: Zona de influencia del proyecto de Aerocafé.....</i>	<i>130</i>
<i>Figura 20: Ubicación actual del relleno sanitario La Esmeralda.....</i>	<i>139</i>
<i>Figura 21: Área de expansión del relleno sanitario La Esmeralda</i>	<i>141</i>
<i>Figura 22: Embalse Camedguadua</i>	<i>146</i>
<i>Figura 23: Anillos de abastecimiento de la Plaza de Mercado de Manizales</i>	<i>151</i>
<i>Figura 24: Manchas urbanas de las cabeceras municipales de la RCSC.....</i>	<i>156</i>

<i>Figura 25: Trazado lineal de distancias entre cabeceras urbanas de los municipios de la RCSC.....</i>	<i>159</i>
<i>Figura 26: Sector de Santaguada-La Rochela, municipio de Palestina</i>	<i>176</i>
<i>Figura 27: Finca en jurisdicción del municipio de Palestina</i>	<i>177</i>
<i>Figura 28: Vista parcial del Corregimiento Corredor agroturístico el Tablazo</i>	<i>179</i>
<i>Figura 29: Vista parcial vereda Alto Bonito, Municipio de Manizales</i>	<i>180</i>
<i>Figura 30: Sector Las Carolas Chinchiná, Caldas</i>	<i>182</i>
<i>Figura 31: Municipios pertenecientes al Área Metropolitana del Valle de Aburrá</i>	<i>185</i>
<i>Figura 32: Municipios pertenecientes al Área Metropolitana del Centro Occidente (AMCO).....</i>	<i>188</i>

LISTA DE TABLAS

Tabla 1: Población de la Región Centro Sur por municipio, año 2018	30
Tabla 2: Regulación legal de las Áreas Metropolitanas.....	40
Tabla 3: Población de la RCSC en los últimos cuatro censos del DANE	78
Tabla 4: Índice de Urbanización de los municipios de la RCSC.....	80
Tabla 5: Densidad de población de los municipios de la RCSC.....	82
Tabla 6: Fases de la metropolización del sistema urbano en función del IIM	84
Tabla 7: Ecosistemas estratégicos de la Región Centro Sur por municipio.....	98
Tabla 8: Área principal y zona de amortiguamiento del Paisaje Cultural Cafetero en los municipios de la Región Centro Sur de Caldas.	105
Tabla 9: Flujo de vehículos y pasajeros de municipios y sectores de la RCSC desde y hacia la Terminal de Transporte de Manizales, año 2019.	115
Tabla 10: Establecimientos de comercio por sector en la Región Centro Sur de Caldas	133
Tabla 11: Número de estudiantes matriculados según IES y sector. Segundo semestre, 2017	137
Tabla 12: Disposición de residuos sólidos a nivel de la Región Centro Sur de Caldas	142
Tabla 13: Cantidad de usuarios del servicio de energía eléctrica en la RCSC.....	143
Tabla 14: Consumo de energía eléctrica en la RCSC por municipio y habitante.....	144
Tabla 15: Procedencia de los alimentos que ingresaron a la plaza de mercado de Manizales.....	152
Tabla 16: Distancia en línea recta entre las cabeceras urbanas de los municipios de la RCSC en relación con Manizales	158
Tabla 17: Veredas localizadas sobre las vías principales que comunican los municipios de la RCSC en relación con Manizales	160
Tabla 18: Densidad poblacional de algunas áreas metropolitanas en Colombia, año 2017.....	162
Tabla 19: Caficultores y área total sembrada en café en el departamento de Caldas.	168

LISTA DE SIGLAS Y ABREVIATURAS

Sigla/Abreviatura	Significado
RCSC	Región Centro Sur de Caldas
DANE	Departamento Administrativo Nacional de Estadística
IGAC	Instituto Geográfico Agustín Codazzi
CORPOCALDAS	Corporación Autónoma Regional de Caldas
POT	Plan de Ordenamiento Territorial
PBOT	Plan Básico de Ordenamiento Territorial
EOT	Esquema Básico de Ordenamiento Territorial
USEA	Unidad Socio Espacial de Análisis
PIB	Producto Interno Bruto
POMCA	Plan de Ordenación y Manejo de la Cuenca Hidrográfica
SIG	Sistema de Información Geográfica
PCC	Paisaje Cultural Cafetero
PNNN	Parque Nacional Natural de los Nevados
AMCO	Área Metropolitana Centro Occidente
PIDM	Plan Integral de Desarrollo Metropolitano

UNESCO	Organización de las Naciones Unidas para la Educación, la Ciencia y la Cultura
INVIAS	Instituto Nacional de Vías
IIM	Índice de Intensidad Metropolitana
TPDS	Tránsito Promedio Diario Semanal
FNCC	Federación Nacional de Cafeteros de Colombia
CDCC	Comité Departamental de Cafeteros de Caldas
CONPES	Consejo Nacional de Política Económica y Social
IES	Instituciones de Educación Superior
SENA	Servicio Nacional de Aprendizaje
EMAS	Empresa Metropolitana de Aseo S.A. E.S.P.
PMA	Plan de Manejo Ambiental
CHEC	Central Hidroeléctrica de Caldas S.A. E.S.P.
EEP	Empresa de Energía de Pereira S.A. E.S.P.
SIMEC	Sistema de Información Eléctrico Colombiano
ICEE	Índice de Cobertura de Energía Eléctrica
EMPOCALDAS	Empresa de Obras Sanitarias de Caldas S.A E.S.P.
FAO	Organización de las Naciones Unidas para la Alimentación y la Agricultura
PTAR	Planta de Tratamiento de Aguas Residuales
CONFA	Caja de Compensación Familiar de Caldas
FONCALDAS	Fondo de Empleados de la Universidad de Caldas

CEOCAL	Cooperativa de Empleados y Obreros de Caldas
JURISCOOP	Cooperativa Financiera
COOCALPRO	Cooperativa Caldense del Profesor y Trabajadores del Sector Publico de la República de Colombia
C.	Corregimiento municipal
C.P.	Centro poblado
CAS.	Caserío
RAP	Región Administrativa y de Planificación
AMVA	Área Metropolitana del Valle del Aburra
SITVA	Sistema Integrado de Transporte del Valle de Aburrá
MEGABÚS	Sistema Integrado de Transporte Masivo del Área Metropolitana del Centro Occidente
DNP	Departamento Nacional de Planeación

INTRODUCCIÓN

El fenómeno de la globalización exacerbó la competencia entre empresas y territorios. Este contexto ha impulsado procesos de reestructuración económica, política, social, cultural, nuevas configuraciones del territorio, así como la necesidad de una mayor integración entre los diferentes actores territoriales. Cuando se refieren este tipo de transformaciones territoriales, debe entenderse que “globalización y metropolización, se encuentran de tal manera que la primera transforma a la segunda al tiempo que la primera es soportada y potenciada por la segunda” (Martínez Toro, 2015, p.217). Igualmente, la globalización ha promovido una reconfiguración de relaciones supramunicipales a través de lo que se conoce como la metropolización, dando origen a nuevos patrones de organización de diferentes actividades económicas y de interacciones sociales en el territorio, en las que fluctúan y se interrelacionan las ciudades y las regiones y simultáneamente eclosionan nuevas formas espaciales de coexistencia en el territorio.

Dicho territorio es concebido como espacio relacional más concreto, no solamente como un objeto material fijo, sino como una realidad dotada de una estructura, de carácter relacional; el territorio forma parte de la sociedad y es indisociable de la misma (Haesbaert, 2013). Manifestaciones territoriales como las regiones y en especial las ciudades deben ser comprendidas como organizaciones territoriales definidas por relaciones sociales, económicas, políticas y culturales que no pueden ser estudiadas de forma segregada. Son los nodos de un espacio determinado de flujos de información, capital, bienes, servicios y personas que desarrollan relaciones e interacciones entre ellas a través de diversas redes que son el resultado de su interdependencia, por lo tanto, el desarrollo y el crecimiento urbano, y en algunos casos interurbano, deberían estar en concomitancia con esas interacciones reticulares.

Por otra parte, la necesidad de movilidad de la población, las dinámicas económicas, los acuerdos y propuestas políticas intermunicipales para la integración regional o de

territorios metropolitanos, han adquirido una preponderancia creciente en los procesos de construcción territorial. Son también importantes en los procesos de producción territorial las dinámicas territoriales, los hechos metropolitanos, las condiciones territoriales y la cohesión territorial a partir de las propuestas e iniciativas políticas de desarrollo económico y social, puesto que permiten generar vínculos entre las distintas partes del territorio y los actores que lo componen.

Los territorios metropolitanos se sustentan en redes y vínculos que se construyen desde el ámbito económico, social, cultural, político y desde la identidad colectiva en la que la densidad, la confluencia de sus elementos y la intensidad de las interacciones entre individuos, comunidades y actividades la hacen un conglomerado particular y dominante del espacio social. Esta realidad de territorios complejos que se estructuran en torno a núcleos urbanos (pero que comprende territorios rurales) se busca gobernar por parte del Estado a través de figuras de gestión o de ordenamiento territorial, como la que en Colombia es conocida como Área Metropolitana.

Las áreas metropolitanas son producto del proceso de descentralización, adelantado durante las últimas décadas, que busca cumplir con uno de los propósitos de la Constitución Política de 1991. La carta política, además de dividir el territorio en departamentos y municipios, y en aras de impulsar el ordenamiento territorial, dio continuidad a la posibilidad de emplear figuras de asociación, como las áreas metropolitanas. Recientemente, la Ley de Áreas Metropolitanas (2013) establece los criterios para la determinación de hechos metropolitanos teniendo en cuenta el alcance territorial, la eficiencia económica, la capacidad financiera, la capacidad técnica, la organización político-administrativa y el impacto social que influyen simultáneamente en dos o más municipios que integran esta figura.

Partiendo de lo anterior, en esta tesis de maestría se analizan procesos de metropolización que se han venido adelantando en torno a los municipios de la Región

Centro Sur de Caldas (RCSC)¹ conformada por Manizales, Villamaría, Chinchiná, Neira y Palestina. Este territorio, a pesar de compartir una historia de vínculos económicos, sociales, ambientales, físicos, culturales, territoriales y políticos que se traducen en una serie de hechos metropolitanos, no cuenta con un esquema de gestión territorial metropolitano, por ejemplo, un Área Metropolitana.

La voluntad política de crear un Área Metropolitana entre estos municipios se manifestó recientemente por iniciativa del gobernador de Caldas del periodo 2016-2020. Esta iniciativa, sin embargo, tiene antecedentes. Actores políticos y sociales de la región han tratado desde hace por lo menos 30 años de gestar su creación. Según el periódico La Patria (2020) la primera vez en hablar de esta forma de integración territorial en Caldas fue en 1983 cuando se realizó el primer foro nacional sobre este tema, el cual tuvo como sede a Bucaramanga (Santander). A este asistieron la alcaldesa del municipio de Neira y el alcalde de Manizales. Neira fue el primer municipio en hablar de Área Metropolitana en Caldas y de su conformación con Manizales. Ese intento de creación de un Área Metropolitana no se concretó.

La actual propuesta para la conformación de un Área Metropolitana fue aprobada en la Comisión de Ordenamiento Territorial del Congreso de la República y la Registraduría Nacional había fijado la fecha del 5 de Julio de 2020 para llevar a cabo la consulta popular², pero en el mes de mayo la Registraduría Nacional por medio de la Resolución

1 Para su administración los 27 municipios de la división política del Departamento de Caldas, han sido, agrupados en 6 subregiones de acuerdo con características geográficas y socioeconómicas comunes, denominadas de la siguiente manera: Alto Occidente: Filadelfia, La Merced, Marmato, Riosucio y Supía. Alto Oriente: Manizales, Marquetalia, Marulanda y Pensilvania. Bajo Occidente: Anserma, Belalcázar, Risaralda, San José y Viterbo. Magdalena caldense: La Dorada, Norcasia, Samaná y Victoria. Norte: Aguadas, Aranzazu, Pácora y Salamina. Finalmente, la subregión Centro-Sur: compuesta por los municipios de Manizales, Villamaría, Chinchiná, Neira y Palestina, esta última subregión como objeto de estudio de este trabajo de maestría.

2 Esta se expidió a través de la Resolución 1332 de 2020 con la que se convocó a los ciudadanos de Manizales, Chinchiná, Neira, Palestina y Villamaría con el fin de constituir el Área Metropolitana Centro-Sur de Caldas.

3582 de 2020, informó que se debía suspender la convocatoria efectuada a los ciudadanos de los cinco municipios. En esta resolución se manifestaba que la suspensión se daba por no contar con el presupuesto para adelantar la votación de la consulta popular, el cual había sido negado por el Ministerio de Hacienda y Crédito Público, por consiguiente, la consulta se debía postergar. Aún sin haberse establecido una nueva fecha para convocar la Consulta Popular en el mismo año, esta se tuvo que aplazar nuevamente, en esta ocasión por causas de la pandemia del COVID-19 y la contingencia sanitaria derivada de esta que obligó al Gobierno Nacional a decretar el Estado de Emergencia de orden económico y social por 3 períodos de 30 días cada uno, como lo establece en estos casos la Constitución Política de Colombia en el artículo 215. Asimismo, la cuarentena y el confinamiento establecidos por los decretos con fuerzas de ley emanados del Estado de emergencia condujeron a la decisión de no realizar la Consulta Popular en el año 2020 y esperar una nueva fecha para llevarla a cabo. Finalmente, el 23 de octubre del año 2020 con la visita del Registrador Nacional a Manizales se informó que se reactivaría la Consulta Popular que exige la ley para definir la conformación de la RCSC y que, para realizarla, se fijaría una fecha en el primer trimestre del 2021, es decir, entre enero y marzo. Continúa la incertidumbre al respecto, hasta la fecha de entrega de este documento.

Esta reciente iniciativa, denominada Área Metropolitana de la RCSC, se viene adelantando en su constitución en virtud de los vínculos físicos, económicos y sociales históricos de los municipios que la componen, y como consecuencia de la intención de ordenar el territorio con base en procesos de metropolización que se presentan en el territorio. Entre los actores más implicados en la elaboración de la propuesta de conformación y constitución de esta área metropolitana se cuentan con la participación de las administraciones de los cinco municipios, la Gobernación de Caldas, la Secretaría de Planeación departamental, la Sociedad de Mejoras Públicas de Manizales, académicos y el Comité Intergremial de Caldas, conformado por diferentes empresas, universidades y entidades públicas del departamento. Para su formulación en el año 2019 se llevaron a cabo algunos foros en cada uno de los municipios que integran la subregión,

en el que habitantes, alcaldes, académicos, secretarios de planeación, asesores y expertos analizaron oportunidades que ofrece la ley para elaborar el diseño y puesta en marcha de una entidad territorial a la que se vinculen los municipios de esta región. En estos foros se expresaron las bondades y contaron las experiencias de otras áreas metropolitanas legalmente constituidas en el país para tomar como ejemplo y dar sustento a la propuesta política de llevar a cabo un proceso de constitución de un área metropolitana que a la vez respondiera y promoviera los procesos de metropolización en el marco de una transformación territorial, económica, política, social y ambiental.

En buena medida el marco legal de esta última propuesta es la Ley 1625 de 2013 que dicta las normas para crear áreas metropolitanas en Colombia como entidades administrativas formadas por un conjunto de dos o más municipios integrados alrededor de un municipio núcleo, que para este caso sería la ciudad de Manizales, y las relaciones de vecindad que mantiene con los otros municipios.

Las relaciones de vecindad, a lo largo de la corta historia del departamento de Caldas, aunadas a otras fuerzas históricas y sociales, han venido estableciendo vínculos y redes que definen el territorio metropolitano de la RCSC. En ese sentido, uno de los propósitos de la investigación fue analizar procesos metropolitanos y describir fenómenos territoriales que sustentan procesos de reestructuración económica, política, social y cultural que permiten la cohesión territorial de los municipios de esta región.

De allí, que, siendo coherente con el intento de examinar y comprender las dinámicas y procesos de configuración territorial metropolitana en la región, se precisó un enfoque a la vez geográfico, social, histórico y político que permitiera analizar los hechos metropolitanos y los efectos territoriales de la proximidad o dispersión entre los municipios, como es una característica de la RCSC, aunque estimando también otras realidades relacionadas con la zona rural.

En concordancia con lo anterior, en esta tesis surgen dos preguntas rectoras de los análisis efectuados: *¿Cómo algunos procesos de configuración territorial de la RCSC han definido una metropolización que se busca gestionar a través de la propuesta de conformación de un Área Metropolitana?, ¿Qué papel juegan la dispersión urbana y la presencia de territorios rurales en el proceso de metropolización de la RCSC?* Estas preguntas sugirieron métodos, un posicionamiento epistemológico y puntos de partida para abordar esta investigación, de acuerdo con algunas de las condiciones territoriales y hechos metropolitanos recientes de la RCSC que permitieron desde allí abordar el análisis. La reflexión derivada del proceso de investigación y de estas preguntas rectoras sugiere que existen procesos y hechos metropolitanos recientes y formas de articulación histórica que produjeron vínculos que hacen posible hablar de la existencia de un territorio metropolitano. Este territorio tiene además una particularidad, la dispersión urbana que se sustenta en la existencia de extensas franjas rurales, que contrario a impedir el proceso de metropolización, permite el establecimiento de vínculos de diferentes manifestaciones territoriales en el territorio metropolitano.

Para dar fundamento a los argumentos de esta tesis se analizaron características del territorio de la RCSC, como los relacionados a procesos de metropolización, los hechos metropolitanos de infraestructura, los hechos ambientales, los hechos de transporte y movilidad, los hechos económicos, los hechos socio-culturales, y los hechos de servicios públicos. Se tuvo además en cuenta una perspectiva histórica de la cohesión territorial, las características físicas del territorio de estudio y el marco normativo existente en Colombia sobre conformación de áreas metropolitanas. Por último, se analizaron algunas condiciones territoriales de la RCSC, en particular la dispersión urbana y rural del territorio metropolitano, considerando que, si bien los estudios de metropolización suelen hacer énfasis en la urbanización, los territorios rurales hacen parte de los territorios metropolitanos, y más que desvirtuar su condición, la complejizan, desde la inclusión de expresiones diversas.

En la investigación que sustenta esta tesis se tiene como ventana de observación desde el año 1983, cuando por primera vez se habla de integrar municipios de la RCSC y se presenta una propuesta política de este tipo en el departamento, hasta el año 2021. No obstante, hay una necesaria perspectiva histórica que se remonta hasta el siglo XIX, fecha en la que comienza el proceso de Colonización Antioqueña para luego entrar al año de 1905 cuando se crea el departamento de Caldas. Lo anterior, dado que uno de los supuestos fundamentales es que la integración en la región cuenta con antecedentes que se manifiestan en hechos territoriales, algunos de los cuales subsisten o se han fortalecido. Algunos de ellos se manifiestan explícitamente en la propuesta de creación de un Área Metropolitana, o en los actuales planes de ordenamiento territorial y los planes de desarrollo de los municipios que hacen parte del territorio de estudio.

En cuanto a la metodología de investigación aplicada en el presente trabajo, se hizo consulta de fuentes secundarias con una mirada histórico-hermenéutica, sobre todo de historiografía regional del Siglo XIX y XX como fuente importante en memorias del territorio, con la cual se pudo realizar un análisis diacrónico del proceso de configuración territorial del departamento de Caldas. Otras actividades metodológicas se concentraron en la revisión de prensa del diario local La Patria y de documentos administrativos, concernientes a diferentes momentos, con énfasis posterior a 1983.

Con la finalidad de caracterizar la Unidad Socio Espacial de Análisis (USEA), se acudió a consultar cartografía realizada por distintas entidades oficiales del orden municipal, departamental y nacional, igualmente, con datos demográficos y económicos a fin elaborar mapas y gráficos que permitieran ilustrar el análisis territorial. Para la construcción conceptual se consultaron textos sobre el fenómeno de metropolización y bibliografía de distintos procesos de metropolización en Colombia, así como sobre trabajos académicos e institucionales relacionados con la RCSC. Por otra parte, se estableció el marco normativo que define las condiciones y competencias para la conformación de áreas metropolitanas en Colombia.

Igualmente, para evidenciar procesos de metropolización en el territorio de estudio, se hizo uso del índice de urbanización (Gaviria et al., 2018), la densidad de población (Martínez & Buitrago, 2011) y el Índice de Intensidad Metropolitana (IIM) (Ruiz, 2014). Para este estudio, se utilizó información de los censos del Departamento Administrativo Nacional de Estadística (DANE) de los años 1985, 1993, 2005 y 2018. Igualmente, se empleó información del Instituto Nacional de Vías (INVIAS) para analizar procesos metropolitanos relacionados con el Tránsito Promedio Diario Semanal (TPDS) de los municipios del área de influencia de la RCSC a partir de la propuesta de Martínez & Buitrago (2011).

Por otra parte, para el rastreo de hechos metropolitanos recientes y condiciones territoriales presentes en la región, se tuvo como punto de partida los criterios para la conformación del Área Metropolitana de la Región Centro Sur de Caldas propuestos por la Gobernación de Caldas (2018), los cuales se basan en algunos establecidos en normatividad de áreas metropolitanas. De esta forma, se hace especial énfasis en aquellos hechos metropolitanos que tienen alcance territorial, impacto económico, impacto social y refieren a la organización política administrativa. Asimismo, se describen los hechos metropolitanos que se dan de manifiesto en la región a partir de información de fuentes secundarias procedentes del Departamento Administrativo Nacional de Estadística (DANE), Instituto Geográfico Agustín Codazzi (IGAC), Corporación Autónoma Regional de Caldas (Corpocaldas), Aguas de Manizales, Cámara de Comercio de Manizales, Secretaria de Planeación Departamental, Plan de Ordenamiento Territorial (POT), Plan Básico de Ordenamiento Territorial (PBOT), Esquema Básico de Ordenamiento Territorial (EOT) de los cinco municipios y otros documentos institucionales.

El presente documento se estructura en cinco capítulos, además de esta introducción en la que se presentan las líneas generales de la investigación. En el primer capítulo se hace una descripción de la Unidad Socio Espacial de Análisis (USEA) a partir de las características geográficas y condiciones territoriales presentes en la RCSC, las

condiciones socioeconómicas, las características de su división político-administrativa y finalmente, la descripción de las principales vías que comunican la región con otras zonas del país. De igual manera, con el fin de revisar y establecer un marco normativo de la metropolización en la legislación colombiana, se indican leyes y decretos relacionados con el ordenamiento territorial, mediante los cuales se enmarca el territorio analizado, que comprende leyes y decretos publicados desde la reforma constitucional de 1968 hasta la Ley 1993 de 2019.

En el segundo capítulo se hace una construcción conceptual para precisar el objeto teórico que orientará el desarrollo de la investigación, en la que se abordan conceptos como cohesión territorial, metropolización, Área Metropolitana, hechos metropolitanos, dispersión urbana, archipiélago metropolitano y conurbación. Conceptos que permitieron constituir el punto de partida, orientar e identificar la metodología necesaria para desarrollar el trabajo y llevar a cabo un consenso respecto del lenguaje, campo semántico y los conceptos a manejar a lo largo del trabajo de investigación.

En el tercer capítulo se analiza, desde una perspectiva histórica, la cohesión del territorio en el departamento de Caldas. Para llevar a cabo esto, se revisan los procesos de conformación, desintegración y reconfiguración de los territorios a los que se adscribe la RCSC, haciendo un breve recorrido por los antecedentes históricos que muestran dichos procesos en el departamento de Caldas. Para realizar esta descripción, se toma como punto de referencia la creación del departamento hasta los hechos territoriales que trataron de cohesionar la región.

En el cuarto capítulo se hace un análisis de fenómenos que develan la metropolización en el territorio de estudio. Se realiza el análisis de los índices de urbanización, la densidad de población, el Índice de Intensidad Metropolitana (IIM) y el Transito Promedio Diario Semanal (TPDS) en los municipios del área de influencia de la RCSC. Igualmente, se realiza la identificación y el análisis de algunos hechos metropolitanos recientes, relacionados con la prestación de servicios públicos, las relaciones comerciales, la

movilidad cotidiana, los proyectos de infraestructura de interés regional y las estructuras ecológicas que tienen manifestación, afectan o impactan simultáneamente a dos o más de los municipios que integran la RCSC.

En el último capítulo, se desplegó una mirada comparativa y analítica de la RCSC desde la dispersión urbana en relación con el archipiélago metropolitano y el fenómeno de conurbación. En este, lo rural emergió como un elemento central a ser analizado. Este capítulo examina la dicotomía campo-ciudad donde acaecen procesos de interacción diferentes a la vida urbana que se coligan a lo agropecuario y se manifiestan en los corregimientos, pequeños poblados, las fincas, zonas de recreo y las zonas turísticas ubicadas entre cabeceras urbanas. De tal forma, se analizó la dispersión urbana y el archipiélago metropolitano en relación con estos espacios, con el objetivo de tratar de concebirlos no sólo como unidades o polos dispersos sino entender también que vacío no significa sin sentido, sino comprenderlos como elementos que han aportado en la definición de un territorio metropolitano, que pueden potencializar la propuesta de crear un Área Metropolitana.

Capítulo I

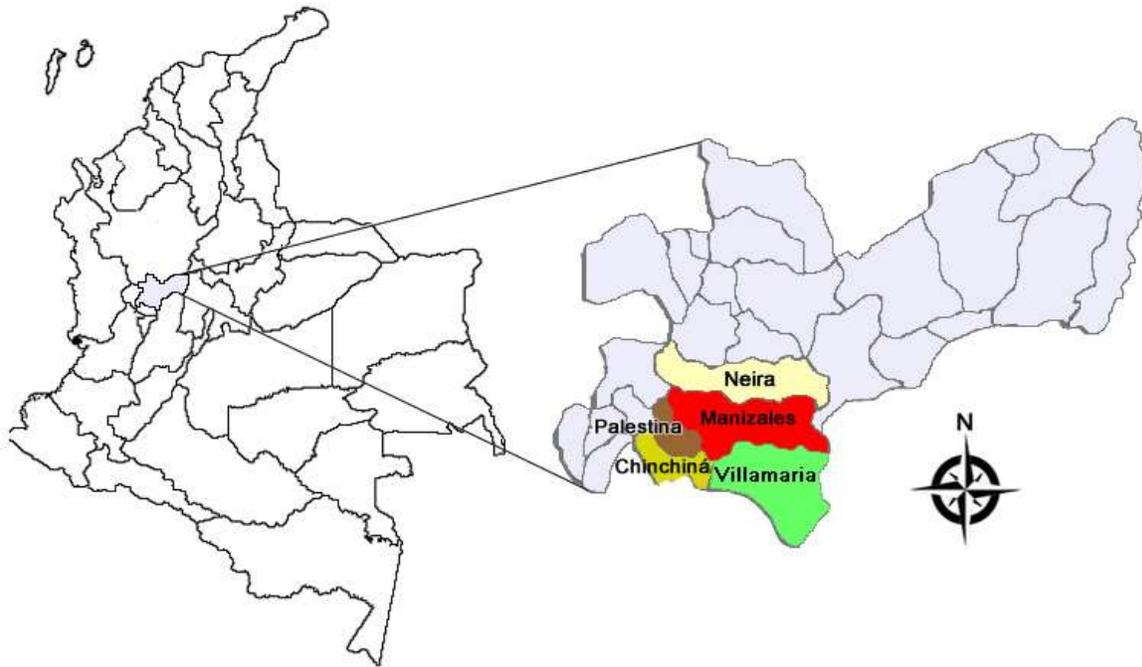
EL TERRITORIO DE LA RCSC Y LAS CONDICIONES NORMATIVAS PARA CREAR UN ÁREA METROPOLITANA

El territorio de la Región Centro Sur de Caldas, es uno de los tres conglomerados urbanos en proceso de consolidación dentro de la ciudad-región del Eje Cafetero. Este territorio, comprendido desde una construcción política, social e histórica, podría hacer uso de la figura de Área Metropolitana, orientada desde el marco normativo colombiano como un instrumento de articulación y de desarrollo territorial. En este capítulo se hace una descripción de la Unidad Socio Espacial de Análisis (USEA) a partir de las características geográficas, las condiciones territoriales, las condiciones socioeconómicas y las características político-administrativas del territorio de estudio. De igual forma, con el fin de revisar y establecer un marco normativo en relación con las áreas metropolitanas desde la legislación colombiana, se indican leyes y decretos, mediante los cuales se enmarca el territorio analizado, en atención a las motivaciones de actores políticos que buscan la creación de una nueva figura político-administrativa de esta naturaleza para gestionar el territorio.

La Unidad Socio-Espacial de Análisis

La Región Centro Sur de Caldas es el territorio objeto de estudio. Con una superficie de 1612.65 km², es una de las 6 divisiones territoriales que conforman el departamento de Caldas.

Figura 1: Mapa de ubicación Región Centro Sur de Caldas



Fuente: Elaboración propia, a partir de cartografía del Instituto Geográfico Agustín Codazzi (IGAC)

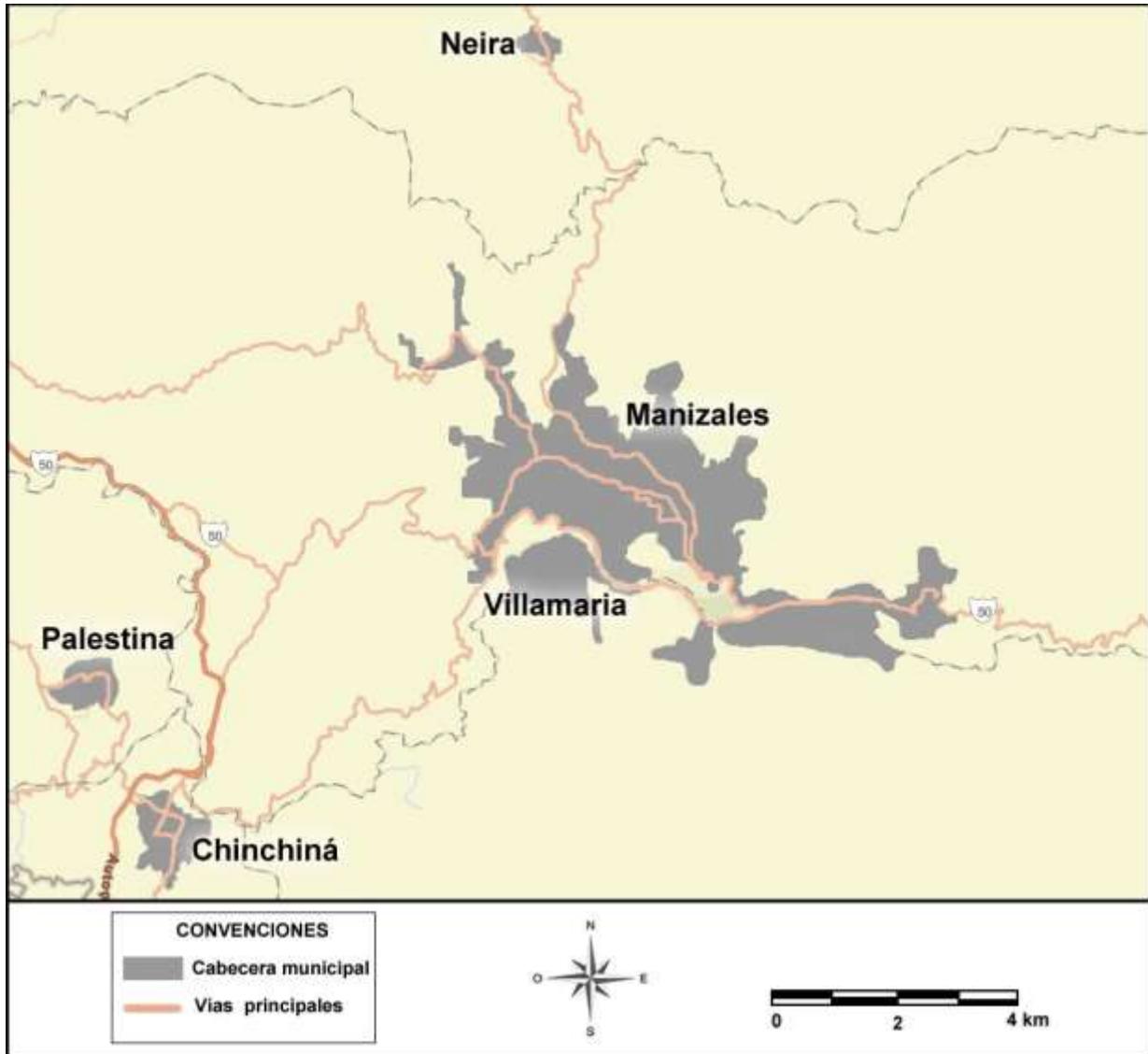
Debido a sus características geográficas, los municipios de la región no se encuentran conurbados totalmente, sino que cuentan con un espacio de transición rural entre sus respectivos cascos urbanos bastante amplios, pero que debido a sus necesidades de relación constante generan redes de cooperación, más allá de la condición de dispersión urbana (ver *figura 2*). Esta región está integrada por los municipios de Manizales, Villamaría, Chinchiná, Neira y Palestina. La Gobernación de Caldas (s.f.) plantea que:

La consolidación del Área Metropolitana, no debiera ser concebida exclusivamente como una respuesta a las condiciones que impulsan los fenómenos de conurbación y desarrollo urbano físico entre municipios cercanos, sino que debe obedecer a la decisión colectiva

de núcleos poblacionales con problemáticas, aspiraciones y contextos próximos, para generar una nueva visión de desarrollo. (p.4)

En concordancia con el marco normativo colombiano, la creación de un Área Metropolitana en la RCSC, debería orientarse, no solo a asuntos geográficos o de proximidad física entre las cabeceras municipales. La gestión de esta nueva forma de ordenamiento social y territorial debe orientarse a transformar las dinámicas colectivas al facilitar nuevos instrumentos de integración, programación y coordinación de su desarrollo sustentable y humano que permitan la cohesión del territorio.

Figura 2: Municipios pertenecientes a la RCSC



Fuente: Elaboración propia, a partir de ArcGIS

La RCSC es la más poblada del departamento con un total de 545.806 habitantes entre los 5 municipios que la componen, equivalente al 59% de la población de Caldas que concentra 923.472 habitantes según el censo del DANE (2018), siendo Manizales la capital del departamento y la ciudad núcleo de la región la que presenta mayor número de población.

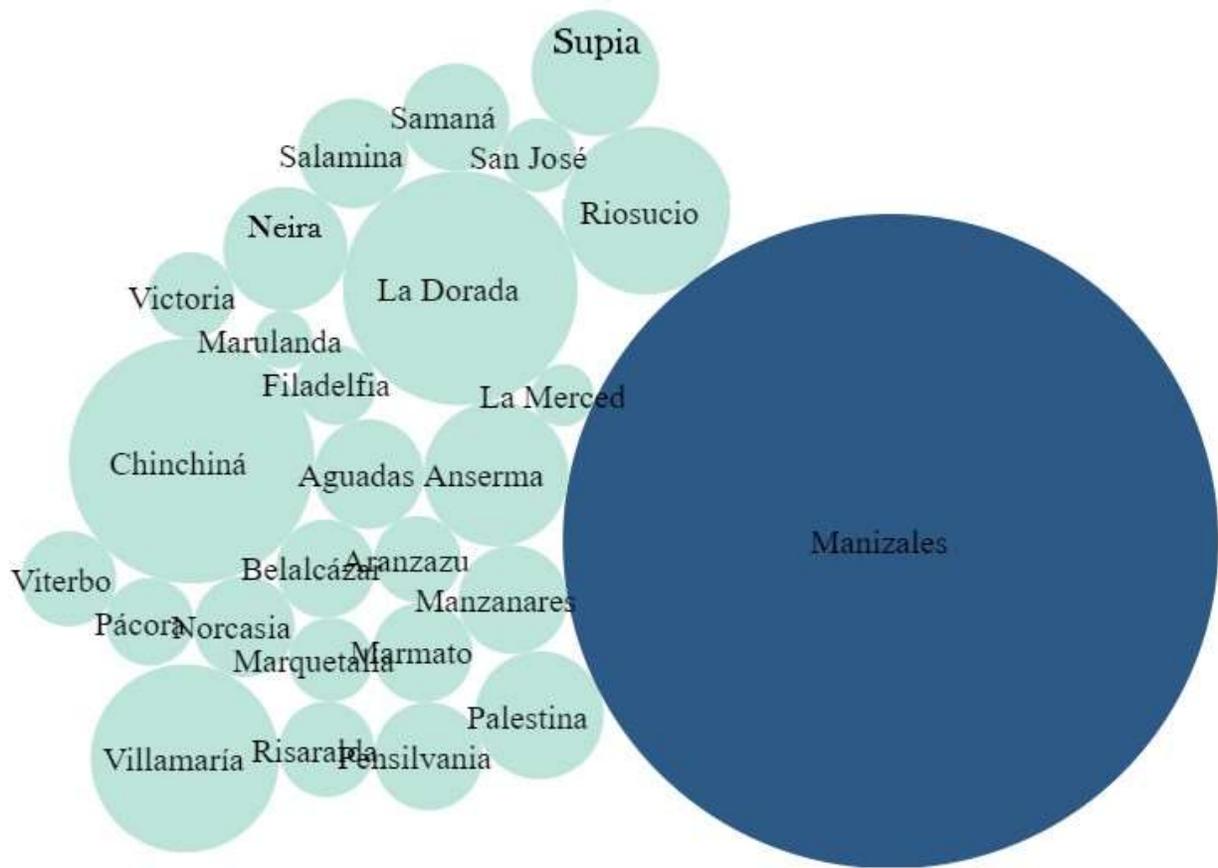
Tabla 1: Población de la Región Centro Sur por municipio, año 2018

Municipio	Población	%
Manizales	400.436	72
Villamaría	62.831	11
Chinchiná	48.484	9
Neira	20.495	4
Palestina	13.560	4
Total	545.806	100

Fuente: Elaboración propia a partir del DANE - Dirección de Censos y Demografía.

Dentro de las condiciones socioeconómicas de la RCSC cabe mencionar que es la región que más aporta al Producto Interno Bruto (PIB) del departamento, concentrada en los 5 municipios. Los tres sectores sobre los que más tiene representación esta cifra son: Infraestructura vial, infraestructura educativa e inversiones en ciencia, tecnología e innovación.

Figura 3: Peso relativo de las economías municipales en el PIB departamental



Fuente: Grafica obtenida del Observatorio Económico de Caldas, 2016.

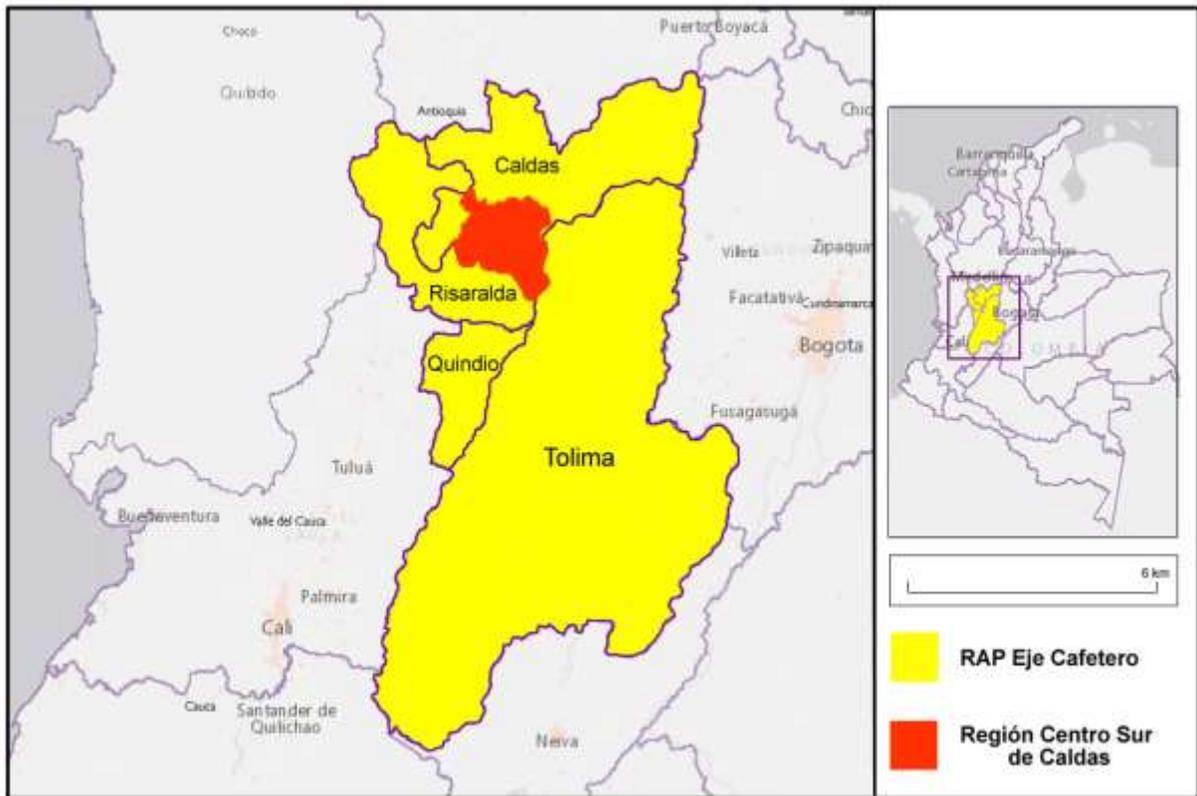
De acuerdo a las cifras del Producto Interno Bruto del Observatorio Económico de Caldas, la ciudad de Manizales aporta el 51.5% del PIB del Departamento. Chinchiná aporta el 7.2%, Villamaría 4.3%, Palestina 2% y Neira 1.8%. En total el PIB de la RCSC es del 66.8% del PIB departamental, 9 billones de pesos aproximadamente, es decir, los cinco municipios que integrarían el Área Metropolitana de la Región Centro Sur de Caldas concentran más de la mitad del total del PIB con relación a los otros 22 municipios del Departamento. Es pertinente decir que el PIB no es un indicador suficiente para medir la generación de riqueza en un territorio determinado, aunque si es una guía de su crecimiento económico y permite revisar dinámicas económicas que presenta, en este caso una región, con miras a conformar un Área Metropolitana.

La RCSC es además un territorio metropolitano enclavado en lo que se ha denominado la Región Administrativa y de Planificación (RAP) Eje Cafetero; igualmente, en la recién creada RAP del Agua y La Montaña³. La RAP Eje Cafetero, fue constituida por medio de un convenio interadministrativo suscrito el 6 de julio de 2018. Integra los departamentos de Caldas, Risaralda, Quindío y Tolima, este último anexado a través del convenio de adhesión N° 001 de 2020 (ver *figura 4*). El artículo 306 de la Constitución (Colombia, 1991) permite la posibilidad de conformar estas entidades territoriales, integradas por dos o más departamentos y cuentan “[...] con personería jurídica, autonomía y patrimonio propio. Su objeto principal será el desarrollo económico y social del respectivo territorio”. En este sentido su configuración se da a partir de departamentos con continuidad geográfica y con propósitos de desarrollo regional, inversión conjunta y competitividad (Gaviria Ríos & Aristizábal Toro, 2020).

Gaviria Ríos (2020) expresa que “este nombre delata una condición necesaria, el café, como marco cultural de una construcción social y espacial que deriva de una actividad agrícola que aparece en el escenario histórico de su espacio geográfico a partir de los procesos de colonización interna en el siglo XIX” (p.9). Así, de acuerdo con Gaviria Ríos (2020) en esta región se amalgaman elementos del pasado y el presente, un pasado que se concibe vinculado al proceso colonizador y de implantación de esa actividad agrícola, cuya influencia histórica ha sido determinante y demanda esfuerzos colectivos para proyectarla en el tiempo, los cuales se vienen desplegando especialmente por medio de la conservación del Paisaje Cultural Cafetero.

³ La RAP del Agua y la Montaña fue avalada por la Comisión de Ordenamiento Territorial (COT) del Senado de la República en el año 2021, está conformada por los departamentos de Antioquia y Caldas integrando 152 municipios.

Figura 4: Región Administrativa y de Planificación Eje Cafetero



Fuente: Elaboración propia

La posición geográfica y cercanía espacial, cultural y productiva de estos departamentos, ha permitido generar en ellos ejes de desarrollo en torno a la producción y comercialización de café. En esta región hay presencia de diferentes escalas de urbanización que van desde el nivel de conurbaciones como Manizales-Villamaría, Pereira-Dosquebradas y Armenia- Calarcá, a zonas con procesos de metropolización que se dan alrededor de las capitales de departamento, entre estas la RCSC, las cuales se articulan a lo largo de un corredor urbano regional que se consolida con la Autopista del Café (Gaviria Ríos, 2017, p.157). En ese sentido, los municipios respectivos son Manizales, Chinchiná, Villamaría, Palestina y Neira, del departamento de Caldas; Pereira, La Virginia, y Dosquebradas, de Risaralda.

La RAP Eje Cafetero tiene su antecedente próximo en la ciudad-región Eje Cafetero, en la que se evidencia la configuración de un sistema de ciudades que integra 15 municipios de los departamentos de Caldas, Risaralda, Quindío y Valle del Cauca. La ciudad-región según Gaviria Ríos (2020) es “un sistema de ciudades en el que confluyen unidades de diverso tamaño, que toma forma fundamentalmente a partir de una dinámica relacional sustentada en un flujo sostenido de interacciones socioeconómicas claramente favorecidas por la proximidad geográfica existente” (p.3).

En esta “ciudad-región Eje Cafetero” se forman conglomerados urbanos que se derivan de procesos de metropolización alrededor de las capitales de departamento (Manizales, Pereira, Armenia) articulando municipios como Chinchiná, Villamaría, Palestina, Neira, Cartago, La Virginia, Dosquebradas, Santa Rosa de Cabal, Calarcá, Circasia, La Tebaida y Montenegro. “En el caso particular del Eje Cafetero, la ciudad-región ha sido entendida como un sistema de ciudades que, además de poseer una ciudad central, cuenta con otras ciudades dotadas de fuerte personalidad histórica y de elementos de centralidad urbana” (Arango, 2005, p.112).

Así pues, la RCSC como territorio metropolitano localizado en la RAP Eje Cafetero se consolida también, no solo a partir de los hechos metropolitanos, sino también a través de hechos regionales que se derivan de las relaciones de los cuatro departamentos que conforman la RAP, haciéndolo parte de una región a mayor escala que involucra relaciones de índole económico, sociocultural y político. Asimismo, esta localización estratégica de la RCSC potenciaría la generación de riqueza a través de la vocación agrícola y las ventajas comparativas en materia de recursos naturales de la RAP; igualmente, el grado de especialización que alcanzan los departamentos que la conforman, especialmente en materia turística asociada a la producción de café.

Por otro lado, en lo que respecta a la división político-administrativa de los cinco municipios de la RCSC, el Plan de Ordenación y Manejo de la Cuenca Hidrográfica (POMCA) del río Chinchiná, presenta las siguientes características:

Manizales

La alcaldía del Municipio de Manizales, mediante el Decreto Extraordinario No. 0042 del 28 de febrero de 2005, asigna el nombre a las comunas y corregimientos, atendiendo a facultades conferidas por el artículo 21 del Acuerdo Número 589 de agosto 31 de 2004. Manizales, en su parte urbana posee 11 comunas, su parte rural posee siete corregimientos y 62 veredas, entre las cuales el DANE identifica 11 centros poblados. Tiene un área aproximada de 440.46 Km².

Villamaría

Acuerdo municipal 070 de 2007 por medio del cual se modificó el PBOT en su artículo 57, quedaron establecidas 35 veredas, las que coinciden según la Carta Estadística 2001-2002 (la cual incluye adicionalmente el páramo en el Parque Nacional Natural Los Nevados). Los centros poblados, según DANE, que estarían dentro de la cuenca, serían aquellos cuyos nombres coinciden con los de las veredas y en total serían 13. Su área aproximada es de 455.48 Km².

Chinchiná

El numeral 3 del Acuerdo municipal 030 de 1999, hace alusión a la definición de veredas, y no menciona corregimientos. Según la Carta estadística del 2001-2002 posee 21 veredas de las cuales 6 pertenecen a la cuenca, según el Sistema de Información Geográfica (SIG) de Corpocaldas (2012). Ninguno de los centros poblados reseñados por el DANE pertenecería a la cuenca. Su territorio tiene un área aproximada de 108.15 Km².

Neira

Según el Decreto municipal 26 de 2000, quedó establecido que tiene 43 veredas, de las cuales 7 pertenecen a la cuenca, según SIG de Corpocaldas (2012). Uno de sus centros poblados pertenece a la cuenca. Su extensión es de 324.15 Km².

Palestina

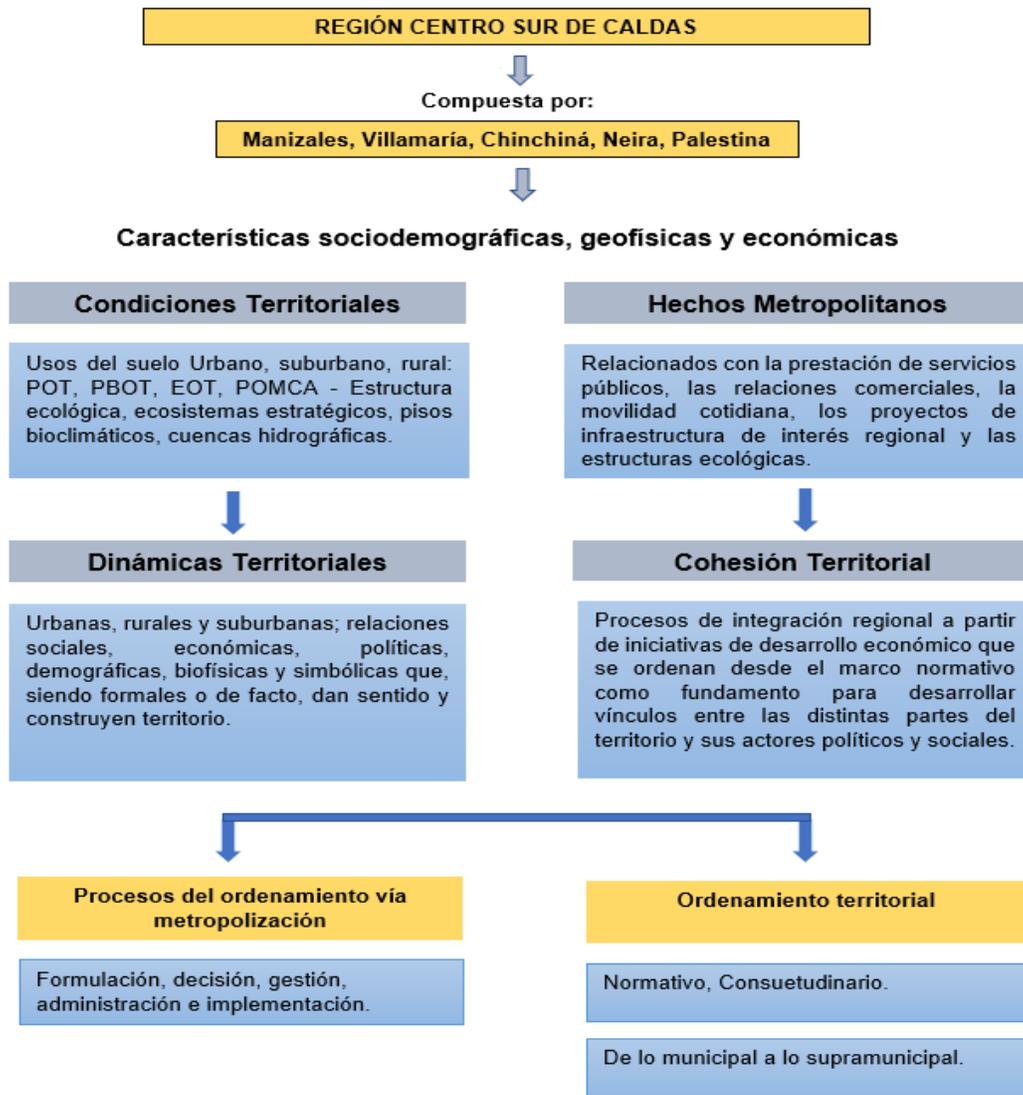
Por su parte, el PBOT del Municipio de Palestina, adoptado mediante los decretos municipales 879 y 1504 de 1998 no menciona el tema de la división político-administrativa de dicha entidad territorial. Según lo establece el SIG de Corpocaldas (2012) este municipio posee 16 veredas de las cuales 9 se encuentran en jurisdicción de la cuenca del río Chinchiná; su extensión geográfica es de 112.41 Km². Arauca es el único corregimiento de este municipio.

Respecto a vías, la Región Centro Sur se comunica por carretera con la región Occidente, que a su vez le permite la conexión con el departamento de Antioquia, principalmente con la ciudad de Medellín. Por el oriente se comunica con las ciudades de Bogotá e Ibagué. Por el sur con el departamento de Risaralda especialmente con la ciudad de Pereira. A través de Pereira se integra con el departamento del Valle y su capital, Cali y con municipios del departamento del Quindío y la ciudad de Armenia. Por el norte de la ciudad de Manizales una red vial une la región Centro Sur con la región Norte.

Según los criterios para la conformación del Área Metropolitana presentados por la Gobernación de Caldas (2018) cada municipio, de acuerdo con sus planes de gobierno actuales, presenta una visión de desarrollo distinta: Chinchiná busca ser un eje de conexión del territorio, Manizales un territorio de bienestar, Neira busca el rescate de valores ancestrales en tanto Palestina desea ser un municipio responsable socialmente y de equidad y Villamaría un municipio de innovación social. Chinchiná y Neira declaran su interés en ser ejes articuladores en el territorio, donde el Paisaje Cultural Cafetero (PCC) es un factor esencial de esta dinámica. Es claro el énfasis de Villamaría hacia el turismo y el desarrollo agropecuario, mientras que Manizales expresa un claro énfasis en

la educación y el emprendimiento, buscando un desarrollo sustentable y una integración estratégica con el territorio (Gobernación de Caldas, 2018). Aspiraciones que se sustentan a partir de condiciones territoriales actuales y que emergen como potenciales para cohesionar el territorio.

Figura 5: Características sociodemográficas, geofísicas y económicas de la USEA



Fuente: elaboración propia.

Las características sociodemográficas, geofísicas y económicas hacen parte de las fuerzas que dinamizan un territorio metropolitano. Dichas fuerzas se basan en las condiciones territoriales, en los hechos metropolitanos y en las dinámicas que permiten la cohesión del territorio. Los hechos metropolitanos surgen de las condiciones territoriales, naturales, económicas y sociales que presenta, en este caso, la RCSC y de esta forma, pueden dar sustento normativo a la propuesta política de crear un Área Metropolitana integrando los cinco municipios que conforman esta región.

En tal sentido, revisar el marco normativo sobre conformación de áreas metropolitanas en Colombia e indagar avenencias a partir de las realidades y condiciones que se manifiestan en la RCSC, permite pensar en la aplicabilidad de crear un Área Metropolitana que integre los cinco municipios de este territorio metropolitano.

La indagación sobre el marco normativo que tiene incidencia en la eventual conformación de un Área Metropolitana en el territorio de estudio, se convierte en un elemento fundamental a la hora de identificar tanto los factores estructurales, como también los aspectos políticos y económicos que tienen impacto y conceden características particulares a esta figura que se quiere crear en la RCSC. De igual modo, esta indagación permite encontrar elementos que establecen condiciones para su conformación, principios rectores, definiciones institucionales e instrumentos que sustenten esta apuesta política de gestión territorial, que busca orientar las acciones encaminadas al mantenimiento, el desarrollo y la cohesión del territorio. Entre los principales antecedentes están la reforma constitucional de 1968, que permitió crear la figura de Área Metropolitana en Colombia; el Decreto-Ley 3104 de 1979, que dio lugar a la constitución de las primeras áreas metropolitanas en la década de los ochenta, y la Ley 1625 de 2013 que dicta normas orgánicas para dotar a las Áreas Metropolitanas de un régimen político, administrativo y fiscal.

El marco normativo que establece las condiciones para la conformación de Áreas Metropolitanas en Colombia, así como sus competencias, ha venido ampliándose desde

la promulgación de la reforma constitucional de 1968 que permite su creación, pero no reglamenta su funcionamiento. Solo hasta la promulgación del Decreto-Ley 3104 de 1979 se definieron las condiciones para la creación y el funcionamiento de las áreas metropolitanas. Posteriormente, la Ley 128 de 1994 crea disposiciones específicas concernientes a las capacidades, la organización administrativa y los ingresos de las AM en el país (Roldán Alzate, 2017). Al respecto, la Universidad Nacional (2016) describe que "el aumento acelerado de las aglomeraciones urbanas supera los alcances normativos que regulan el ordenamiento territorial y exigen la creación de nuevas formas territoriales ante el notorio crecimiento de la población y las concentraciones de facto en determinados espacios geográficos" (p.5).

La reforma Constitucional de 1968, disponía que:

Para la mejor administración o prestación de servicios públicos de dos o más municipios del mismo departamento, cuyas relaciones den al conjunto las características de un área metropolitana, la ley podrá organizarlos como tales, bajo autoridades y regímenes especiales, con su propia personería, garantizando una adecuada participación de las autoridades municipales en dicha organización.

Las áreas metropolitanas se constituyeron entonces como entidades administrativas autorizadas por la Constitución Política de Colombia para llevar a cabo funciones de planificación y coordinación conjunta, así como la prestación de servicios de dos o más municipios, en un momento histórico en el que ya se manifestaban expresiones de metropolización que posteriormente serían más frecuentes. En concordancia con lo anterior, la Constitución Política de 1991 reguló dicha figura, aportando a la trayectoria normativa en la materia, que se ha venido ampliando, como se presenta a continuación.

Tabla 2: Regulación legal de las Áreas Metropolitanas

Documento	Artículo(s)	Descripción
Reforma constitucion al de 1968	198	La figura de área metropolitana fue introducida por primera vez en la reforma constitucional.
Ley 9 de 1989	1, 2	<p>Reglamenta la formulación de los planes de desarrollo de conformidad con la política nacional y departamental, las técnicas modernas de planeación urbana y con base en la coordinación del desarrollo urbano-regional.</p> <p>Indica que en las áreas metropolitanas el plan de desarrollo o plan de desarrollo simplificado expedido por la junta metropolitana prevalecerá sobre los planes que adoptaren los municipios que integran el área en las materias que son de competencia de las respectivas áreas.</p>
Decreto-Ley 3104 de 1979	1, 4, 5, 6, 10,17,17,18, 19,20,21,22, 23,24,25	Se caracteriza el área metropolitana, se reglamenta y dictan normas para la organización, funcionamiento y se concretan las condiciones para la creación de esta figura.
Constitución Política de Colombia de 1991	319	Autoriza la formación de áreas metropolitanas como entidades administrativas a partir de relaciones económicas, sociales y físicas de dos o más municipios.
Ley 99 de 1993	55	Otorga competencias a las áreas metropolitanas, dentro de su perímetro urbano, en materia ambiental, cuando los municipios en su jurisdicción suman más de 1.000.000 de

		<p>habitantes, son idénticas a las de las corporaciones autónomas regionales, es decir, las áreas metropolitanas son encargadas de la expedición de licencias ambientales y permisos, y del control de los vertimientos y las emisiones contaminantes, la disposición de desechos sólidos y de residuos peligrosos, así como de dictar las medidas de mitigación del daño ambiental y ejecutar procesos de saneamiento.</p>
Ley 128 de 1994	5, 6, 14, 22	<p>Otorga disposiciones específicas concernientes a las capacidades, la organización administrativa, la constitución, la relación con los municipios integrantes y los ingresos de las áreas metropolitanas en el país.</p>
Ley 136 de 1994	5	<p>Permite de forma voluntaria, la asociación de dos o más municipios conformada con un propósito común de desarrollo, previamente identificado por los integrantes para desarrollar un modelo de planificación integral conjunto.</p>
Ley 388 de 1997	9, 10, 11	<p>Se consignan detalladamente los lineamientos para los planes de ordenamiento territorial, Esta ley concibe las áreas metropolitanas como un ente de planeación de nivel superior a los municipios, pero inferior al nivel departamental y nacional, y antepone las directrices de las áreas metropolitanas sobre las municipales, haciendo obligatoria su consideración para la formulación de los POT municipales.</p>
Decreto 170 de 2001	10, 11, 12, 27, 35	<p>Este decreto del Ministerio de Transporte es el que reglamenta el servicio público de transporte terrestre automotor colectivo en el ámbito local. Cuando existe un</p>

		<p>área metropolitana en términos funcionales, es decir, un área conurbada, bien sea que se haya declarado un área metropolitana o no, este decreto les confiere a los municipios la competencia para ejercer en común la función de autoridad de transporte público colectivo o crear una autoridad única de transporte metropolitano.</p>
Sentencia 375 de 2002. Corte Constitucional al	5	<p>Establece la consulta popular para las áreas metropolitanas como requisito para su creación. No es posible extender este requisito retroactivamente a las creadas antes de la vigencia de la ley 128 de 1994, es decir que, las áreas metropolitanas ya constituidas, continuarán vigentes sin el lleno de los requisitos señalados en este artículo para su creación y seguirán funcionando con las atribuciones, financiación y autoridades establecidas en esta ley. <i>Nota: declarado exequible la corte constitucional mediante dicha sentencia.</i></p>
Ley 1454 de 2011	9, 14, 15, 25	<p>Dicta normas orgánicas sobre ordenamiento territorial y modifica otras disposiciones. El Gobierno Nacional promoverá la conformación de esquemas asociativos a través de incentivos a las regiones administrativas y de planificación, regiones de planeación y gestión, provincias administrativas y de planificación, áreas metropolitanas y entidades territoriales económicamente desarrolladas, para que se asocien con las más débiles. Determina que dos o más áreas metropolitanas de un mismo departamento o de varios departamentos, podrán asociarse para organizar conjuntamente la prestación de</p>

servicios públicos, la ejecución de obras de ámbito regional y el cumplimiento de funciones administrativas propias, mediante convenio o contrato-plan suscrito por los directores de las áreas metropolitanas respectivas, previamente autorizados por sus juntas metropolitanas.

De igual forma, dicta los lineamientos para que, tanto las áreas metropolitanas que se encuentren constituidas a la entrada en vigencia de la presente Ley, como en las áreas metropolitanas a constituir a partir de la Ley 1625 de 2013, cada concejo municipal a iniciativa de su alcalde expida un acuerdo en el que se señalen las fuentes y los porcentajes de los aportes a los que se compromete el respectivo municipio con destino a la financiación de las funciones de la entidad.

En desarrollo de lo previsto en el artículo 319 de la Constitución Política, además de los recursos que integran el patrimonio y renta de las áreas metropolitanas, el proyecto de constitución de la misma regulado por el artículo 5o de la Ley 128 de 1994 debe precisar las fuentes de los aportes de las entidades territoriales que formarán parte de la misma, así como los porcentajes de tales aportes, de conformidad con lo previsto en el artículo 22 de la Ley 128 de 1994.

Ley 1625 de 2013	1, 2, 3, 6, 7, 8	Dicta 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 con sus funciones. De otra parte,
------------------	------------------	---

	señala su objeto, naturaleza, competencias, funciones, constitución, entre otras.
Ley 1993 de 1, 2, 3 2019	Modifica el porcentaje de participación para la conformación de Áreas metropolitanas.

Fuente: Elaboración propia

En este documento se cita el marco normativo como un conjunto general de normas y criterios que establecen la forma en que deben desarrollar y orientar las acciones para las áreas metropolitanas. Estas a su vez se enmarcan en la Constitución Política de Colombia como carta magna. Sin embargo, no se ahondó en estas, ni en la ley 388 de 1997, por la cual se reglamenta el ordenamiento territorial en Colombia o la Ley de áreas metropolitanas, ley 1625 de 2013, toda vez que, en esta etapa del trabajo, solo se pretendió indagar la relación entre la disposición y el contenido de los instrumentos normativos, así como los puntos de encuentro para efectos de la conformación del área metropolitana de la RCSC.

A partir de dicha indagación, se buscó determinar la correspondencia entre los hechos metropolitanos, las condiciones territoriales y los criterios normativos que pudieran viabilizar la propuesta política de crear una figura de esta naturaleza en el territorio de estudio. En consecuencia, cabe destacar que el marco normativo en Colombia sobre áreas metropolitanas y ordenamiento territorial no menciona la conurbación como un fenómeno condicionante para la asociatividad de municipios o la conformación de un Área Metropolitana por parte de un conglomerado de municipios que presentan dispersión urbana.

Capítulo II

PROCESOS DE METROPOLIZACIÓN: UNA CONSTRUCCIÓN CONCEPTUAL

Los territorios expresan transformaciones a lo largo del tiempo, muchas de ellas derivadas del fenómeno de la globalización. “Por supuesto, su efecto sobre los procesos de urbanización y metropolización se ha acrecentado enormemente, modificando también las distintas percepciones e identidades de las ciudades y sus habitantes” (Cilento Sarli, 2001, p.243). Esos territorios son diversos y están atravesados por diversas fuerzas que generan tensiones, pero también formas de vínculo, cohesión territorial, sobre lo cual Cabeza Morales & Gutiérrez Rey (2015) describen como el nivel de aplicación de un proyecto colectivo de desarrollo que, a través de instrumentos como el ordenamiento territorial, propende por la relación armónica de diferentes dimensiones de lo territorial. De igual manera, las formas de vínculo pueden contar con un trasfondo histórico. Las distintas formas de articulación de estos territorios diversos, se entienden a través del concepto de metropolización que se presenta como un proceso que permea distintos espectros de la vida, como los ámbitos social, económico, ecológico, político y administrativo (Montejano, 2013, p.39).

Es importante señalar que la metropolización, entendida desde una perspectiva territorial, invita a pensar que un territorio como el de la RCSC, es el resultado de un conjunto de territorios metropolitanos con características particulares. Los territorios metropolitanos de la RCSC son una realidad geográfica, que se ha venido consolidando históricamente. Indovina (2007) sostiene que la metropolización del territorio, sería la tendencia a la integración de varios conjuntos urbanos e incluso de los territorios de urbanización dispersa. Estos territorios metropolitanos (Font, s. f., p.1), como ámbitos de integración funcional, económica y social, más allá de la contigüidad física de sus asentamientos, cuentan con características disímiles que incluyen la presencia de morfologías y

dinámicas rurales, las cuales han solido tener un lugar marginal en los abordajes conceptuales de los procesos de metropolización.

Teniendo en cuenta a Martínez Toro (2016), podría afirmarse que la RCSC como territorio metropolitano se ha extendido para cubrir un espacio regional en forma de archipiélago, que además se encuentra conectado con una red de interdependencia de ámbito global. Asimismo, la RCSC, que parece denotar rasgos de archipiélago metropolitano (Indovina, 2012), revela la cualidad metropolitana del territorio y formas de articulación en diversos centros, formando un tejido territorial complejo, aunque con diferentes intensidades, pero fuertemente integrado.

En esa medida, en esta tesis se busca comprender algunas características del proceso de metropolización de la RCSC, por un lado, su cohesión histórica y geográfica, a través de las nociones de hechos metropolitanos (Ley de Áreas Metropolitanas, 2013), como fenómenos económicos, sociales, ambientales, físicos, culturales y políticos que impactan el territorio y, del análisis de las formas históricas de articulación; por otra parte, la manera en que la dispersión urbana y la presencia de territorios rurales hacen parte de este proceso de metropolización.

Conceptos como el de dispersión urbana de Font (s. f.) y archipiélago metropolitano de Indovina (2012) apuntan a un territorio metropolitano que no requiere estrictamente de la continuidad territorial para crear y mantener activas sus relaciones metropolitanas que terminan trazando redes de articulación y consecuencias sobre el territorio. Así como se evidencia dispersión urbana y presencia de territorios rurales en la RCSC, también se denota un proceso de conurbación entre los municipios de Manizales y Villamaría, término que puede ser aplicado tanto al proceso como al resultado (Geddes, 1915, p.178).

A partir de lo anterior y con la idea de situar conceptualmente el tema y el problema de investigación del que se ocupó esta tesis de maestría, se hizo necesario identificar y

emplear un conjunto de perspectivas de análisis y de conceptos que permitieran comprender desde la perspectiva de los estudios territoriales el asunto de la metropolización en la RCSC. Asimismo, esta aproximación conceptual permitió llevar a cabo un consenso respecto del lenguaje, a los conceptos clave que se usaron con mayor frecuencia a lo largo del trabajo de investigación, los cuales a su vez facilitaron la identificación de fuentes primarias y secundarias sobre las cuales se sustentó la investigación.

El territorio se ha convertido en un concepto cada vez más utilizado y discutido en las Ciencias Sociales y otras disciplinas. Usualmente el término se utilizaba desde una perspectiva de la geografía clásica, limitándose meramente al espacio físico de la soberanía o la jurisdicción de un país o sus unidades administrativas (Rodríguez, 2010).

Por su parte Capel (2016) afirma que

No existe un territorio en sí, sólo existe un territorio para alguien que puede ser un actor social, tanto individual como colectivo, que lo influye desde la planeación y el ordenamiento territorial, hasta el decoro del hogar o el acceso a los recursos. (p.14)

No se trata de desaprobación este tipo de visiones indispensables para la comprensión de su origen, pero resulta más significativo aclarar los “momentos de cambio” de la epistemología geográfica (Raffestin, 1980). Si bien la geografía clásica toma el territorio en términos espaciales y de delimitaciones, no deberíamos obviar esta perspectiva en la comprensión actual de la geografía que supone una cantidad más amplia de factores y actores sociales que interactúan en lo que clásicamente era reducido a lo estrictamente físico. No obstante, sí existen diferentes posturas críticas a la geografía clásica sobre su énfasis en el espacio físico en las que podemos encontrar el fundamento o génesis de una concepción del territorio como contenedor de las acciones sociales y las relaciones de poder e interacción entre los sujetos que lo conforman; al respecto Nates (2013), dice

que “a partir de la década del setenta, los estudios en geografía comenzaron a diversificarse, gracias a la inclusión de una perspectiva humanista. Esto permitió ampliar las reflexiones, puesto que el territorio ya no era considerado únicamente como un espacio físico” (p.10).

De esta forma, espacio y territorio no son términos equivalentes, y aunque existe una relación inextricable en ambos conceptos, algunos geógrafos vincularon en sus análisis evidentes confusiones por haberlos utilizado de manera indiferente, según Raffestin (1980). Estos usos, impiden hacer distinciones útiles y necesarias en los distintos trabajos y análisis geográficos.

Es esencial entender que el espacio antecede al territorio, que éste último se genera a partir del espacio y que es la consecuencia o el resultado de la acción de un conglomerado de agentes⁴, es decir, de las relaciones entre estos que están vinculadas y en constante interacción. Al apropiarse, concreta o abstractamente (mediante la representación, por ejemplo), de un espacio, los agentes lo “territorializan”. Lefebvre, citado en Raffestin (1980), expresa perfectamente el mecanismo por el cual el espacio pasa a ser territorio: “la producción de un espacio, el territorio nacional, espacio físico, delimitado, modificado, ocurre cuando es transformado por las redes, circuitos y flujos instalados en él: rutas, canales, vías de tren, circuitos comerciales y bancarios, carreteras y rutas aéreas, etc.” Se entiende entonces que, desde esta perspectiva, el territorio es un espacio en el que se ha proyectado trabajo, energía e información y que, en consecuencia, revela relaciones marcadas por el poder. El espacio es la “prisión original” el territorio es la prisión que los hombres se dan a sí mismos. El espacio es, pues, anterior y precede a cualquier acción. El espacio está “dado” como una materia prima y antecede a cualquier acción. “Lugar” de posibilidad, es la realidad material previa a cualquier

⁴ En este sentido, se hace referencia a la población, grupos sociales de diferente escala, poder político, empresas, organizaciones, instituciones públicas y privadas que generan redes de interacción mediante su accionar, dan sentido y construyen el territorio.

conocimiento y a cualquier práctica, de las cuales será objeto a partir del momento en que un agente manifieste una intencionalidad respecto a ese lugar. El territorio, evidentemente, se apoya en el espacio, pero no es el espacio sino una producción a partir de este. Es la producción para todas las relaciones de los recursos y se inscribe en un campo de poder (Raffestin, 1980).

Sobre la definición del concepto de territorio, Raffestin hace una crítica a la concepción ratzeliana aludiendo a que existe una tendencia clara a concebir el territorio como el poder estatal, y que en esta concepción se reduce específicamente a los conflictos que serían solamente los relacionados entre Estados (guerra entre Estados) y que otras formas de conflictos en esta mirada no serían consideradas. En su postura, Raffestin se vincula notablemente al paradigma de Gottmann, otorgando mayor relevancia a una geografía política teniendo en cuenta al territorio, la visión sobre el control de éste. En conclusión, Raffestin entiende por territorio aquella manifestación espacial del poder fundamentada en relaciones sociales, relaciones que están determinadas, en diferentes grados, por la presencia de energía, acciones y estructuras concretas y de información, acciones y estructuras simbólicas que, para el caso del territorio de estudio, se traducen en la propuesta de los actores políticos y sociales de crear un Área Metropolitana a partir de los hechos metropolitanos y las distintas relaciones que se manifiestan en los municipios que integran la RCSC, y en consecuencia una coordinación interjurisdiccional asociada a una nueva escala de gobernanza en el territorio.

Según Raffestin (1980), el territorio se construye a partir del espacio, es el resultado de la acción de los distintos agentes sobre éste, desde el Estado a los individuos, pasando por todas las organizaciones que actúan en el mismo. En relación con la propuesta política para la conformación de un Área Metropolitana en la RCSC, esta emerge no solo desde la Gobernación de Caldas y las administraciones municipales como entidades administrativas del Estado, sino también de distintas organizaciones y agremiaciones de la región que se han involucrado en esta acción colectiva y han participado de diferentes maneras, tanto en la definición del territorio metropolitano, como en la apuesta política de

crear un área metropolitana y dotar de nuevas cualidades a ese territorio que han contribuido a conformar.

En el proceso de apropiación y transformación del espacio, los distintos agentes territorializan o producen el territorio, lo que implica la determinación de límites y la creación de diferentes concepciones de territorio dentro de las cuales podemos mencionar: el territorio como entidad administrativa, entendida como espacio de las competencias; el territorio como patrimonio o herencia del pasado, o el territorio como construcción social que contribuye a la identidad local en relación con la acción colectiva de los agentes. Según esto, todos los territorios tienen en mayor o menor medida un grado de originalidad, así mismo de subjetividad, elementos particulares y diferenciadores para las comunidades que han construido dicho territorio, se trata de un resultado o producto artificial construido sobre el espacio físico, moldeado por el hombre, en el que interactúan una cantidad de factores económicos, sociales, culturales y políticos sobre los que se presenta una relación directa o indirecta sobre los lugares de los cuales se apropia y que contribuyen a moldear el propio territorio. Así entonces los territorios no son desconectados y estáticos, son más bien interconectados con otros territorios más allá de sus diferencias particulares en constante intercambio.

Otro concepto que permite comprender el fenómeno definido en la introducción de este trabajo para responder a la pregunta de investigación es el de cohesión territorial. Según Cabeza-Morales (2015) para el caso de países como Colombia, a nivel académico se asocia el uso del término de cohesión territorial con procesos de integración regional, a partir de iniciativas de desarrollo económico que facilitan la competitividad.

Al tratar el concepto de cohesión territorial, se reconocen en este los procesos sociales estructurantes más allá de los económicos y productivos. En este también se incluyen procesos del ámbito político pero que permiten la integración de los diferentes agentes y factores de la vida territorial para la gestión de un proyecto y el ordenamiento del territorio. En este sentido Cabeza-Morales (2015) sostiene que la cohesión territorial también es

entendida como la capacidad de las instituciones a distintos niveles (central, regional, local) para mitigar brechas o desequilibrios en los territorios.

La cohesión territorial podría definirse como un fundamento para las actuaciones públicas con miras al logro de objetivos como crear vínculos entre los agentes que hacen parte de una comunidad territorial y permitir su acceso equánime a servicios y equipamientos, permitir la configuración territorial asumiendo el respeto a la diversidad y las particularidades, como también busca la mejor conectividad de dicho territorio con otros territorios vecinos (Cabeza-Morales, 2015). La cohesión territorial no solo se define en términos políticos sino también sociales, pues son las políticas públicas enmarcadas en la cohesión territorial las que generarían el beneficio para los habitantes del territorio. La cohesión territorial puede ser interpretada a partir de lo anterior como un fin o un conjunto de acciones encaminadas a reducir o mitigar los desequilibrios más que a integrar territorios.

La cohesión territorial implica la diversidad y la complementariedad territorial como fundamento para alcanzar su objetivo y sus dimensiones socioculturales, económico-productivas, políticas institucionales y físico-ambientales. Estas posibilitan articular las configuraciones territoriales diferenciadas y complementarias (flujos, redes, vínculos y equipamientos, entre otros) promoviendo el aprovechamiento del capital territorial y el crecimiento económico. De esta forma, la conurbación, en el caso de Manizales y Villamaría y las relaciones complementarias entre los municipios que integran la RCSC imponen retos políticos que obligan a trabajar armoniosamente, en el marco de un proceso de metropolización con miras a posibilitar la conformación de un Área Metropolitana, a partir de la articulación de las bondades que presenta cada municipio. La cohesión territorial puede entenderse, también, como el nivel de aplicación de un proyecto colectivo de desarrollo que contempla la relación armónica de las diferentes dimensiones de lo territorial, desde lo endógeno, en pro de la equidad y la integración territorial (Cabeza-Morales, 2015).

Por lo tanto, la cohesión territorial es implícita en un proceso de metropolización puesto que esta busca configurar un proyecto territorial común, partiendo de la complementariedad que permita articular, comunicar las distintas partes del territorio y mitigar los desequilibrios y desigualdades aprovechando las fortalezas y rasgos inherentes de cada uno de ellos. Se trata además de buscar la cohesión o coherencia interna del territorio, así como la mejor conectividad, en este caso, de municipios que presentan estrechas relaciones y buscan integrarse a partir de la figura de Área Metropolitana.

De esta forma, la metropolización se destaca como un fenómeno producto de complejización de funciones y expresiones urbanas en un territorio e implica diferentes dinámicas en las que un conglomerado de municipios interactúa a través de intercambios económicos, redes de contacto y formas organizadas de proximidad, aumentando su umbral de interacción a una escala supra local que gravita sobre un municipio núcleo.

Al respecto Montejano (2013) argumenta que

Si la metropolización del territorio se entiende como una acción, los agentes metropolizantes que posibilitan esta nueva realidad física del territorio metropolizado, serían los que tiendan a transformar el territorio en uno donde aparezcan dinámicas urbanas en las que anteriormente no las había, que tiendan a producir una integración funcional paulatina entre los distintos conjuntos urbanos y donde se observe claramente el doble proceso de dispersión-concentración... (p.41)

En contexto, cabe mencionar también la noción de “metropolización del territorio” de (Indovina, 2007), comprendida no como la expansión física del hecho urbano-metropolitano, sino como la integración en un solo conjunto de diferentes áreas urbanas dispersas, entre las cuales se asientan interrelaciones e interdependencias desde la dimensión económica, social y cultural, configurando de esta forma una estructura que

se ordena según una red de jerarquías, y que propende a extenderse por el conjunto del territorio.

Igualmente, Indovina (2007) describe que la metropolización del territorio, sería la tendencia a la integración de varios conjuntos urbanos e incluso de los territorios de urbanización dispersa. Es una integración completa que incluye las actividades económicas, las relaciones sociales, las actividades relacionadas con la vida cotidiana, la cultura, etc. Es decir, la metropolización no hace referencia simplemente a factores de urbanización, sino que se muestra como un proceso que vincula distintos aspectos de la vida: lo social, económico, ecológico, cultural, y político-administrativo, y si bien por área metropolitana se concibe a un territorio conformado y determinado por partes integradas entre sí funcionalmente, la metropolización del territorio surge como el proceso observado a partir de esa integración. Ruiz (2015) Afirma que:

El fenómeno de la metropolización está convocando buena parte de las preocupaciones y los asuntos de las políticas públicas sobre urbanización y desarrollo económico, pues si bien es cierto el lugar sustancial que ha significado el desarrollo de las ciudades en las transformaciones económicas, también lo es que muchas de ellas, una vez alcanzan un patrón de crecimiento, tienden a expandir su continuidad física y funcional. (p. 53)

De esta manera, los territorios metropolizados, presentan fuertes relaciones de interdependencia entre la ciudad núcleo con los municipios vecinos, involucrando también, territorios rurales circundantes, generando así, la posibilidad de crear nuevas entidades político-administrativas a mayor escala, partiendo de la existencia de hechos metropolitanos.

El régimen legal para las áreas metropolitanas establece que, 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” (Ley de Áreas Metropolitanas, 2013).

En contexto del ordenamiento territorial y en el marco de una propuesta de ley especial para la conformación de una región metropolitana entre Bogotá D.C. y los municipios circunyacentes, han sido considerados otros criterios para redefinir los hechos metropolitanos, lo que deja de manifiesto aspectos importantes que no se tienen considerados en el marco normativo concerniente a la creación de Área Metropolitanas en Colombia. A partir de esta idea, la Secretaría Distrital de Planeación de Bogotá trabajó en la redefinición de los hechos metropolitanos. Así, se propuso que los hechos metropolitanos sean definidos como “aquellos fenómenos económicos, sociales, tecnológicos, ambientales, físicos, culturales, territoriales, políticos o administrativos, que son el origen de relaciones funcionales y de interdependencia urbano-rural entre dos o más de los municipios que conforman el Área Metropolitana” (Secretaría Distrital de Planeación, 2014, p.19). En tal caso, se incorpora la noción de relaciones funcionales y de interdependencia entre dos o más municipios en los ámbitos urbano o rural, marcando un punto de inflexión en las definiciones y propuestas de metropolización en Colombia.

Lo anterior no significa que la redefinición de hechos metropolitanos realizada por la Secretaría Distrital de Planeación de Bogotá incluya la aplicación en casos como el territorio que acá se estudia, es decir, para la RCSC. Sin embargo, se pretende poner de manifiesto como precedente en la inclusión y nuevas definiciones en materia de ordenamiento territorial en lo que respecta a las relaciones funcionales y de interdependencia entre lo urbano y rural que, hasta la actualidad poco o nada se describe en el marco normativo, especialmente en la Ley 1625 de 2013.

Los hechos metropolitanos que se han configurado históricamente en la RCSC y que se presentan en este trabajo, podrían darle sentido a la propuesta política de crear un Área Metropolitana. Estos están sustentados en la movilidad y transporte público, desarrollo vial y conexiones, proyectos de infraestructura, centros de acopio, disposición de

residuos sólidos, servicios públicos, servicios de educación y áreas de interés ambiental compartidas, tanto en la zona urbana como rural.

De esta forma, es pertinente asumir que la fuerza dinamizadora de estos hechos metropolitanos en la RCSC se explica por una lógica de integración basada en condiciones territoriales, geográficas y de afinidad política y social entre las distintas partes del territorio. Dinámicas históricas de los cinco municipios que comparten sus fronteras y se configuran a través de la cohesión territorial.

Por otra parte, los procesos de integración regional permiten la mejor conectividad con otros territorios vecinos. Dicha integración, como parte del ordenamiento del territorio, trae implícitas condiciones territoriales en los que se involucran los usos del suelo urbano, suburbano y rural ordenados desde los POT, PBOT, EOT y el POMCA del río Chinchiná. También es relevante en la integración regional, la estructura ecológica, los ecosistemas estratégicos, los pisos bioclimáticos, el Paisaje Cultural Cafetero (PCC) y el Parque Nacional Natural de los Nevados (PNNN) que fortalecen esas condiciones territoriales bajo las cuales se desarrolla un territorio. Esas condiciones se vinculan a elementos tangibles e intangibles que permiten la sustentabilidad y la viabilidad de crear un Área Metropolitana en la RCSC.

A partir de lo que describe Indovina (2007) como metropolización del territorio, es decir, la integración de varios conjuntos urbanos e incluso de los territorios de urbanización dispersa, se puede crear un Área Metropolitana. Igualmente, Indovina (2012) nos dice que “Con el término “área metropolitana” se entiende (en general) un territorio fuertemente jerarquizado: hay un centro (la gran ciudad) y una serie de ciudades satélite pequeñas y medianas (difusas en el territorio circundante) ligadas al primero según líneas jerárquicas” (p.85).

Para el caso de la RCSC, la pretensión de gestionar el territorio a través de esta figura, obedece no solo a las necesidades que demanda la región sino también a intenciones

políticas que propenden al desarrollo económico de esta, a partir de las relaciones socioespaciales de Manizales como ciudad núcleo con los demás centros urbanos y el área rural circundante para establecer relaciones, que más allá de su integración física, busca involucrar entidades político-administrativas diferentes pero con una estrecha interdependencia. De esta manera, es posible señalar, siguiendo a Álvarez (2011) que

En la aglomeración, sin embargo, el proceso se inicia bajo la influencia de una sola ciudad, que a través de las fuerzas de irradiación afecta a los núcleos próximos, contagiándoles su desarrollo y, por ende, su carácter urbano. Aquí las relaciones de dependencia son parte fundamental del proceso. (p.1)

Por tanto, un área metropolitana como figura supramunicipal, obedece a la existencia de hechos metropolitanos en virtud de las relaciones sociales, económicas, políticas, demográficas, biofísicas y simbólicas, formales o de facto, que se da entre la población y el territorio en que se desenvuelve. Es a partir de los hechos metropolitanos consuetudinarios, en el caso de la RCSC, que se ha dado la propuesta política para crear una nueva forma de gestionar el territorio. Municipios próximos entre sí que establecen relaciones unos con otros, pero a pesar de su cercanía, no logran establecer un continuo urbano o una conurbación; identificamos para tal caso la existencia de una condición territorial conocida como dispersión urbana, haciendo alusión a la distancia en que se sitúan los municipios de la región de estudio, y por ende la separación física de sus cabeceras municipales y en consecuencia la no continuidad en la aglomeración urbana.

Así mismo, los términos de conurbación y archipiélago metropolitano, el primero como fenómeno urbano y el segundo como condición territorial de la cual se deriva la característica de dispersión urbana, constituirán el eje del análisis del V capítulo de este trabajo. Para Borja “Los nuevos territorios urbanos ya no se reducen a la ciudad central y su entorno más o menos aglomerado, generalmente conocidos como ‘área o zona metropolitana’. El territorio de la región metropolitana es ahora discontinuo, mezcla de zonas compactas con otras difusas, de centralidades diversas y áreas marginales, de

espacios urbanizados y otros preservados o expectantes” (citado en Martínez Toro, 2016, p.95).

De esta manera, las dinámicas urbanas actuales, consideradas no solo como fenómenos físicos en el territorio, sino también como resultados del ordenamiento territorial, han venido presentando cambios importantes, dejando en evidencia que conceptos como conurbación, continuo urbano y otros tantos, no son suficientes para referirse a los atributos territoriales que la metropolización presenta en determinados lugares.

Martínez Toro (2016) afirma que:

Una inflexión en la urbanización que permite interpretar la revolución urbana, a la luz de los cambios morfológicos y funcionales, como un proceso que ya no puede ser descrito simplemente, como crecimiento descontrolado desde la metrópoli hacia su periferia. El territorio metropolitano se ha extendido para cubrir un espacio regional en forma de archipiélago, que además se encuentra conectado con una red de interdependencia de ámbito global. (p.98)

En consecuencia, más que identificar y describir el territorio metropolitano desde sus propiedades nominales, se debe abordar y analizar desde las propiedades constitutivas de la urbanización, considerando atributos como la dispersión urbana en el territorio, puesto que en esta también se establecen nodos conectados y sistémicos asociados a una red regional de interacciones de todo tipo. Esto último, también se aborda en el capítulo V de este trabajo de investigación.

Precisamente el marco normativo colombiano considera estas nuevas realidades y pretende proponer las áreas metropolitanas (2013), entendidas en la ley que las define como:

entidades administrativas de derecho público, formadas por un conjunto de dos o más municipios integrados alrededor de un municipio núcleo, vinculados entre sí por dinámicas e interrelaciones territoriales, ambientales, económicas, sociales, demográficas, culturales y tecnológicas que, para la programación y coordinación de su desarrollo sustentable, humano, de ordenamiento territorial y racional prestación de servicios públicos, requieren una administración coordinada. (p.1)

En las áreas metropolitanas de Colombia, así como en la implementación de figuras homologables en otras partes del mundo, se han venido presentando desafíos importantes que deben plantearse los gobiernos territoriales frente al desarrollo regional. Dichos desafíos no surgen únicamente del tamaño y la complejidad económica y social que caracteriza a estas figuras del ordenamiento territorial, sino también de particularidades como las mencionadas anteriormente y que están presentes en la RCSC, la dispersión urbana que puede generar diversos problemas, como por ejemplo la falta de coordinación entre los municipios, la ineficiencia en la provisión de servicios y el desaprovechamiento de potenciales encontrados en la zona rural.

De esta forma, si la metropolización se entiende, entre otras cosas, como un fenómeno producto de las relaciones a partir de hechos metropolitanos y la complejización de funciones en el territorio, se debería construir una institucionalidad para conocerlo, gestionarlo e intervenirlo a partir de una institución formalmente constituida, que, para el caso, sería la figura de Área Metropolitana. Por lo tanto, se haría necesario incorporar acciones en zonas del territorio donde no hay dinámicas urbanas o no se haga evidente el fenómeno de la conurbación, puesto que, lo revisado en el marco normativo colombiano, especialmente en la Ley de áreas metropolitanas, no limita o impone regulaciones a las características físicas como la dispersión urbana para aquellos territorios que pretenden crear esta figura político-administrativa.

Para el caso de la RCSC es una extensa zona rural, donde la interdependencia y las crecientes relaciones sociales, políticas y económicas entre los municipios que integran

esta región, obligan a redefiniciones en el territorio en el que los hechos metropolitanos no solo se identifican en la zona urbana, sino que afectan la zona rural que sirve de tránsito entre las cabeceras municipales. De este modo, el campo y la ciudad se mueven a expensas del otro y si bien existe la tendencia a que el contexto de la ciudad sea concentrador de servicios y de población, y a que el campo sea contenedor de vida, por lo tanto, de recursos naturales, biodiversidad, materia prima para la industria, seguridad alimentaria, y fuente de riqueza, aunque no la concentra, pero si lo puede generar.

A partir de lo anterior, los hechos metropolitanos permiten identificar la necesidad de reconocer y desarrollar proyectos de interés común para solucionar las necesidades de la población de los municipios que componen el área metropolitana, tanto en la zona urbana como en la rural. En el caso de la RCSC se encuentran municipios que interactúan a través de intercambios de redes de contacto, expandiendo su umbral de interacción a una escala supralocal que giran en torno al municipio de Manizales como ciudad núcleo, atravesando, pero no prescindiendo la franja rural.

La dispersión urbana como característica del archipiélago metropolitano identificado en el territorio de estudio, supone un factor influyente en las distintas dinámicas de la RCSC. No obstante, la propuesta política para la conformación de un Área Metropolitana en esta región va más allá de las condiciones físicas del territorio.

Las características geográficas derivadas del relieve abrupto de la cordillera de los Andes, sobre la cual se sitúa la mayor parte de la población y algunas áreas metropolitanas de Colombia y, entre estas la RCSC, suponen un impedimento en la continuidad urbana y en los fenómenos de conurbación. Lo anterior, podría exceptuar casos como el de Bogotá o Medellín en los que se presenta un modelo concéntrico y compacto en sus áreas metropolitanas respectivas y donde es evidente el fenómeno de conurbación entre la ciudad y gran parte de los municipios que las componen. Pero, por otro lado, existen casos de dispersión urbana como el del Área Metropolitana Centro Occidente (AMCO), donde las condiciones geográficas y sus modelos y dinámicas de ocupación no han

permitido la conurbación total del territorio, empero, no han impedido la consolidación de dinámicas y hechos metropolitanos entre los municipios que la componen.

Lo anterior permite inferir que no se requiere necesariamente de la continuidad territorial para generar y mantener activas las relaciones metropolitanas en una región que está creciendo a partir de los hechos metropolitanos y que terminan formando correspondencias y reciprocidad entre los municipios que lo integran, independientemente de condiciones geográficas que obstaculicen la proximidad urbana entre las cabeceras municipales. “Constatamos la existencia de territorios metropolitanos específicos, como ámbitos de integración funcional, económica y social, más allá de la contigüidad física de sus asentamientos, como expresión de las actuales situaciones urbanísticas más dinámicas” (Font, s. f., p.1).

Capítulo III

UNA PERSPECTIVA HISTÓRICA DE LA COHESIÓN DEL TERRITORIO EN CALDAS

El departamento de Caldas ha tenido procesos de conformación, desintegración y reconfiguración como ente territorial. En este capítulo se hizo un breve recorrido por los antecedentes históricos que muestran dichos procesos, desde la creación del departamento hasta los hechos territoriales que trataron de cohesionarlo. Entre estos se destacan distintas obras de infraestructura: vías de comunicación, el ferrocarril de Caldas, los cables aéreos, puentes y caminos, muchos de los cuales han funcionado también como hechos metropolitanos.

Algunos medios de transporte surgieron en Caldas (ferrocarril y cable aéreo) como respuesta para mitigar los obstáculos de comunicación debido al relieve montañoso y por la necesidad de solucionar el problema de transporte entre los territorios del departamento. Aunque su construcción fue de alto costo y resultado de procesos intermitentes, desempeñaron un importante papel en la economía del departamento y constituyeron una solución para integrarlo. Iniciativas similares hoy se tejen a otra escala, la del territorio metropolitano de la RCSC: Cable Aéreo de Manizales, que comunica a Manizales y Villamaría y transporte intermunicipal e interveredal que opera en los 5 municipios que conforman la región.

Los procesos de urbanización que el departamento y la RCSC han venido experimentando durante los últimos años, viene exigiendo la implementación de nuevas capacidades en la prestación de los diferentes servicios que requieren las ciudades y las regiones para su apropiado funcionamiento. A medida que éstas aumentan en población y en superficie urbanizada, sus complejidades y sus dinámicas territoriales aumentan y dentro de estas el número de viajes se acrecienta requiriendo sistemas de transporte urbano que proporcionen la movilidad conveniente para la interacción de las nuevas

comunidades que resultaron del proceso de expansión urbana y de los nuevos cambios que trae consigo el fenómeno de la globalización. Los gobiernos de nuestras ciudades se ven asaltados por desafíos procedentes tanto de problemas no resueltos en el pasado como de las amenazas y oportunidades derivadas del nuevo tiempo histórico. Pasado y futuro se mezclan en las especificidades de los desafíos del presente (Valenzuela, 2007, p.8).

Historia del ferrocarril y del cable aéreo

El Viejo Caldas (se llama así a la conformación territorial que existió entre los actuales departamentos de Caldas, Quindío y Risaralda) se ubicaba sobre la cordillera central al sur del departamento de Antioquia. Sus antecedentes se remontan al proceso de poblamiento llamado la Colonización Antioqueña llevada a cabo por habitantes del antiguo estado del Cauca desde finales del Siglo XVIII y hasta comienzo del siglo XIX. La situación económica de la región antioqueña desde 1780 era muy difícil por razones como procesos inflacionarios, escasez y concentración de tierras cultivables, que motivaron las migraciones hacia las tierras del sur, consideradas baldíos del Estado (Valencia, 2004, p.1).

Los grandes lazos que unieron a Caldas, Quindío y Risaralda con Antioquia son bastante conocidos, ya que, si bien es cierto que a estos tres departamentos llegaron gentes provenientes de diversas partes del país, sus primeros colonizadores fueron mayoritariamente antioqueños (Martínez Vallejo, 2009, p.4). Al momento de su llegada, los nuevos colonos supieron adaptarse a las dificultades del entorno, articulando elementos que existían en el territorio y creando otros complementarios para el desarrollo de la actividad productiva y la vida en comunidad. Estos elementos determinaron la dinámica del paisaje vivo de la región (Paisaje Cultural Cafetero, s. f.).

El papel del café fue vital para el desarrollo económico, pero también para crear vínculos territoriales en torno a la producción de este bien. Valencia (2004) describe que

En 1878 llegó a Manizales don Antonio Pinzón, santandereano, casado con la antioqueña Mercedes Posada, quien inauguró la verdadera etapa de la caficultura en la región. Don Antonio conocía muy bien la caficultura en Santander y en Antioquia y aprovechó las ventajas que ofrecía Manizales y las regiones de colonización: tierra barata, suelos enriquecidos con ceniza volcánica, temperatura ideal, abundante mano de obra, y buenos caminos de herradura para buscar los mercados. (p.2)

Su empeño ayudó a que Manizales, que hace un siglo era apenas un pequeño poblado del suroccidente antioqueño, con una población menor a la de Salamina, se convirtiera en capital de un departamento (del cual se desprendieron tres) y se posicionara hacia principios del siglo como uno de los ejes económicos del país (El Tiempo, 1997).

La gran expansión cafetera en el occidente se dio a finales del Siglo XIX. Así entre 1892 y 1913, la producción de Antioquia se multiplicó por 19.5, la de Caldas por 73.4 y en el Valle el aumento fue de 5.7 veces (Tirado, s. f., p.4). A través del cultivo, beneficio y comercialización de café se generó una fuente de ingresos para los productores y sus familias, situación que permitió la creación y expansión de mercados internos y sustentó el desarrollo de una región y cultura cafetera.

El proceso de Colonización Antioqueña, la entrada y auge de la producción de café en el Viejo Caldas permitieron la fundación de poblaciones que, junto con la construcción de caminos, cables aéreos y ferrocarriles, crearon una red comercial y cultural; estos a su vez, generaron una fuente de ingresos para los productores y sus familias, situación que permitió la creación y expansión de mercados internos y el desarrollo de una región y cultura cafetera. De la mano del café, se incorporaron al paisaje elementos ligados a su transporte y comercialización como la arriería y las mulas en una extensa red de caminos, para luego dar paso a medios más modernos y eficaces como lo fueron el cable aéreo de Manizales – Villamaría – Mariquita (1922), el cable aéreo Manizales – Aranzazu (1929) y el Ferrocarril de Caldas (1927). De esta forma el paisaje se fue transformando y

adquiriendo las características únicas que hoy lo identifican (Paisaje Cultural Cafetero, s. f.). Igualmente, se aportaron a la economía colombiana hectáreas de tierras nuevas cultivadas, haciendo que el café se convirtiera en una gran industria de exportación que trajera consigo una nueva posibilidad de formación de ciudades y transformaciones en el territorio.

Valencia (2004) señala que

Para 1900 se había salvado la economía cafetera y cuando se creó el departamento de Caldas, en 1905, la clase dirigente se preocupó por trazar caminos de herradura para unir las fincas con los pueblos y a éstos con las ciudades principales donde estaban ubicadas las trilladoras.

En este orden de ideas, la economía cafetera tuvo para el naciente departamento de Caldas, una importancia política, social y económica. El café impulsó el desarrollo regional y nacional, puesto que trajo consigo la modernización de los medios de transporte, la infraestructura vial y, en su momento, el sistema ferroviario para responder a la necesidad de exportar y comercializar el grano.

El Departamento de Caldas fue creado por la ley 17 de 11 de abril de 1905, expedida por la Asamblea Nacional Constituyente y Legislativa de Colombia que correspondió al general Rafael Reyes, en su calidad de presidente Constitucional de la República (Tobón, 1955). Fue así como se creó el Departamento de Caldas, entre los departamentos de Antioquia y Cauca, cuyo territorio estuvo delimitado así: el río Arma desde su nacimiento hasta el río Cauca; este, aguas arriba hasta la quebrada de Arquía, que es el límite de la provincia de Marmato, por lo límites legales que hoy tienen, como también la Provincia del Sur del Departamento de Antioquia. En párrafo de ley como la capital de este departamento se determinó a la ciudad de Manizales. Inicialmente fue conformado por tierras de los departamentos de Antioquia y Cauca. Su nombre fue establecido en honor al influyente pensador payanés Francisco José de Caldas, aunque desde el 30 de

septiembre de 1905, hasta el 16 de abril de 1910 recibió el nombre de Manizales por discrepancias frente al nombre que iba a adoptar el naciente departamento.

El recién creado Departamento carecía de vías de comunicación eficientes y que suplieran las necesidades económicas y sociales departamentales, en ese entonces solo contaba con caminos de montaña que iban desde Manizales hasta Honda, donde el café se embarcaba en el Río Magdalena; además de los largos caminos de herradura extendidos por todo el departamento. El café se había convertido en el sustento del departamento, por ello desde 1911 los nuevos dirigentes caldenses habían notado la necesidad de construir una vía férrea desde Manizales hasta el río Cauca, de este modo se comienza a gestar la idea de éste gran proyecto que favorecería las dinámicas territoriales del departamento que contaba para ese entonces con las tres crecientes ciudades: Manizales, Pereira y Armenia, con las cuales era necesario que se comunicara al resto del país de forma más eficiente.

En aquellos tiempos el primer gobernador afrontaba grandes retos administrativos con miras a la gestión de un nuevo departamento como resultado de las nuevas reconfiguraciones territoriales que se venían agenciando en el país, pues en aquella época los pueblos vivían aislados, separados unos de otros por grandes distancias, sin vías de comunicación para su intercambio comercial y su desenvolvimiento, o caminos en precarias condiciones y comprendiendo que era factor importante para el progreso general la comunicación entre sectores. Alejandro Gutiérrez, el primer gobernador del departamento, emprendió la construcción de caminos y puentes, llevando la inquietud de la transformación del territorio a la vasta y aislada región caldense. Promovió la construcción de numerosos caminos que comunicaban diferentes zonas del nuevo departamento, entre ellos el camino que partiendo de Italia conduce a Guacas y el de este punto a San Francisco (hoy Chinchiná); el de Altobonito a Neira; el de Salamina a San Lorenzo, y el de esta población a San Félix; entre Pereira y Santa Rosa se construyeron caminos de herradura como los primeros intentos de comunicar a estas zonas aisladas para este entonces (Tobón, 1955).

Con el objetivo de continuar integrando el territorio por medio de vías de comunicación terrestre, se construyó un puente sobre la quebrada de Olivares, en la salida para la población de Neira, lo que permitió un mejor acceso vial al municipio vecino.

De acuerdo con Tobón (1955),

Se hizo un desvío desde dicha quebrada hasta Neira, mejorando considerablemente este camino y abandonando el camino viejo que era demasiado pendiente para subir a Pueblo Rico, se construyeron en esta vía dos puentes de cal y canto y dos de madera y teja sobre la quebrada del Águila y el río Guacaica y se reformó el puente del antiguo camino que estaba para derruirse. (p.85)

Según lo anterior, el primer gobernador de Caldas, en procura de comunicar los sectores con incipientes caminos y rústicos puentes, logra algunos avances con miras a la cohesión territorial.

Con las primeras obras de infraestructura en el naciente departamento, y con miras a la cohesión del territorio y buscar formas de comunicación hacia otras zonas, surgieron las primeras ideas de implementar sistemas de transporte como el de un ferrocarril para la región. Se crea la Ordenanza N° 24 del 14 de julio de 1911, que de utilidad pública una vía férrea que comunique la capital de Caldas con un puerto fluvial, o que vaya a empalmar con los ferrocarriles de Mariquita o del Cauca, dando preferencia a esta última vía (Echeverri, 1927). Esta idea comienza a tener mayor fuerza con la llegada del segundo gobernador de Caldas, el general Ramón Jaramillo, quien funge como dirigente del departamento entre el 23 de agosto de 1909 y el 21 de septiembre de 1912. Como lo expresa Tobón (1955), Ramón Jaramillo trabajó constantemente por la construcción del ferrocarril de Caldas, siendo uno de los iniciadores de esta empresa caldense.

El ferrocarril de Caldas tras un tiempo de estudio bajó el ánimo y el ritmo para su construcción, a pesar de entusiastas palabras, esfuerzos y campañas que algunos

pobladores y dirigentes de esta ciudad y de Pereira hacían para que la obra siguiera. Su marcha lenta y lánguida se notaba en la Asamblea Departamental, que expidió la ordenanza N.º 26 de 1913, por la cual se ordenó suspender definitivamente los trabajos de exploración y trazado iniciados con conformidad con las ordenanzas números 24 de 1911 y 27 de 1912 (Echeverri, 1927). Con esto, la asamblea departamental palideció el impulso y las esperanzas que se habían gestado en el departamento para la promoción del ferrocarril, pero fue en marzo de 1912 cuando empezaron de nuevo los trabajos serios de trazados de la ferrovía de Caldas. Una comisión dirigida por el ingeniero Jorge Páez e integrada por los ingenieros Héctor Acevedo, Julián Arango y Alonso Restrepo, inicio un trazado que partía del río Cauca y seguía la ruta que va por los lados de la Hacienda de Alsacia. Este estudio fue adelantado hasta el punto llamado Quebra Vásquez o Boquerón, 18 kilómetros delante de Pereira.

Echeverri (1927) afirma que:

La asamblea del departamento, volviendo sobre si y reaccionando, expidió la ordenanza N° 28 de ese año, por la cual se faculta al gobierno para invertir hasta la suma de \$ 6.000 en la continuación y conclusión del trazado del ferrocarril y levantamiento de los planos respectivos. Con fecha 24 de julio de aquel año se contrató con el ingeniero Enrique Uribe C. la continuación de los trazados que iniciara el ingeniero Páez. (p.96)

Fue así entonces como el proyecto ferroviario para el departamento de nuevo fue encauzado y su génesis fue tomando fuerza mayor.

En su mensaje a la asamblea de 1911 el gobernador Ramón Jaramillo decía lo siguiente: otra necesidad primordial es la de buscarnos salida al exterior por medio de un ferrocarril. La idea del ferrocarril ya se había tenido en el imaginario de las fuerzas políticas de la región, pero con momentos de frustración para el departamento, pues no se contaba con el presupuesto para su construcción y era una de las grandes preocupaciones que se tenía, pues el presupuesto del departamento era incipiente para concretar las obras.

También le tocó a su administración dar los primeros pasos para la instalación del cable aéreo entre Manizales y Mariquita, prestándole toda su colaboración a la compañía extranjera que se consideraba para la construcción de esta obra. El 16 de julio de 1915 se inauguraron los trabajos de construcción, después de haberse elegido como punto de arranque de la línea, por autorización del gobierno nacional, un sitio cercano a la confluencia de los ríos Cauca y La Vieja, sitio conocido con el nombre de La Isla (Echeverri, 1927). Al mismo tiempo que se inauguraban aquellos trabajos, se declaró fundada en ese punto una población y un puerto que fueron distinguidos con el nombre de Puerto Caldas.

El nuevo dirigente, José Ignacio Villegas, quien en palabras de Tobón (1955) continuó los trabajos del ferrocarril en octubre de 1916, y en la asamblea de 1917 obtuvo la expedición de una ordenanza en la cual se reformaron todas las que existían sobre la empresa del ferrocarril, completándolas, y ampliando al mismo tiempo las facultades de la junta directiva, medida está de gran trascendencia que permitió continuar activando los trabajos. Lo anterior después de que el 2 de diciembre de 1911, los gobiernos nacional y departamental firmaran un contrato en el que la Nación autorizaba al gobierno de Caldas a construir un ferrocarril desde el río Cauca hasta Manizales.

El 20 de julio de 1917 se entregó al gobierno nacional, representado por el ingeniero Alfredo Ortega, el primer trayecto de diez kilómetros, y se inaugura la estación de La Marina, frente a la ciudad de Cartago. Con el sucesor de José Ignacio Villegas, el General Pompilio Gutiérrez en el ramo de obras públicas, se avanzó más decididamente en la construcción del ferrocarril de Caldas; el 17 de enero de 1919 se inauguró el trayecto comprendido entre los kilómetros 10 y 15 y en marzo de 1920 los trabajos estaban terminados hasta el kilómetro 26 y seguían avanzando hacia el kilómetro 30. La magnitud de esta obra reclamaba permanente atención del gobierno, y este le ponía todo su interés para su rápido desarrollo. Gestionó con el gobierno nacional la construcción del ramal a Cartago, y se hizo el estudio del ramal a Armenia (Tobón, 1955). Con esto, las obras y líneas de la red férrea para el departamento fueron tomando forma y se comenzaron a

entregar tramos los cuales fueron habilitándose poco a poco para su funcionamiento. Durante años se avanzó en su construcción, no obstante, en esa época la naturaleza se presentó de un modo adverso para los trabajos lo que hizo que en muchos trayectos las obras se dieran de manera intermitente.

Correspondió a la administración del General Pompilio Gutiérrez la culminación de la primera gran etapa del ferrocarril de Caldas, con la llegada de las primeras máquinas a Pereira, el avance activo hacia la capital del departamento, y la terminación del ramal a Cartago; habiéndose dado al servicio, durante su gestión en la gobernación, 40 kilómetros y los rieles llegaban casi hasta la mitad de la ciudad de Santa Rosa de Cabal. Se evidenciaban así los primeros conatos de cohesión a través de hechos territoriales que iban configurando las dinámicas departamentales.

El trayecto entre Pereira y Dosquebradas (K. 48) estaba ya bastante avanzado cuando se dio al servicio el ferrocarril en Pereira. El 12 de Octubre de 1922 se inauguró y dio al servicio este nuevo trayecto. En Manizales a 18 de octubre de 1924, se procedió a inaugurar los trabajos del ferrocarril de Caldas en la Estación Manizales con lo que la Junta Directiva del Ferrocarril quiso asociarse a los regocijos que conmemoraban el septuagésimo quinto (75) aniversario de la fundación de esta ciudad (Echeverri, 1927).

En pro de continuar con la construcción del ferrocarril para la integración de la región, el gobernador Francisco José Ocampo quien estuvo a cargo del departamento desde abril hasta diciembre del año 1926 continuó avanzando la obra, la empresa requería atención por parte del gobierno para llevarla a buen término. Al iniciar el año de 1926 los rieles estaban en el kilómetro 71, y ya a fines del mismo año la punta de los rieles llegaba al kilómetro 88 en la estación de Montevideo y se habían dado al servicio las estaciones de Campoalegre y San Francisco (Echeverri, 1927).

Para la inauguración del ferrocarril, la Asamblea de Caldas, por medio de la ordenanza N° 17 de 1927, dictó sus previsiones para la celebración del acontecimiento. Fue así

entonces a través de un sistema de transporte férreo que se intentó integrar la región del Viejo Caldas y se comenzaban a evidenciar, con mayor fuerza, hechos territoriales significativos con miras a cohesionar el territorio con obras de infraestructura como puentes, caminos, carreteras y la construcción del ferrocarril; así mismo la construcción del cable aéreo que se adaptaba a las formas del relieve presentes en este territorio.

Sánchez (2020) afirma que:

La construcción del cable aéreo para el comercio de mercancías entre Manizales y Mariquita funcionó como elemento transformador de la ciudad. El movimiento alrededor de la estación del cable por el tránsito de mulas y bueyes que traían café del campo y del ferrocarril que llegó a Manizales en 1927, transformó la ciudad de muchas maneras: desde la adaptación al terreno al tendido de los rieles. La construcción de puentes y túneles y el edificio de la estación agrupó nuevos servicios asociados a la circulación de mercancías. (p.83)

El caso del cable aéreo tiene precedentes ya que los aborígenes de este territorio construían puentes colgantes y cruzaban los ríos utilizando tarabitas elaboradas con bejuco, fibras vegetales y cabuya, como lo describe Valencia (2005). La tarabita más primitiva consistía en una cuerda tendida entre dos orillas para pasar el río con relativa seguridad (Valencia, 2005). Eran estas algunas de las formas como se buscaba conectar unos lugares con otros, con técnicas que se iban creando en el tiempo. Cuando comenzó el fenómeno colonizador antioqueño hasta el territorio del actual departamento de Caldas, las personas cruzaban ríos colgados de un gancho u horqueta de madera que se deslizaba por un lazo o cable de cabuya. Durante muchos años y en muchos lugares iban construyendo tarabitas y garruchas para cruzar quebradas, ríos y cañones muy pronunciados. Hoy todavía operan garruchas en algunos puntos para atravesar de un lado a otro y tratar de sortear los obstáculos que impone el relieve de esta región.

De esta forma, empezaban a surgir necesidades imperantes para conectar lugares con mecanismos y técnicas creativas; fueron surgiendo con el tiempo sistemas viales más modernos, como lo expresa Valencia (2005). Hacia 1900 la clase dirigente del futuro departamento había acumulado dinero por medio del comercio, la minería, la ganadería, el café y otros negocios. Esto en simultáneo con la creación del departamento de Caldas y valiéndose de su nueva condición político-administrativa, se comenzó a modernizar su sistema vial y de conexión del territorio pues se necesitaba de un mejoramiento debido a la demanda de productos, lo que incentivó la posterior construcción de nuevos caminos de herradura, mejora en el trazado de carreteras, navegación con barcos a vapor por los ríos Magdalena y Cauca, construcción del ferrocarril y de los cables aéreos que empezarían a conectar los distintos lugares de la región.

Aunque la construcción de los cables aéreos fue de alto costo, estos desempeñaron un importante papel en la economía del departamento (Valencia, 2005). No solamente el ferrocarril buscaba impulsar la economía y el transporte, el cable aéreo era visto también como una propuesta y una forma de mitigar dificultades geográficas presentes en el departamento debido a su agreste relieve. El cable que conectaba Manizales con Mariquita se convirtió en una necesidad para la región en especial para Manizales, y buscaba conectar también con el ferrocarril de La Dorada y a su vez con la navegación por el río Magdalena. Con base en estudios previos se fundó en Londres (noviembre 26 de 1912) la sociedad *The Dorada Railway (Ropeway Extensión) Limited*, la que seleccionó al ingeniero James Lindsay para dirigir las obras (Valencia, 2005).

Así entonces se comenzó a materializar la obra y con esta construcción se estimuló en Manizales y en el departamento un valor por este tipo de transporte como la vía más conveniente para las regiones con un relieve abrupto. El 2 de febrero de 1922 se elogió la llegada del cable a Manizales. El cable produjo una verdadera transformación económica en el departamento y especialmente en Manizales y regiones circunyacentes ya que permitió conectar zonas estratégicas para el comercio y el transporte, éste permitió viajar de Manizales a Aránzazu, en un trayecto de 23 kilómetros en línea recta,

tardaba aproximadamente tres horas veinte minutos y evitaba largos recorridos en mula o caballo. Pero el avance en la construcción de carreteras hacia los municipios del norte y los accidentes que se presentaban en el cable, fueron debilitando su función y posteriormente ocasionan su cierre.

Este cable logró influir en zonas del norte del departamento como Aranzazu, Salamina, Pácora y Aguadas, dependientes económicamente de Antioquia y de su red vial. La línea de cable del norte de Manizales solo llegó hasta Aranzazu, pues la crisis económica aquietó los trabajos, no obstante, la línea que se construyó prestó un servicio importante en cuanto a que facilitó el desplazamiento y el favorecimiento a la economía regional y tuvo como consecuencia el desplazamiento de la arriería que se fue reduciendo paulatinamente.

La línea de cable entre Manizales y Mariquita tenía una extensión aproximada de 72 kilómetros, esta distancia se recorría en 10 horas, mientras que los bueyes y mulas que se utilizaban tardaban 10 días. La capacidad total del sistema era de 100 toneladas diarias en cada sentido. El cable a Villamaría cumplía una doble función: transportar piedra y arena para la reconstrucción de la ciudad, consumida por el incendio de 1925 y adelantar la llegada del ferrocarril. Tenía una extensión de dos kilómetros, tres estaciones, 18 torres y una capacidad de carga de 20 toneladas por hora en uno y otro sentido, o sea, 40 toneladas repartidas en 20 vagonetes (Echeverri, 1927). Otro proyecto referente a líneas de cables en la región fue el Cable del Occidente que buscaba comunicar directamente con el Chocó, pero sólo pudo construirse 10 kilómetros.

La crisis económica, la política del Estado y la obligación de recortar las inversiones en obras públicas, afectaron considerablemente el avance de los cables aéreos en esta región que con el tiempo fueron cerrando operaciones y sustituidos por medios de transporte terrestres. Así fue como el ferrocarril de Caldas y el cable aéreo se convirtieron en referentes importantes como medios de transporte para la región, puesto que durante sus períodos de funcionamiento y vigencia se convirtieron en hechos territoriales

importantes para el desarrollo territorial y en sistemas que impulsaron la cohesión del territorio como primeros conatos de metropolización. Para un departamento de topografía abrupta, surcada y difícil de lidiar, ambos sistemas funcionaron bien durante esos años y fueron la mejor forma de unir esta región separada por accidentes geográficos tan marcados.

Igualmente, el papel que tuvo la producción del café fue muy valioso para el desarrollo económico del departamento, puesto que creó una importancia social, cultural y económica, impulsando la modernización de los medios de transporte junto con la construcción de infraestructura vial y en su momento el sistema ferroviario y el cable aéreo para responder a la necesidad de exportar y comercializar el grano. Así entonces, las vías de comunicación y la agroindustria cafetera aportaron a la creación de vínculos territoriales en el territorio del actual Caldas y de la RCSC.

Capítulo IV

PROCESOS DE METROPOLIZACIÓN, IDENTIFICACIÓN Y ANÁLISIS DE HECHOS METROPOLITANOS EN LA RCSC

Procesos de metropolización en la RCSC

Existen una serie de trabajos que han abordado el estudio de los procesos y fenómenos metropolitanos en diferentes contextos del territorio colombiano, entre otros autores, están Gaviria et al. (2018); Martínez & Buitrago (2011) y Ruiz (2014). A partir de los trabajos realizados por estos autores se toman insumos y herramientas de análisis con el objetivo de analizar elementos que dan cuenta de dinámicas territoriales ligadas a los procesos de metropolización en la RCSC.

De esta forma, para analizar los procesos de metropolización en la RCSC se retomará el concepto de metropolización. Posteriormente, se hará uso del índice de urbanización (Gaviria et al., 2018), la densidad de población (Martínez & Buitrago, 2011), el Índice de Intensidad Metropolitana (IIM) (Ruiz, 2014) y procesos metropolitanos relacionados con el Tránsito promedio diario semanal (TPDS) de los municipios del área de influencia de la RCSC a partir de la propuesta de (Martínez & Buitrago, 2011) con la finalidad de identificar elementos que permitan develar procesos de metropolización en el territorio de estudio.

Como ha sucedido en muchos países desarrollados y con mayor velocidad en la mayoría de países menos desarrollados, en Colombia el proceso de urbanización ha sido muy acelerado (Ruiz et al., 2007). En 1938, la población colombiana era fundamentalmente rural. El 69,1% de los habitantes se encontraban en el campo, mientras que el 30,9% estaba en las áreas urbanas (Ruiz, 2008). Los datos demográficos muestran el progresivo

y sostenido proceso migratorio del país, pasando a ser un territorio donde el 75% de su población se concentra actualmente en zonas urbanas. De esta forma, Colombia ha pasado de ser un país rural a un país predominantemente urbano, lo que ha originado el desborde de las ciudades y procesos de conurbación que, en muchos casos, deriva en fenómenos de metropolización

Ahora bien, no solo mediante los procesos de urbanización como la conurbación se generan fenómenos metropolitanos, ya que éstos también son el resultado de un proceso de transformación económico, político, social y ambiental (Offner, 2017, p.11). De esta forma, no solo se podría concebir la metropolización como un proceso físico, sino también a partir de la interacción socioespacial entre una ciudad núcleo y territorios circunvecinos.

Se siguen los aportes de Escaffre (2020) que plantea que

La metropolización no solo concierne a ciudades grandes o muy grandes, sino que también se concibe a partir de las interrelaciones que se dan entre ellas y con otros espacios, que, durante mucho tiempo, han sido considerados en oposición a las ciudades. Por ejemplo, las zonas rurales o los espacios naturales cercanos están, al mismo tiempo, influidos por y hacen parte de la metropolización. (p.47)

Así entonces, la metropolización obedece a la dependencia de orden social, económica, ecológico y político-administrativo que funciona en un territorio metropolitano considerando también lugares que están más allá del límite urbano. Indovina (2007) plantea que, si por área metropolitana se entiende a un territorio conformado por partes integradas entre sí funcionalmente, la metropolización del territorio emerge como el proceso observado a partir de esa integración. Asimismo, Indovina señala que “los procesos de difusión y dispersión territorial de población, actividades y servicios, constituyen una forma diferente y más amplia de construir interrelaciones e interdependencias. Una forma diferente de producción de ‘ciudades’, de una nueva ciudad”.

Por otra parte, Alfonso & Jaramillo (2001) señalan que cuando se conforman territorios metropolitanos se da una:

interrelación socio espacial de la gran ciudad con los centros urbanos y el área rural circundante, que consiste en que la gran ciudad establece fuertes relaciones de interdependencia con su entorno, aún antes de su fusión física, al punto que se configura una unidad socio espacial más amplia, que con frecuencia involucra entidades político-administrativas diferentes. (p. 199)

Así pues, los fenómenos de metropolización pueden traer consigo una nueva concepción del territorio producto del desborde, más que de lo urbano, es la develación de relaciones de tipo social, económico, ambiental y político-administrativo que involucran también territorios con características de dispersión urbana, los cuales se encuentran vinculados entre sí obedeciendo a la fuerza gravitacional que ejerce la ciudad núcleo sobre el resto del territorio. De esta forma, la población interactúa y configura distintas redes ya sea por el estudio, el trabajo, transporte o el comercio, fortaleciendo la integración económica, social y ambiental del territorio.

En síntesis, la metropolización del territorio puede concebirse como

La aparición o potenciación de dinámicas de carácter urbano y de su difusión por los diversos territorios, que van integrándose funcional y económicamente y que van asumiendo progresivamente características metropolitanas en cuanto al uso del espacio, consumo del suelo y energía, estructuración funcional, movilidad pluridireccional, existencia de polaridades especializadas, uso intensivo de los espacios “naturales”, emergencia de nuevas morfologías, etc. (Font, 2007, p.10)

De esta manera, resulta importante analizar la urbanización generada por fenómenos de metropolización en la RCSC. A saber, el departamento de Caldas tuvo un elevado incremento demográfico en la fase de poblamiento inicial del territorio debido al flujo de

inmigrantes y a una elevada tasa de natalidad, por lo que no es de extrañar que su tasa de crecimiento demográfico fuese dos y tres veces la de Colombia en los períodos intercensales 1870/1905 y 1905/1912. “Un efecto de este rápido incremento fue el aumento de la densidad demográfica que pasó de 17 habitantes/km² a 105 en 1964, casi siete veces la de Colombia en este último año” (Vallecilla et al., 2005, p.16). De esta modo, el departamento de Caldas registró un ritmo de urbanización semejante al de Colombia, de manera que la proporción de población en áreas urbanas del departamento y del país fue similar entre 1918 y 1964, lo que según Vallecilla et al. (2005) pudo obedecer a la expansión cafetera y el crecimiento económico debido a la industria y los servicios que para el caso del territorio de estudio tiene estrecha relación con la trilla de café y las actividades conexas (comercio y transporte).

Entre 1975 y 1978 el precio internacional y doméstico del café registró un incremento sin precedentes en la historia como consecuencia de las heladas en Brasil, situación que, sumada al aumento de la producción del grano en Caldas, dejó como resultado un incremento del valor de la producción del 108%. Esta bonanza tuvo impacto sobre la economía nacional, por ende, sobre la economía regional, a nivel departamental y municipal (Vallecilla et al., 2005, p.35), lo que trajo consigo también un aumento en la urbanización en los municipios de la RCSC.

Sin embargo, como lo señala Alma Mater (citado en Gaviria et al., 2018), “el proceso de metropolización de la región solo se dinamiza hasta la crisis de la economía cafetera de finales del siglo XX” [...] “ya que fueron detectados en Colombia dos enfermedades que afectaban las plantas del café”. La roya y la broca provocaron una disminución en las hectáreas sembradas y la producción del grano. Esta situación generó una crisis que suscitó la migración de la población de los pequeños municipios hacia el núcleo principal en búsqueda de mejores condiciones de vida lo que trajo consigo cambios demográficos y un proceso de urbanización.

Índices de urbanización

La RCSC posee una población total de 545.806 habitantes que corresponde al 59% de la población total del departamento de Caldas, lo que pone de manifiesto la concentración de la mayor parte de la población en 5 de los 27 municipios que compone el departamento, algo que puede sugerir la existencia de un fenómeno metropolitano en esta región.

Para analizar el proceso de metropolización existente en la RCSC, se hará uso del índice de urbanización usado por Gaviria et al. (2018), que permite identificar características propias del proceso de metropolización del territorio de estudio.

Según plantean Gaviria et al. (2018)

El índice de urbanización consiste en calcular qué porcentaje de la población de un territorio se asienta en la zona urbana y cual se asienta en la zona rural. La evolución de este índice permite evidenciar los procesos migratorios del campo a la ciudad y con esto realizar un acercamiento a los procesos de aglomeración urbana alrededor de los núcleos principales, situación que denotarían la existencia de procesos metropolitanos en la región. (p.91)

A continuación, se presenta la *tabla 3* que contiene información sobre la cantidad de población de los últimos cuatro censos para el caso de los cinco municipios de la RCSC.

Tabla 3: Población de la RCSC en los últimos cuatro censos del DANE

	1985		1993		2005		2018	
	Cabecera	Resto	Cabecera	Resto	Cabecera	Resto	Cabecera	Resto
	281.912	26.872	303.136	24.527	342.620	25.813	375.432	25.004
	Total		Total		Total		Total	
Manizales	308.784		327.663		368.433		400.436	

	19.902	10.295	25.024	8.824	35.772	9.266	54.440	8.391
	Total		Total		Total		Total	
Villamaría	30.197		33.848		45.038		62.831	
	34.872	10.723	46.512	14.536	43.448	7.853	43.206	5.278
	Total		Total		Total		Total	
Chinchiná	45.595		61.045		51.301		48.484	
	9.569	17.254	10.890	12.731	13.581	13.669	11.312	9.183
	Total		Total		Total		Total	
Neira	26.823		23.621		27.250		20.495	
	5.993	11.943	5.105	16.287	5.628	11.682	4.703	8.857
	Total		Total		Total		Total	
Palestina	17.936		21.392		17.310		13.560	
Total RCSC	429.335		467.569		509.332		545.806	

Fuente: Elaboración propia a partir de información del DANE

La tabla anterior permite observar el comportamiento en la cantidad de población urbana y rural de los cinco municipios de la RCSC. La información se obtiene a partir de los censos realizados por el DANE en 1985 y en 2018. En esta tabla se denota un crecimiento de la población de 116.475 habitantes en aproximadamente 33 años, equivalente al 21% de la población total de la región. Igualmente, la *tabla 3* pone de manifiesto el aumento de población urbana en los municipios de Manizales, Villamaría, Chinchiná y Neira. Para el caso de Neira, se observa una disminución significativa en la cantidad de población rural. Finalmente, el municipio de Palestina mantiene un predominio de población rural, cabe mencionar también que tanto el municipio de Palestina como el municipio de Neira, presentan una reducción en la cantidad de su población total.

Tabla 4: Índice de Urbanización de los municipios de la RCSC

Municipio	Año				Índice de Urbanización Promedio 1985	Índice de Urbanización Promedio 2018	Variación %
	1985	1993	2005	2018			
Manizales	91.3%	92.5%	93%	93.7%	60.58%	71,84%	11,26%
Villamaría	66%	74%	79,5%	86.6%			
Chinchiná	76,5%	76.2%	84,7%	89.1%			
Neira	35,7%	46.1%	49.8%	55.1%			
Palestina	33.4%	23,8%	32,5%	34.7%			

Fuente: Elaboración propia a partir de información del DANE

La *tabla 4* presenta los niveles porcentuales de urbanización sobre cada año censado; asimismo, el índice de urbanización promedio para los años 1985 y 2018 que resulta al sumar los porcentajes de todos los municipios para cada año y luego dividir el resultado por el número de municipios. De esta forma, se obtiene la variación en puntos porcentuales de los niveles de urbanización de los cinco municipios en todo el período estudiado.

En síntesis, el nivel de urbanización presentado por Manizales como ciudad núcleo es considerablemente superior al resto de municipios. No obstante, municipios como Villamaría, Chinchiná y Neira presentan también niveles importantes de urbanización, situación que pone de manifiesto una dinámica de metropolización en la región. Por otra parte, los niveles de urbanización de los cinco municipios crecieron durante el período 1985 - 2018, de igual manera, los resultados que se obtienen con el índice de urbanización permiten demostrar, exceptuando el caso de Palestina, que los municipios

de la RCSC tienen un nivel de urbanización alto, situación que es coherente con la dinámicas de metropolización propuesta por Gaviria et al. (2018).

Densidad de población

A través de la densidad de población, que sirve como herramienta de análisis, haciendo uso de información censal, se pueden obtener valores del comportamiento demográfico para entender algunos procesos de metropolización. Al respecto Martínez & Buitrago (2011) expresan que

Dentro del fenómeno de metropolización es evidente la concentración de población, la cual demuestra la importancia adquirida por el núcleo y los municipios integradores del área metropolitana en este proceso se presenta la constitución de centros de organización secundarios, que se han venido dotando de infraestructuras, prestación de servicios y de la especialización en diversas actividades económicas, haciéndolos atractivos para la población y para las diversas empresas, a las que les representa una alternativa de desarrollo. (p.86)

Así pues, la concentración de población en la ciudad núcleo y los municipios satélites, se convierte en el centro de análisis para seguir evidenciando procesos metropolitanos en el territorio de estudio. Para llevar a cabo este análisis se calcularon las densidades de población de los cinco municipios de la RCSC (ver *tabla 5*). Los valores que se tomaron en cuenta fueron la población total y el área municipal. A partir de esto, se recaudaron datos de los censos de 1985, 1993, 2005 y 2018 contenidos en el DANE; para el caso de las áreas municipales, se obtuvieron los datos a partir de los planes de ordenamiento territorial de cada municipio. Después de establecer los datos, se procedió a obtener la densidad de población para cada municipio y cada año determinado. De esta forma, se consideró la siguiente expresión:

$$\text{Densidad de población} = \frac{\text{Cantidad de población}}{\text{Área municipal (km}^2\text{)}}$$

Tabla 5: Densidad de población de los municipios de la RCSC

Municipio	Población total por años				Área Km ²	Densidad (hab/Km ²)			
	1985	1993	2005	2018		1985	1993	2005	2018
Manizales	308.784	327.663	368.433	400.436	441,54	699,3	742,1	834,4	906,9
Villamaría	30.197	33.848	45.038	62.831	461	65,5	73,4	97,6	136,2
Chinchiná	45.595	61.045	51.301	48.484	112,4	405,6	543,1	456,4	431,3
Neira	26.823	23.621	27.250	20.495	364	73,6	64,8	74,8	56,30
Palestina	17.936	21.392	17.310	13.560	108,7	165	196,7	159,2	124,7

Fuente: elaboración propia a partir de información del DANE

A partir de los resultados que se obtuvieron se puede inferir que, en 33 años ha ocurrido un aumento de las densidades de población en los municipios de Villamaría, Manizales y Chinchiná, correspondiente a 108%, 29% y 6,3% respectivamente. Para el caso de Villamaría, se evidencia una dinámica poblacional significativa como municipio satélite; asimismo, pero en menor medida, el municipio de Chinchiná. Se puede considerar que uno de los elementos que se encuentran detrás del proceso de densificación del municipio de Villamaría es la descarga que ha dejado Manizales sobre este municipio respecto al uso del suelo para la expansión urbana. Debido a lo anterior en el municipio de Villamaría se viene generando una fuerte dinámica inmobiliaria en la zona urbana y su perímetro debido también al menor costo de la tierra en comparación con Manizales, y de otro lado, la actividad referente a la construcción de condominios campestres para

estratos altos en el área rural del corregimiento de La Florida que ha significado un aumento de población en este municipio.

Los fenómenos anteriores contrastan con el decrecimiento en la densidad de la población de los municipios de Neira y Palestina, que obtuvieron valores de -23% y -24,4% respectivamente; situación que tiene también relación con los bajos índices de urbanización de estos dos municipios durante los últimos años.

Índice de Intensidad Metropolitana

Después de analizar los índices de urbanización y la densidad de población, los cuales permiten evidenciar una aproximación a procesos de metropolización en los municipios de la RCSC, se hace conveniente revisar estos fenómenos a través de un índice que permita ilustrar estos procesos, igualmente, como se han dado estos en el tiempo. Con este propósito, se hace necesario el uso del modelo denominado Índice de Intensidad Metropolitana (IIM). En este sentido el IIM permite entender la transición entre la urbanización y la metropolización. Según propone Ruiz (2014), el IIM representa la relación entre la población del área metropolitana [AM] habitantes de los municipios metropolizados [M] y de la ciudad núcleo [N]. La expresión matemática es:

$$IIM = \frac{AM}{N} = \frac{N + M}{N} = 1 + \frac{M}{N}$$

En función de los de valores que se obtienen de la expresión IIM, se pueden identificar varios escenarios sobre un comportamiento teórico del proceso de formación e intensificación metropolitana desde los cuales, siguiendo los planteamientos de Ruiz (2014, p.79) se identifican tres grandes fases de consolidación urbana y metropolitana dentro de un sistema urbano. Una primera, consolidación urbana, que como su nombre lo indica está más asociada con un período de consolidación de la urbanización de la

ciudad núcleo, pero que aún no representa como tal la metropolización con los otros municipios a metropolizarse posteriormente. Una segunda, de transición, que implica la iniciación de la metropolización y la transición a su propia consolidación. Y finalmente, una tercera fase, consolidación metropolitana, donde se reafirman las relaciones metropolitanas entre la ciudad núcleo y sus municipios metropolizados.

Tabla 6: Fases de la metropolización del sistema urbano en función del IIM

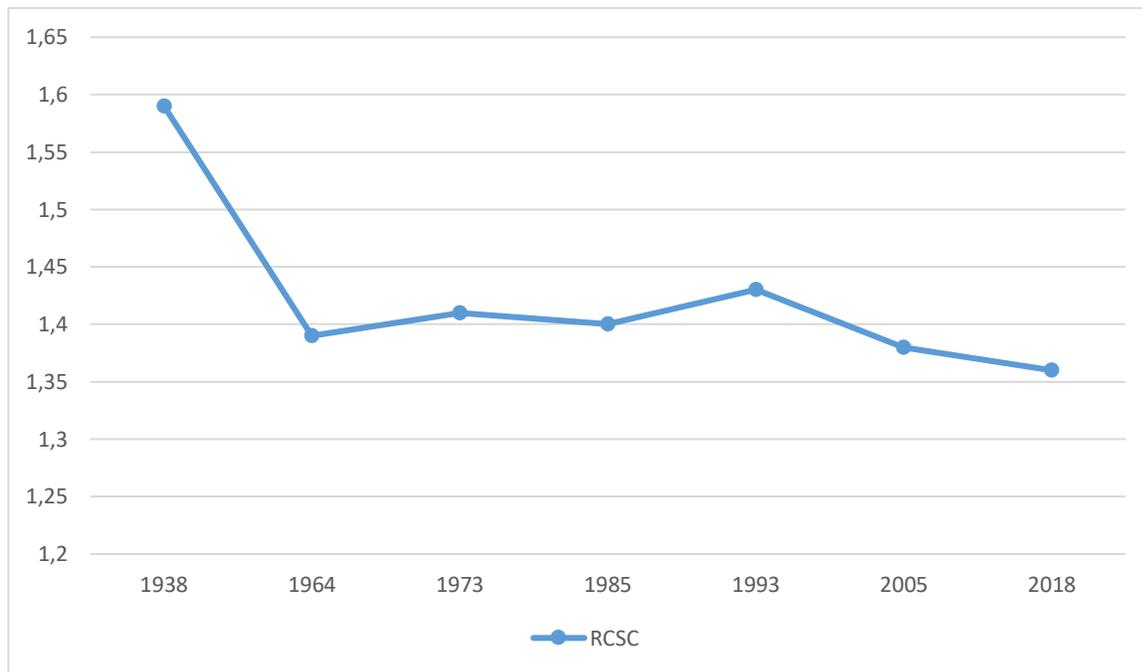
Fase I: Consolidación de la concentración urbana	> 2	Negativa	Representa el inicio del proceso de consolidación urbana que ocurre en la Ciudad Núcleo, donde a pesar que los municipios potencialmente a metropolizarse llegan a tener más del doble la población de la ciudad núcleo, ésta última presenta un crecimiento más acelerado. En este momento de la Fase I, se establecen unas condiciones previas para el desarrollo de la senda de metropolización.
	= 2	Negativa	Indica que la ciudad núcleo, la cual viene de un crecimiento acelerado, ha igualado el tamaño de toda la población de los municipios a metropolizarse, cuya senda de trayectoria indica que dichos municipios crecen a una menor velocidad, y la atracción de población nueva migrante de otras zonas ocurre fundamentalmente en la Ciudad Núcleo.
Fase II: Transición a la Metropolización	$2 > IIM > 1$	Negativa	Sugiere que la senda de crecimiento poblacional ha llegado a un período de preponderancia de la concentración urbana en la Ciudad Núcleo, momento en el cual la población de esa Ciudad Núcleo es significativamente mayor a la población de los municipios metropolizados. Algunos municipios ya comienzan a mostrar cambios en la velocidad de crecimiento, e incluso pueden ya darse procesos típicos de conurbación entre la Ciudad Núcleo y al menos alguno de los municipios.
	= 1	...	Aún cuando se vienen de una senda de cambios en los procesos de crecimiento poblacional, entre la Ciudad Núcleo y los Municipios, también se estaría indicando que no ha comenzado la etapa de crecimiento acelerado de los municipios y no se evidencia dinámicas metropolitanas importantes y el tamaño de la ciudad

			núcleo es muy superior al tamaño de los municipios metropolizados.
Fase III: Consolidación Metropolitana	$1 < IIM < 2$	Positiva	Representa un período de iniciación de la metropolización, en el cual la población de los Municipios Metropolizados comienzan a crecer a una mayor velocidad que la Ciudad Núcleo, tomando en cuenta que dicha ciudad ha alcanzado una consolidación urbana importante, y los procesos de localización residencial y económica comienzan a encontrar ventajas sobre los municipios; en tal sentido, el crecimiento más acelerado de la población de los municipios se da por procesos de migración intra metropolitana así como de otras zonas, en las dinámicas que se daban anteriormente fundamentalmente sobre la Ciudad Núcleo.
	= 2	Positiva	Al igual que en la Fase I, se está indicando que el tamaño de la población de todos los Municipios es el mismo (similar) al de la Ciudad Núcleo, pero que la senda de la relación entre Ciudad y Municipios es distinta, pues en este caso son los Municipios los que llevan un crecimiento más acelerado. Muchas veces la Ciudad Núcleo sigue siendo la cabeza urbana de la zona metropolitana, pero las dinámicas de expansión urbana y la importancia relativa de los Municipios puede restarle atractividad a la Ciudad.
	> 2	Positiva	Sugiere un período de consolidación del proceso de metropolización, fomentado por el rápido crecimiento de los municipios metropolizados que superan en población a la ciudad núcleo. Este momento, la Ciudad Núcleo ha consolidado, e incluso disminuido su capacidad de atracción relativa de población y actividad económica, sin que por ello necesariamente signifique que deje de ser la cabeza urbana de la metrópoli.

Fuente: elaboración propia a partir de Ruiz (2014)

A partir de la expresión matemática y utilizando datos censales desde el año 1938 hasta el año 2018, se elabora el IIM para la RCSC, los resultados obtenidos se observan en la siguiente figura.

Figura 6: Índice de Intensidad Metropolitana para la RCSC



Fuente: elaboración propia.

Teniendo en cuenta las fases de la metropolización del sistema urbano en función del IIM Ruiz (2014) y la *figura 6*, se puede inferir que, especialmente durante el período 1985 - 1993 la pendiente de la curva es positiva, lo que denota un mayor crecimiento de la población en los municipios metropolizados en comparación con la ciudad núcleo, tomando en cuenta que dicha ciudad ha alcanzado una consolidación urbana importante, y los procesos de localización residencial y económica comienzan a encontrar ventajas sobre los municipios; en este sentido, el crecimiento más rápido de la población de los municipios metropolizados se da por procesos de migración intra metropolitana así como de otras zonas.

Por otra parte, durante el período comprendido entre 1993 - 2018 la tendencia se revierte, lo cual, revelaría una entrada en la fase II del proceso de metropolización, es decir, en

una transición a la metropolización, en la que, según Ruiz, la senda de crecimiento poblacional ha llegado a un período de preponderancia de la concentración urbana en la ciudad núcleo, momento en el cual la población de esa ciudad núcleo es significativamente mayor a la población de los municipios metropolizados. Algunos municipios, en este caso Villamaría y Chinchiná, ya comienzan a mostrar cambios en la velocidad de crecimiento, e incluso pueden ya darse procesos típicos de conurbación entre la ciudad núcleo y al menos alguno de los municipios (p.83).

En síntesis, los resultados que se obtuvieron en el IIM en la RCSC, revelan dos particularidades importantes, la primera es el ingreso en el año 1993 a la fase II del proceso de metropolización, según lo indica la *figura 6*, fase previa a la consolidación metropolitana. Segundo, los procesos de la RCSC no han alcanzado pendientes iguales o mayores a 2; de esta manera, ninguno de los municipios metropolizados ha igualado o superado la cantidad de población de la ciudad núcleo, lo que permite mantener su primacía y descartar fenómenos de desconcentración de población en la región.

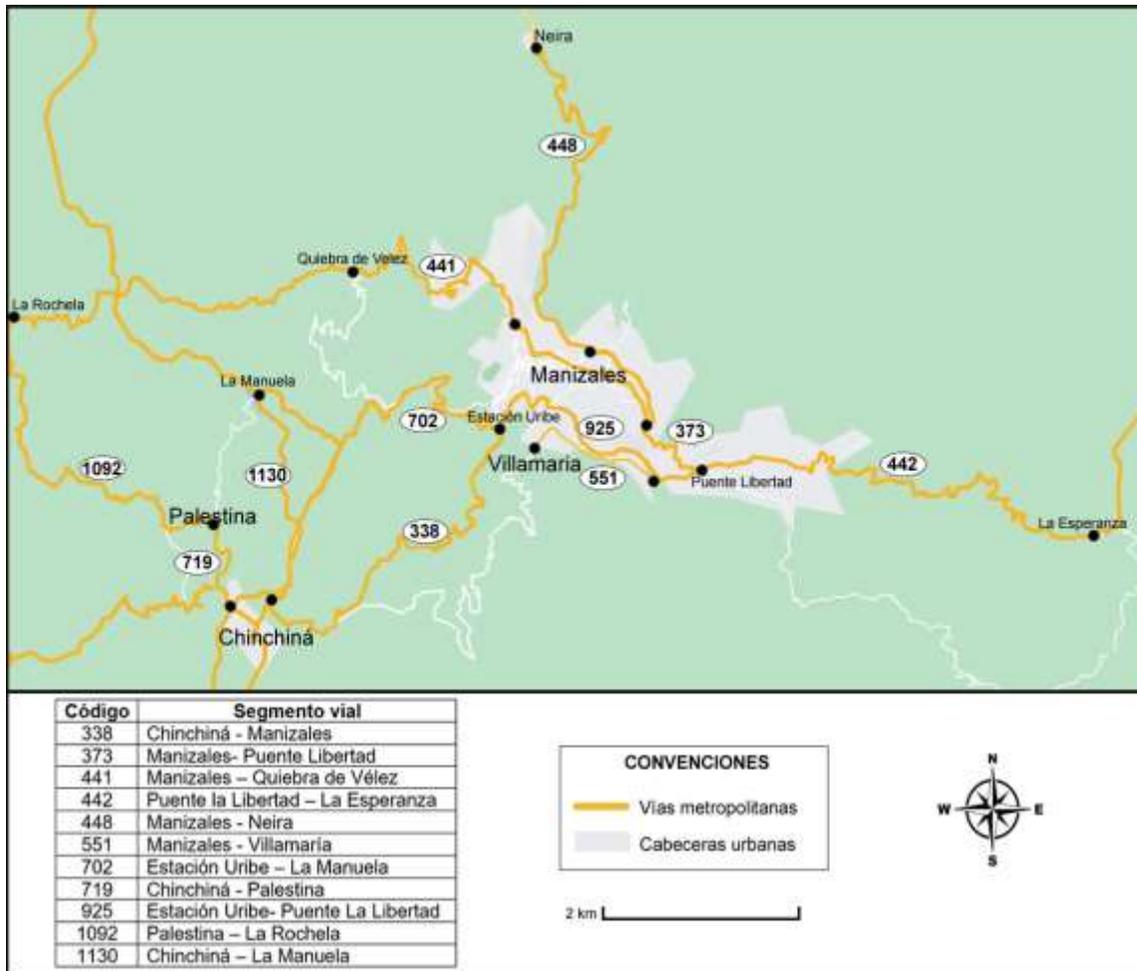
Tránsito Promedio Diario Semanal (TPDS) en los municipios del área de influencia de la RCSC

Las dinámicas urbano-regionales que se dan por medio de la movilidad espacial, la intensificación de los vínculos y flujos entre un conjunto de municipios, son un factor importante que generan procesos metropolitanos Martínez & Buitrago (2011). Es el caso de los desplazamientos generados por los habitantes, ya sea por trabajo, estudio, lugar de residencia, o motivos comerciales llevados más allá de los límites de los municipios que componen un territorio metropolitano.

Para continuar analizando los procesos de metropolización, se llevará a cabo la medición de la movilidad en los segmentos viales metropolitanos del área de influencia de la RCSC. De esta manera se hará uso de un indicador denominado Tránsito Promedio Diario

Semanal (TPDS) creado por el INVIAS. El TPDS tiene como finalidad obtener datos relacionados con el movimiento de vehículos sobre segmentos específicos dentro de un sistema vial (ver *figura 7*). Los volúmenes son medidos en un sitio estratégico del segmento vial durante 7 días contiguos las 24 horas; la medición se realiza clasificando distintos tipos de vehículos que transitan por la vía. No obstante, en este estudio se trabajará haciendo énfasis con el conteo total de vehículos que transitan por cada segmento.

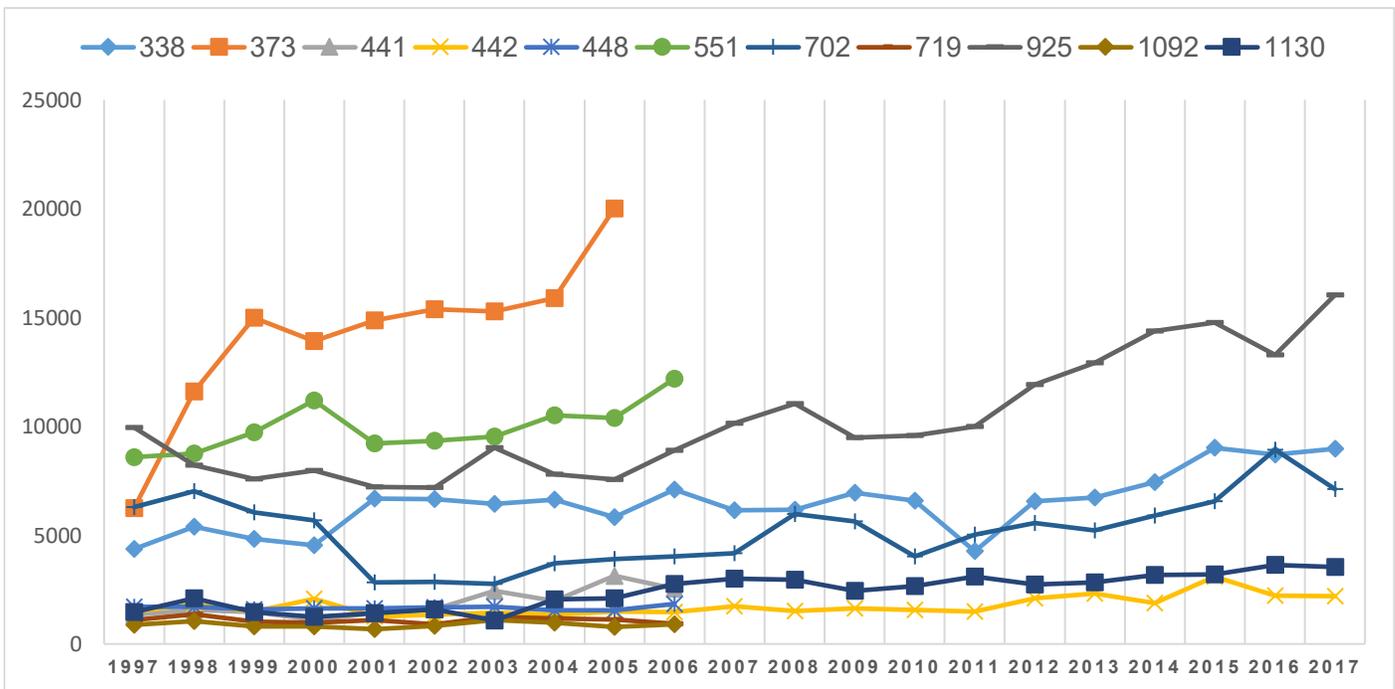
Figura 7: Red vial de los municipios del área de influencia directa metropolitana de la RCSC



Fuente: elaboración propia

Para analizar las relaciones físicas dentro del área de influencia de la RCSC a partir del TPDS, se hizo necesario, para su interpretación, el recaudo de datos a partir de INVIAS (s. f.). Los datos utilizados fueron tomados desde el año 1997 hasta 2017. Es de anotar que para el caso de algunos segmentos viales solo se pudo contar con información tomada desde el año 1997 hasta el año 2006 debido a un vacío en la información para los años siguientes. En este análisis se tuvieron en cuenta 11 segmentos de la red vial de los cinco municipios pertenecientes a la RCSC que permitieron observar las dinámicas en el lapso de estos 20 años. Esta observación se realizó a partir del trabajo propuesto por Martínez & Buitrago (2011)

Figura 8: TPDS en los segmentos viales metropolitanos del área de influencia de la RCSC



Nota: elaboración propia

En la figura anterior se observa que, para el año 2005 el segmento (373) Manizales-Puente Libertad, tuvo el mayor TPDS de la región. Este segmento vial está vinculado directamente a la ciudad núcleo, conecta la parte oriental de Manizales hacia la zona donde está localizado el barrio La Enea, el aeropuerto La Nubia, el Servicio Nacional de Aprendizaje (SENA) y una sede de Universidad Nacional de Colombia; igualmente, este segmento se conecta con la vía panamericana que a su vez conduce a la zona industrial de Maltería, al oriente del departamento, al Magdalena Medio y sirve de conexión hacia la entrada principal del municipio de Villamaría.

Para el año 2006, sobresale el segmento (551) Manizales - Villamaría que sirve de ingreso al municipio de Villamaría y tiene conexión directa con la vía panamericana, específicamente con el segmento (925) Estación Uribe- Puente La Libertad. Este último segmento, según los datos obtenidos, presenta el mayor TPDS de la región para el año 2017, en este segmento se observa una alta dinámica asociada a la zona industrial de Maltería, a servicios de carga y bodegaje ubicados sobre la vía panamericana y al corredor para el transporte de carga pesada que se desarrolla en esta vía; igualmente, el alto volumen de tránsito de buses en este segmento vial indica la presencia de la Terminal de Transporte de Manizales y el movimiento de pasajeros entre Manizales y Villamaría.

Los segmentos (551) y (925) son también significativos en tanto se encuentran ubicados entre Manizales y Villamaría, municipios de la RCSC que se encuentran en un proceso de conurbación; asimismo, presentan dinámicas de urbanización y densificación urbana, especialmente Villamaría debido a que es considerado un municipio dormitorio, donde se asienta población que trabaja en Manizales.

Al respecto Granada (2014) expresa que

La dinámica urbanizadora de los últimos años en Villamaría, ha evidenciado un crecimiento en grandes proporciones, ocupando todo el territorio disponible en el casco urbano y sus áreas de expansión. Éste fenómeno se origina, en la escasa disponibilidad

de suelos con que cuenta Manizales para construir viviendas, y es impulsada por su cercanía y fácil conectividad con ésta última, lo que se traduce en el común empleo de la infraestructura municipal con que cuenta Manizales, por los habitantes de ambos municipios. (p.119)

Se suma a lo anterior, la influencia que tienen Villamaría y Manizales sobre el crecimiento de la vereda La Florida donde se ha venido presentando un fenómeno de gentrificación. A esta vereda se ingresa a través del segmento vial (925) Estación Uribe- Puente La Libertad. Según Natez & Velásquez (2019) han influido en la configuración espacial y social de esta vereda transformándola aceleradamente con la llegada de dos grupos. El primero estaba conformado por una población con poder adquisitivo medio-alto, que incluyó profesionales que laboraban en Manizales, algunos de ellos con una alta capacidad económica y otros, por el contrario, quienes se establecieron en la zona por medio de créditos hipotecarios. El otro grupo estaba conformado por habitantes de la vida pública con altos cargos laborales y capacidad adquisitiva. (p.2). Lo anterior ha derivado en un aumento desproporcionado de vehículos en esta zona lo que ha incrementado los volúmenes de tránsito. “En 800 casas aproximadas que pudimos constatar en agosto de 2015, cada una contaba con al menos un automóvil” (Natez & Velásquez 2019, p.3). De esta forma, los fenómenos descritos anteriormente han impulsado considerablemente el TPDS en los segmentos viales de Manizales - Villamaría y Estación Uribe- Puente La Libertad.

Para el año 2017 además de sobresalir el segmento vial (925) Estación Uribe- Puente La Libertad, aparecen como significativos (338) Chinchiná - Manizales y (702) Estación Uribe - La Manuela. Para el caso del segmento Chinchiná - Manizales el aumento del TPDS obedece al desplazamiento pendular de población por motivos de trabajo, estudio o comercio, puesto que Chinchiná cumple, entre otras funciones, la de ciudad dormitorio en la RCSC; igualmente, Chinchiná es, en palabras de Duque (2017) un puente integrador y un municipio geoestratégico entre el departamento de Caldas y Risaralda;

es a su vez, un paso obligado de población y transporte comercial hacia el resto de municipios de la RAP Eje Cafetero.

Finalmente, los segmentos viales (1130) Chinchiná – La Manuela y (442) Puente la Libertad – La Esperanza si bien presentaron aumentos en el TPDS desde el año 1997 a 2017 no fueron tan significativos como los anteriormente presentados. Por otra parte, los segmentos viales (441) Manizales – Quebra de Vélez (448) Manizales - Neira (1092) Palestina – La rochela (719) Chinchiná – Palestina sobre los cuales solo se tuvo información del año 1997 a 2006 fueron los que menor aumento en el TPDS obtuvieron en ese lapso de tiempo.

En síntesis, todos los segmentos viales metropolitanos de influencia en la RCSC tuvieron un aumento e intensificación en el TPDS durante los años que se tuvieron en cuenta para este estudio. No obstante, la mayor dinámica se presentó en los segmentos viales ubicados entre las cabeceras municipales de Manizales-Villamaría y Manizales Chinchiná lo que indica la propagación del proceso metropolitano más rápido en estos segmentos.

Identificación y análisis de hechos metropolitanos en la RCSC

En Colombia, uno de los elementos esenciales para la constitución de las áreas metropolitanas son los hechos metropolitanos, entendidos como fenómenos de distinta naturaleza que manifiestan la interdependencia y complejización del territorio en el proceso de metropolización que va experimentando.

Para su determinación, los hechos metropolitanos según la Ley de áreas metropolitanas (2013) deben satisfacer criterios con un alcance territorial, en relación con la eficiencia económica, capacidad financiera, capacidad técnica, organización político-administrativa e impacto social. La manifestación de estos criterios se da cuando la atención del hecho metropolitano trasciende a un nivel supramunicipal y permite la interdependencia del municipio núcleo con los municipios satélites. No es únicamente la ciudad núcleo la que

sustraer los elementos que le interesan de los hechos metropolitanos, sino que ésta muchas veces depende también de esos municipios porque parte de la fuente de su desarrollo se encuentra allí. La prestación de servicios públicos, las relaciones comerciales, la movilidad cotidiana, los proyectos de infraestructura de interés regional y las estructuras ecológicas son, junto a las acciones de los distintos actores políticos y sociales en el territorio, aspectos de suma importancia en las áreas metropolitanas, en tanto que permiten suplir las necesidades básicas atribuidas a la conformación de estas entidades.

Se podría decir que una de las principales razones, si no la principal, por la cual los municipios buscan constituir un Área Metropolitana es por la existencia de distintos hechos metropolitanos que, en lo relativo al ordenamiento territorial, deben estar consignados en el Plan Integral de Desarrollo Metropolitano (PIDM) y las Directrices Metropolitanas de Ordenamiento Territorial. No obstante, un territorio metropolitano sin haberse constituido bajo esta figura tiene implícito los hechos metropolitanos como en el caso el territorio de estudio.

Partiendo de lo anterior, a continuación, se agrupan los hechos metropolitanos relacionados con la prestación de servicios públicos, las relaciones comerciales, la movilidad cotidiana, los proyectos de infraestructura de interés regional y las estructuras ecológicas que tienen manifestación, afectan o impactan simultáneamente a dos o más de los municipios pertenecientes al territorio de estudio. Para el rastreo e identificación de los hechos metropolitanos acá descritos, se partió de los criterios para la conformación del Área Metropolitana de la Región Centro Sur de Caldas propuestos por la Gobernación de Caldas (2018), haciendo especial énfasis en aquellos que tienen alcance territorial, impacto económico, impacto social y refieren a la organización política administrativa.

Hechos de tipo Ambiental

El Plan de Ordenación y Manejo de la Cuenca Hidrográfica (POMCA) del Río Chinchiná

Un Plan de Ordenación y Manejo de la Cuenca Hidrográfica (POMCA) es un instrumento de planificación, a través del cual se realiza la planeación del uso coordinado del suelo, de las aguas, de la flora y la fauna y el manejo de la cuenca. El POMCA del Río Chinchiná que se viene ejecutando desde el año 2013 se constituye en el instrumento orientador para la planificación y gestión ambiental territorial y sectorial (Corpocaldas, 2013).

La Corporación Autónoma Regional de Caldas (Corpocaldas), como institución de carácter público perteneciente al departamento de Caldas, es la encargada por la ley de administrar dentro del área de su jurisdicción, el medio ambiente y los recursos naturales renovables y propender por su desarrollo sostenible de conformidad con las disposiciones legales y las políticas del Ministerio del Medio ambiente. En este caso el POMCA de la cuenca del Río Chinchiná es orientado por esta institución como herramienta política para su manejo y conservación.

En la *figura 9* se muestra los municipios que tienen su jurisdicción dentro de la cuenca del río Chinchiná, lo que permite identificar la cuenca como un hecho metropolitano de carácter físico y ambiental debido a su ubicación en los 5 municipios de la RCSC

Figura 9: Municipios con jurisdicción en la cuenca del río Chinchiná



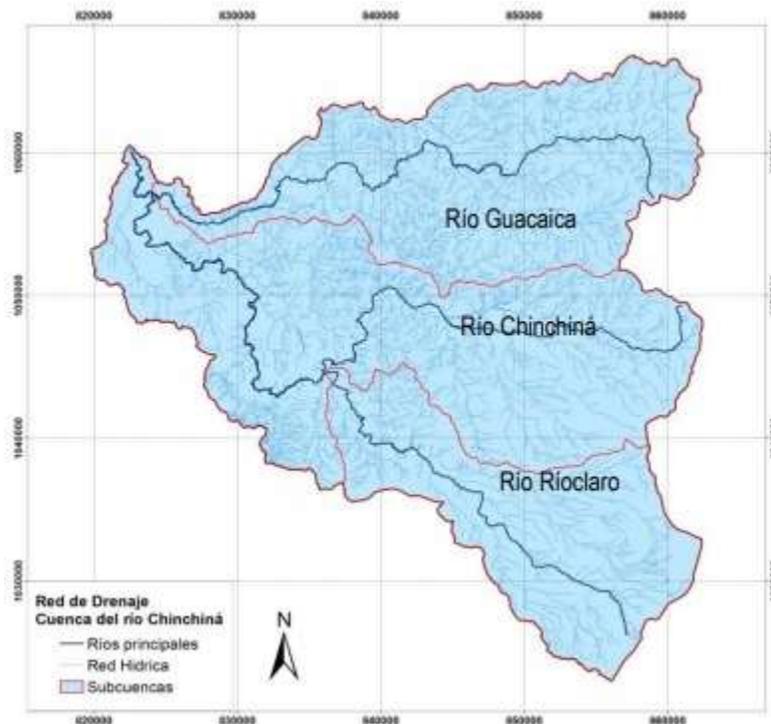
Fuente: Elaboración propia, a partir de cartografía de Corpocaldas

Según este POMCA, en el territorio de la cuenca del Río Chinchiná se presentan las siguientes características: Chinchiná, Palestina y Neira tienen una menor proporción de su territorio dentro de la cuenca. Una porción de territorio de la Vereda Colombia del municipio de Manizales no está dentro de la cuenca. La mayor parte del municipio de Villamaría está dentro de ella (Corpocaldas, 2013). La figura 9 muestra el mapa con los municipios que tiene jurisdicción dentro de la cuenca del río Chinchiná y su respectiva proporción.

Según el POMCA, la cuenca del río Chinchiná se ubica sobre la vertiente occidental de la cordillera Central; pertenece a la zona Hidrográfica Magdalena-Cauca y es el afluente

más importante del río Cauca por su margen derecha. Tienen jurisdicción los municipios de Manizales, Chinchiná, Villamaría, Neira y Palestina. La extensión de la cuenca, basada en la delimitación de un estudio, es de 1052.25 km², que corresponden al 14% del área total del departamento de Caldas.

Figura 10: Mapa de red hidrográfica y subcuencas río Chinchiná



Fuente: Corpocaldas - IDEA U.N. 2013

La *figura 10* muestra el mapa de red hidrográfica donde se presentan los ríos principales y las tres subcuencas en que se subdivide la cuenca en la región: Guacaica, Chinchiná y Ríoclaro. Según el POMCA de la cuenca del río Chinchiná, las microcuencas para cada una de las subcuencas correspondientes a la del río Chinchiná son las siguientes:

- 1- Subcuenca del río Guacaica: Río Blanco y las quebradas Olivares, Moravia, El Crucero, Negra, Las Ánimas, Cajones, San Narciso, El Gus, Mina Rica, San Juan, San Andrés, San Pedro, San Pablo, El Cofre, Farallones, Los Alpes, La Matilda, Dantas y los aferentes directos al río Guacaica.
- 2- Subcuenca del río Chinchiná: Aferentes directos y las quebradas Carminales, los Lobos, Cartagena, El Purgatorio, Manzanares, El Rosario, Cameguadua, Los Cuervos, San Juan o San Julián, San Miguel, El Arroyo, La Floresta, La Diana, El Chiflón, Marmato, Versalles, Palogrande, Camelia, 2515-002-091, La Monina, El Molino, El Perro, Manizales, Chupaderos, Palmichal, La María o Tolda Fría, La Oliva, La Rochela, La Zulia, El Diamante, La Siberia, La Negra.
- 3- Subcuenca del río Rioclaro: río Molinos y las quebradas Santo Domingo, La Bella, Las Nereidas, Juntas y los aferentes directos al Rioclaro.

Todas las subcuencas y microcuencas pertenecientes al río Chinchiná tienen su área de influencia en los cinco municipios pertenecientes a la Región Centro Sur de Caldas.

Esta región que está asentada sobre la cuenca del río Chinchiná cuenta con un área de 148.307 Ha., se extiende desde el Parque Nacional Natural de Los Nevados a una altura de 5.300 msnm, hasta las riberas del río Cauca a 800 msnm, con variedad de pisos térmicos, cálido, templado, frío, páramo y nival y diferentes ecosistemas estratégicos (área de humedales, área de páramos y área de bosque seco tropical) con una contribución porcentual del 48.73 % siendo Villamaría el municipio de la pretendida Área Metropolitana con mayor contribución a esta condición territorial.

Tabla 7: Ecosistemas estratégicos de la Región Centro Sur por municipio

Municipio	Hectáreas	% Porcentaje
Manizales	6.578	14
Villamaría	13.965	30
Chinchiná	0.2	4.73
Neira	0.0	0.00
Palestina	0.0	0.00
Total	20.543,2	48.73

Fuente: Elaboración propia con datos DNP (2017).

La RCSC, con características de montaña andina, posee abundantes recursos naturales y se puede calificar como de gran riqueza ambiental. Cuenta con estructura agropecuaria que garantiza la producción alimenticia, e incluye, además, un sistema de producción forestal que cubre una alta porción del territorio. Asimismo, es la zona de máxima producción cafetera del departamento, situación ésta que ha originado una gran dependencia de las fluctuaciones del precio internacional del grano (Corpocaldas, 2013). En la RCSC se encuentra localizada la zona industrial principal del Departamento concentrada principalmente en los municipios de Manizales, Chinchiná y Villamaría.

La RCSC cuenta con áreas de interés ambiental como condiciones territoriales importantes dentro del proceso de cohesión territorial y como elementos fundamentales para la creación de capital territorial, por ejemplo, la Microcuenca de Río Blanco que abastece parte del consumo de la ciudad de Manizales con un área de protección boscosa y zona de amortiguamiento en buen estado de conservación. Aparece también la Microcuenca de la quebrada Manizales que abastece el acueducto del sector de Maltería y Microcuenca de la quebrada Cartagena que constituye un primer sistema de abastecimiento del acueducto para Villamaría, que suministra agua a la zona rural y parte del área urbana, y da cubrimiento a parte de su población.

En la región RCSC se hallan implícitamente hechos metropolitanos y unas estructuras que muestran la fuerte interrelación existente no solo por las proximidades territoriales, sino también por las vocaciones comunes o complementarias de cada municipio con Manizales. En el caso de Villamaría, que presenta la función de “ciudad dormitorio” de Manizales, con la que existe un fenómeno de conurbación, pero a la vez Villamaría es el municipio donde nacen importantes fuentes de agua que abastecen parte de la región. Así mismo, su característica turística se integra con Chinchiná, Palestina y Neira a través del PCC y con Manizales en la promoción del PNNN. Adicionalmente se interrelaciona con Chinchiná sobre el sector de Rio Claro donde existe una actividad cafetera importante.

Parque Nacional Natural Los Nevados

El Parque Nacional Natural Los Nevados se encuentra localizado en la Cordillera Central, en las vertientes oriental y occidental, con alturas entre 2.600 y 5.321 m.s.n.m. Alcanza un área aproximada de 58.300 ha, en jurisdicción de los departamentos de Caldas (municipio de Villamaría), Risaralda (municipios de Santa Rosa de Cabal y Pereira), Quindío (municipio de Salento) y Tolima (municipios de Ibagué, Anzoátegui, Santa Isabel, Murillo, Villahermosa, Casabianca y Herveo).

Figura 11: Mapa del área del PNNN, jurisdicción municipio de Villamaría



Fuente: Elaboración propia a partir de <https://www.parquesnacionales.gov.co/porta/es/ecoturismo/region-andina/parque-nacional-natural-los-nevados/>

El PNNN es un área natural protegida de interés estratégico que marca relaciones de carácter ambiental y turístico, constituyéndose para la RCSC en un hecho metropolitano de tipo ambiental. La importancia de esta zona se estima desde el punto de vista de los servicios ambientales que presta a una gran cantidad de población rural y de los centros

urbanos circunyacentes, especialmente los municipios de Villamaría, Neira y Manizales; área natural en la que tiene correspondencia el departamento de Caldas, específicamente en el municipio de Villamaría con 8.074 ha, correspondientes al 13.9% del área total del parque. En el PNNN se producen y regulan múltiples bienes y servicios ambientales con gran impacto para algunos municipios de la RCSC. El agua que nace y se regula en este Parque y su zona de influencia abastece las necesidades de gran parte de la población de estos municipios. Su protección y conservación se han convertido en elementos importantes para el desarrollo socio-ambiental y en un eje articulador de las iniciativas de conservación en toda la zona que trae consigo beneficios a escala regional. El PNNN tiene una gran importancia hidrográfica para la región; allí nacen gran cantidad de fuentes de agua. El deshielo producido por las nieves perpetuas origina los cauces iniciales de los ríos que abastecen sus aguas en las dos grandes cuencas hidrográficas del país, la del río Cauca al occidente y la del Magdalena al oriente y por ende las microcuencas sobre las que tienen influencia en municipios como Villamaría, Manizales y Chinchiná.

En cuanto a los Planes de Ordenamiento Territorial que tienen impacto sobre el PNNN en el departamento de Caldas, el municipio de Manizales incluye en el componente general de su Documento Técnico de Soporte una base ambiental de gestión, en el que se identifican y se hace un diagnóstico de las áreas para el desarrollo rural y urbano, considerando criterios y restricciones de tipo ambiental y ecológico. Asimismo, el plan ambiental destaca la importancia de las condiciones de varios ecosistemas e incluye orientaciones para la conservación de fuentes hídricas, promoción adecuada de ocupación del suelo, educación ambiental y prevención de uso indiscriminado de los recursos naturales en las que hace parte zonas amortiguadoras pertenecientes al PNNN. En el componente rural del POT se destaca que la zona amortiguadora del PNNN es un área de interés ambiental establecida como suelo de protección y sobre la cual se orientarían acciones encaminada a la preservación.

En el PBOT del municipio de Villamaría también se incluye una zona de amortiguación del PNNN, con fines de preservación y manejo ambiental conforme al Plan de Manejo Ambiental y en relación con los actores competentes. Asimismo, en el marco de los objetivos del PBOT se acentúan otros aspectos como el de realizar el inventario de los recursos renovables y no renovables en zonas como la amortiguadora del PNNN, la identificación de otras áreas de trascendencia ambiental y la creación de un plan estratégico con miras a desarrollar el potencial ecoturístico de esta área que tiene jurisdicción en el municipio.

Por otro lado, el municipio de Villamaría en su PBOT plantea una serie de propuestas de ordenamiento para el uso del suelo, dentro de las cuales menciona la conservación de especies de fauna y flora del PNNN, reconociéndolo dentro de su contexto territorial como un área para la gestión y ejecución de acciones para la preservación y potencialización enmarcada en la simbiosis ecosistema-cultura.

Finalmente, las siguientes son las incidencias del PNNN como hecho metropolitano de carácter ambiental sobre los municipios de la RCSC: para el caso de Villamaría, este municipio se abastece de agua para el consumo humano y se desarrollan actividades de ecoturismo y agricultura; Chinchiná se abastece del agua para consumo humano; Neira hace parte de la zona de amortiguación del Parque Natural los Nevados; Manizales se abastece del agua para consumo humano de los habitantes de la capital. En estas incidencias también cabe resaltar las oportunidades que se derivan de las relaciones con el medio ambiente, en cuanto al aprovechamiento para el turismo de aguas termales, que se ha venido fortaleciendo como uno de los destinos turísticos de la región y busca un incremento de visitantes extranjeros, lo cual favorecería la economía de muchas de las personas que viven en las inmediaciones y áreas de influencia, aunque también puede ser una fuente de conflictos socioambientales.

Hechos de tipo cultural

Paisaje Cultural Cafetero

El Paisaje Cultural Cafetero (PCC) es una declaración patrimonial de la Organización de las Naciones Unidas para la Educación, la Ciencia y la Cultura (UNESCO). Está conformado por determinadas zonas cafeteras de los departamentos de Caldas, Quindío, Risaralda y Valle del Cauca, ubicadas en las estribaciones de la cordillera de los Andes, precisamente en la región conocida tradicionalmente como el Eje Cafetero.

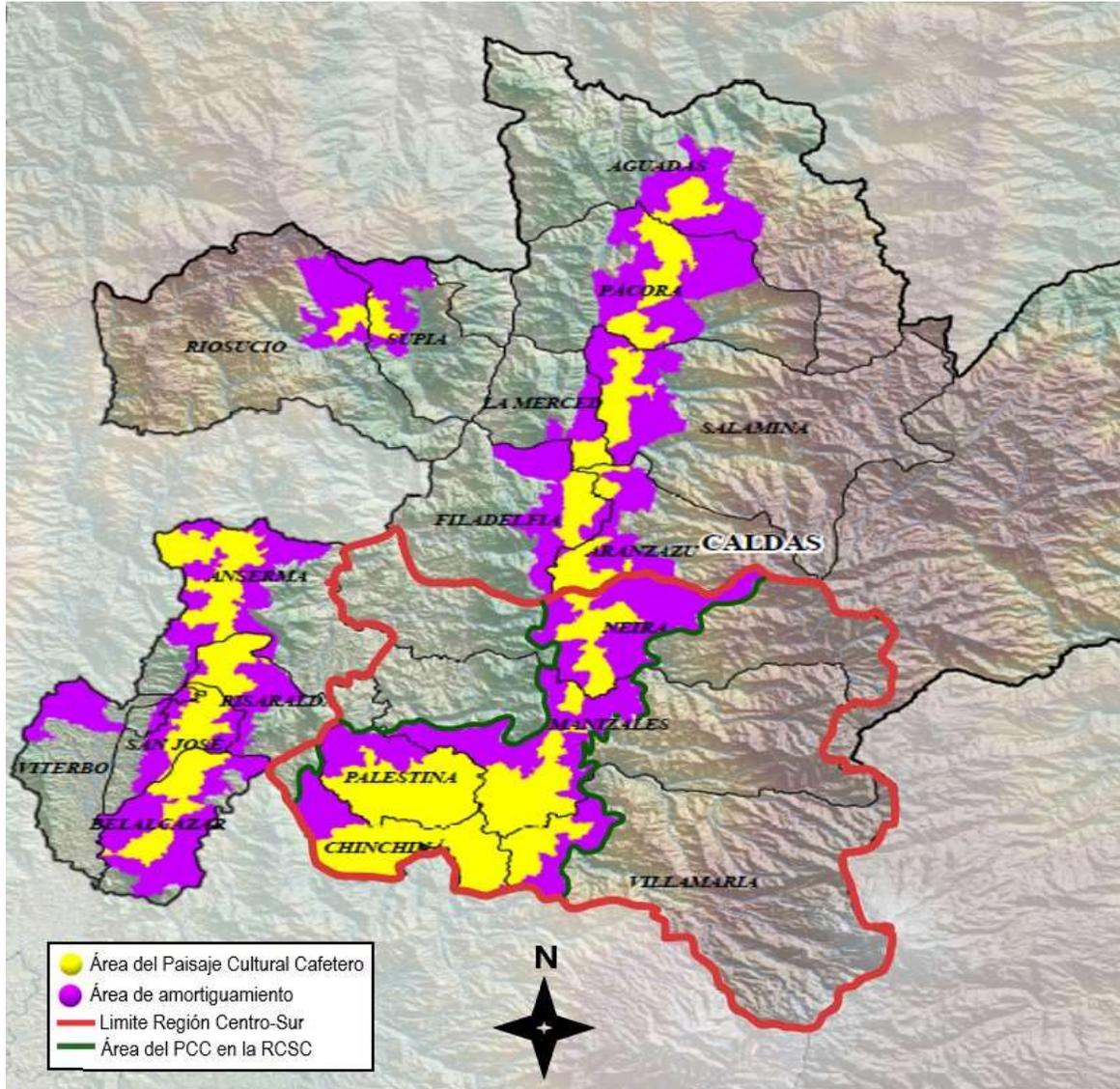
Los cultivos de café, la vivienda rural, el tipo de transporte, el proceso y comercialización del grano, y las técnicas de producción, han otorgado una dinámica particular a este paisaje.

El Paisaje Cultural Cafetero (2020) describe

La economía y la cultura de esta región han girado alrededor del café desde hace más de un siglo, es decir, solo unas décadas después de haber sido poblada por los colonizadores antioqueños, que empezaron la ocupación del territorio en el siglo XIX. (p.1)

El PCC integra áreas de 47 municipios y 411 veredas y en su área de amortiguamiento cuatro municipios y 447 veredas de los departamentos de Caldas, Risaralda, Quindío y Valle del Cauca. Por su localización y características físicas, esta región tiene un gran número de hábitats de interés estratégico para la conservación de la diversidad biológica (Paisaje Cultural Cafetero, 2020). Toda el área del PCC cuenta con presencia de bosques nativos y corredores biogeográficos importantes para la conservación de la biodiversidad en toda la región.

Figura 12: Mapa del Paisaje Cultural Cafetero en la Región Centro Sur de Caldas



Fuente: Elaboración propia a partir de <http://paisajeculturalcafetero.org.co/contenido/departamento-de-caldas>

El PCC se caracteriza por ser un territorio con condiciones ecológicas de retención y regulación del agua, por ejemplo, páramos y subpáramos. Sus características hídricas están representadas por grandes cuencas, y microcuencas abastecedoras, además de

lagos, lagunas, represas y aguas subterráneas que le brindan un potencial hídrico al territorio.

El departamento de Caldas reúne el mayor número de municipios en el Paisaje Cultural Cafetero, 18: Aguadas, Anserma, Aranzazu, Belalcázar, Filadelfia, La Merced, Pacora, Riosucio, Risaralda, Salamina, San José, Supia, Viterbo y entre estos los 5 municipios de la RCSC, es decir, Manizales, Villamaría, Chinchiná, Neira y Palestina.

Tabla 8: Área principal y zona de amortiguamiento del Paisaje Cultural Cafetero en los municipios de la Región Centro Sur de Caldas.

Municipio	Área Principal (Hectáreas)	Zona de Amortiguamiento (Hectáreas)
Manizales	5311,7	5959,9
Villamaría	2360	2181,1
Chinchiná	7416	2019,2
Neira	3061,8	7728,1
Palestina	6825,7	2588,6
Total	24975,2	20476,9

Fuente: Elaboración propia.

El Paisaje Cultural Cafetero está conformado por 141.120 hectáreas de área principal y 207.000 hectáreas de área de amortiguamiento. La Región Centro Sur de Caldas cuenta con el 18 % del área principal y el 9.9% de zona de amortiguamiento siendo Palestina y Chinchiná los municipios de la región con mayor área principal correspondientes al PCC. Esto en relación con el proyecto de construcción del aeropuerto Aerocafé, en Palestina, podría presentarse como un nodo de desarrollo ecoturístico y un hecho metropolitano de tipo ambiental en el que la población de la región podría orientar tareas de recuperación y preservación para convertir sus características culturales y biofísicas en ventajas

territoriales. El Paisaje Cultural Cafetero puede ser en ese sentido un pilar territorial para el desarrollo social y económico, implementando actividades relacionadas con bienes y servicios culturales, ambientales, industriales y artesanales, entre ellos el ecoturismo, además de acciones concernientes a la preservación de las estructuras ecológicas, la biodiversidad y el agua, y el fortalecimiento de la economía rural, como una estrategia de mitigación del cambio climático y de conservación de las condiciones territoriales de tipo natural existentes en los municipios de la Región Centro Sur.

Duque (2016) afirma que

La declaratoria hecha por la UNESCO (2011) del Paisaje Cultural Cafetero de Colombia, obliga a implementar acciones concertadas para mitigar las amenazas locales y globales que puedan afectar ese frágil sistema de elementos naturales y culturales, que le da el carácter de Patrimonio de la Humanidad. (p.8)

Estas acciones para la mitigación de amenazas ambientales y antrópicas, y la conservación que obliga la UNESCO sobre el Paisaje Cultural Cafetero sumado al impulso para el avance del bioturismo y vías alrededor de Aerocafé se convertirían en un embrión de desarrollo rural para la Región Centro Sur y desde Aerocafé se podría acceder a mercados lejanos desde Colombia y desde el Eje Cafetero con el fin de impulsar el comercio y el turismo de la región.

Respecto a la declaratoria otorgada por la UNESCO que exalta las características culturales, paisajísticas, sociales y económicas de los municipios de la RCSC en torno a la producción del café, la Gobernación de Caldas (s.f.) plantea que:

[...] la declaratoria de la UNESCO genera una determinante fundamental para el proceso de planeación de la futura área metropolitana. A través de estrategias de Marca Territorial y estableciendo las sinergias y complementariedades se establece un aprovechamiento paisajístico y de turistas en los municipios del área. (p.23)

Esto con el fin de fortalecer y potencializar la demanda de servicios relacionados al PCC, sería entonces conveniente orientar acciones encaminadas a desarrollar planes bioturísticos, agropecuarios y de conservación.

La RCSC se ha venido consolidando sin una estrategia legal y clara de desarrollo metropolitano, por ende, sin una figura de integración supramunicipal que contenga toda su área de influencia, determinada por relaciones reticulares, funcionales, económicas, políticas y sociales que confluyen entre los cinco municipios que integran esta región y que hasta el año 2021 estas relaciones solo han sido de facto. Según Borja (2004) “Los desarrollos más exitosos son aquellos donde las regiones y los municipios aceptan las estrategias y sistemas de gobernabilidad globales como suyos, y los adoptan para sus provechos, incorporándose y facilitando sistemas de cooperación y colaboración” (p.49). De esta manera, el apoyo mutuo entre los municipios que integrarían el Área Metropolitana, y su voluntad de trabajar juntos, sería trascendental para el desarrollo y construcción de la gobernabilidad.

Es de resaltar que un ente territorial supramunicipal en el contexto del Paisaje Cultural Cafetero sería importante para orientar estrategias que fortalezcan una mayor competitividad de la región. Igualmente, esta figura territorial también podría contribuir a la coordinación de acciones y orientaciones para preservar su valor, incentivar la sostenibilidad del patrimonio cultural y desarrollar el turismo en la región, especialmente en las áreas principales y áreas de amortiguamiento del PCC.

Hechos de transporte y movilidad

Terminal de Transportes de Manizales

Uno de los elementos básicos para el funcionamiento de las áreas metropolitanas es, sin duda, el transporte. “La metropolización, como ocurre con el crecimiento de las ciudades,

se apoya en el desarrollo de los medios de transporte” (Ascher, 2004, p.57). En efecto el crecimiento urbano, simultaneo al de la población, así como la dispersión urbana y la inclusión de los territorios rurales en las dinámicas socioeconómicas, justifican la importancia del transporte en la escena metropolitana.

El movimiento de personas, bienes e información dentro de las áreas metropolitanas ha sido un gran determinante para el funcionamiento de las ciudades (Hanson, 2004). Estos movimientos conllevan desplazamientos recurrentes, es decir, una movilidad cotidiana vinculada a los fenómenos urbanos y metropolitanos, asociados al *commuting*, aquellos desplazamientos diarios y repetitivos entre el domicilio y el lugar de trabajo. Según Llano (2006) “por *commuting* se entiende los desplazamientos de los habitantes de un área metropolitana desde su lugar de residencia hasta el de trabajo u ocio” (p.2). El término correspondiente en español sería el de “movimiento pendular”, haciendo alusión al desplazamiento desde el lugar de residencia al lugar de trabajo, estudio o por asuntos comerciales. De este modo, los flujos de los movimientos habituales de la población, en el caso de un área metropolitana, constituyen una de las variables que definen el mismo territorio en relación con municipios con los cuales se tienen vínculos de vecindad.

En el caso de la RCSC, las dinámicas de movilidad cotidiana son el resultado las actividades económicas, laborales y comerciales de la población en el entorno metropolitano, que incluye tanto el campo como la ciudad, por ende, las vecindades tienen un gran valor relacionado con los sistemas de transporte, a pesar de la dispersión urbana como característica del archipiélago metropolitano identificado en el territorio de estudio. La Comisión Económica para América Latina y El Caribe (2009) afirma que:

El intercambio diario de población entre municipios sirve como parte de la definición de un área metropolitana, pero en el proceso de consolidación metropolitana también puede indicar incrementos de actividad económica en municipios que anteriormente se consideraban periféricos a la dinámica económica y la vida urbana de la metrópoli. (p.173)

Una de las implicaciones de la movilidad de personas dentro de las áreas metropolitanas puede ser la desvinculación entre el lugar de residencia y el de las actividades productivas de la vida laboral y educativa, lo que supone la realización de viajes cada vez más largos en términos de tiempo y distancia, con relación entre la ciudad núcleo y las “ciudades dormitorio” también llamadas “ciudades satélites”. Según Zoido et al. (2000) “el ritmo pendular diario de los trabajadores, o *commuters*, incluye la residencia periférica y el desplazamiento cotidiano hacia y desde el lugar de trabajo en la ciudad central”. (p. 82). Como se indicó anteriormente la expresión “pendular” se emplea para referirse al fenómeno de movilización diaria de pasajeros entre ciudad núcleo y la ciudad dormitorio, aunque la palabra “pendular” implica un movimiento constante entre un lugar y otro, no lleva consigo la relación de frecuencia.

De acuerdo con Jiménez (2009):

Sea cual fuere la palabra o frase que se use — movilidad cotidiana, movilidad diaria, conmutación o movilidad pendular, lo relevante en su medición es que en la actualidad este desplazamiento se realiza entre dos lugares (uno de ellos el lugar de residencia), y con cierta regularidad y frecuencia, pero no está claro si tiene que ser todos los días, los días hábiles, o la mayoría de los días de la semana (3 o 4 días). (p.168)

En este sentido, al hablar de movilidad se utiliza para subrayar que el fenómeno descrito no constituye un cambio de residencia, sino como se ha indicado anteriormente, refiriéndose a la realización de actividades productivas cotidianas: el trabajo y el estudio. De acuerdo con Jiménez (2009) “el concepto de movilidad cotidiana hace referencia al territorio en que se realizan estos desplazamientos (en gran parte urbano), la motivación (trabajo y estudio) y la temporalidad de estos movimientos (diariamente o con cierta frecuencia semanal)” (p.168).

Esta movilidad tiene efectos para la planificación territorial, principalmente a través de la generación de nuevas necesidades de provisión de medios de transporte y servicios específicos, no solo en el lugar de residencia (ciudad dormitorio) sino también en el de trabajo y estudio (ciudad central).

De esta manera, las relaciones intermunicipales que tienen implícita un área metropolitana se constituyen a través de distintas actividades que se pueden orientar hacia la industria, comercio, ecoturismo, educación, transporte aéreo y agricultura. En el caso de la RCSC, estas actividades benefician no sólo a la población que vive en la ciudad núcleo, sino que tiene un alcance metropolitano que sirve a la población de los municipios circunyacentes en la cual la movilidad y el transporte entran a ser factores fundamentales en las dinámicas de territorio. Lo anterior en atención a la dispersión urbana y a la dependencia del automóvil y en general de los medios de transporte con el fin de satisfacer eficientemente los servicios de comunicación que demanda la población urbana y rural. De esta manera, la motorización de la población y la ampliación y uso de los medios de transporte han producido una nueva configuración en el territorio que han permitido el acotamiento de distancias y facilitan el acercamiento a lugares donde predominan actividades y forma de vida tanto urbana como rural.

Considerando el distanciamiento entre los municipios de la RCSC, las franjas rurales que allí existen y haciendo hincapié en la idea de que no se trata tanto defender la compacidad urbana o lo que se ha mencionado en este trabajo sobre la dispersión urbana o archipiélago metropolitano, conviene encontrar un punto de convergencia entre los procesos de metropolización y la dispersión urbana que puedan traer beneficios y atender necesidades de transporte y movilidad en la zona rural.

Una parte importante de la movilidad en la RCSC, se organiza en torno a la Terminal de Transporte Mixta de Manizales, la llamada terminal rural, que se encuentra ubicada en inmediaciones de la Plaza de Mercado, tiene las funciones de aglomerar y operar el

servicio de transporte público interveredal y algunas rutas del transporte intermunicipal desde la ciudad de Manizales.

Figura 13: Terminal de Transporte Mixta de Manizales



Fuente: Registro fotográfico propio

Desde esta terminal de transporte, se movilizan buses “escalera” y vehículos tipo campero (jeeps) hacia diferentes veredas y municipios de la RCSC como parte de la solución de acceso y transporte hacia sectores de la zona rural donde no tienen acceso otros tipos de vehículos o, en zonas donde no operan rutas desde el Terminal de Transporte intermunicipal e interdepartamental de Manizales (Terminal de Transporte de Manizales, 2021). De ahí la importancia que representa esta Terminal Mixta para satisfacer necesidades relacionadas con el transporte y la movilidad cotidiana en una región con dispersión urbana y una franja rural extensa donde se localizan veredas, fincas y otras zonas donde se llevan a cabo actividades relacionadas a la vida rural.

La Terminal de Transporte Mixta de Manizales tiene operación hacia 35 destinos que incluye algunas zonas del departamento de Risaralda, moviliza una cantidad aproximada de 35,626 pasajeros mensuales. Para el caso de la RCSC esta terminal de transporte

opera hacia 17 destinos en los que se encuentran algunos corregimientos, veredas y fincas ubicadas en jurisdicción de los cinco municipios de la región: Hoyo Frio, San Peregrino, Alto del Naranjo, La Pola, Alto Tablazo, Santa Rita, El Guineo, La China, Arauca, Santagueda, La Cabaña, Manzanares, Farallones, Morro Gordo, Pueblo Hondo, La Garrucha, La Pava y El Retiro. Estos destinos tienen cobertura de transporte a través de vehículos afiliados a 10 empresas que operan desde esta terminal en los que se incluyen 299 camperos (jeeps) y 14 buses “escalera” (Terminal de Transporte de Manizales, 2021).

Así entonces, la motorización y la ampliación del transporte podría superar barreras de distancia en un mundo que hoy esta globalizado y que no es la excepción a escala del territorio metropolitano, incluyendo sus zonas rurales. De modo que las cabeceras municipales en relación con los distintos lugares que se encuentran en la zona rural no podrían ser considerados como elementos separados de un territorio en proceso de metropolización como la RCSC.

La RCSC presenta un territorio rural relativamente extenso, esto supone una movilización constante de la población entre el campo y la ciudad; de igual forma, una relocalización de distintas actividades económicas hacia los sectores periféricos de las cabeceras municipales. Por lo tanto, se produce de manera simultánea un aumento de la movilidad y desplazamientos cotidianos; asimismo, una interacción espacial, asociada a la estructura espacial del territorio metropolitano.

Borja (2003) describe lo siguiente

En la ciudad-región, más o menos difusa y policéntrica, en la que predominan la dispersión, la horizontalidad y formas de desarrollo por ejes longitudinales, las infraestructuras de servicios y de comunicación (redes viarias principalmente, pues predomina el uso del automóvil) son el principal elemento de organización del territorio. (p.81)

Por lo tanto, para comprender y dimensionar el proceso de metropolización de la RCSC, entre otros aspectos, es importante considerar el transporte y la movilidad permanente que implica la integración entre los distintos lugares del territorio.

Respecto a los hechos metropolitanos de transporte y movilidad, la Terminal de Transportes de Manizales tiene influencia en los cinco municipios que integran la RCSC, pero en el caso de Villamaría no presta el servicio de transporte intermunicipal debido a la conurbación con la ciudad de Manizales y la inclusión de algunas rutas hacia Villamaría en el sistema de transporte urbano de Manizales, que incluye buses urbanos y cable aéreo.

En este contexto los medios de transporte que tienen presencia en la RCSC se convierten en un elemento esencial para cubrir mucha más distancia en sus desplazamientos y multiplicar el espacio de vida de su población. Entre los medios de transporte que se encuentran en la RCSC se pueden enunciar los siguientes: buses de servicio urbano e intermunicipal, microbuses, taxis urbanos e intermunicipales, cable aéreo “chivas” o buses “escalera” y camperos (*jeeps*).

La Terminal de Transportes de Manizales desempeña las funciones de aglomerar y ordenar el servicio de transporte público terrestre intermunicipal e interdepartamental desde de la ciudad de Manizales. Está ubicada al sur de la ciudad sobre la vía panamericana, que hace parte de la red vial nacional, conectando con otras avenidas importantes de la ciudad y con el municipio de Villamaría. Así mismo esta terminal tiene conexión directa con los dos municipios en mención a través de la línea de cable aéreo, haciendo parte de los hechos metropolitanos, en este caso de transporte y movilidad sobre el cual los municipios de la RCSC tienen relación de movilidad diaria y movilidad pendular de pasajeros.

Figura 14: Mapa parcial de Manizales y Villamaría



Fuente: Edición propia a partir de

<https://learnings2.maps.arcgis.com/home/webmap/viewer.html?useExisting=1>

La Ley 1625 de 2013 orienta y entrega a las áreas metropolitanas la función de formular la política de movilidad regional, adoptar los instrumentos de planificación en materia de transporte, ejercer la autoridad de transporte público masivo y metropolitano, así como de planificar la prestación del servicio de transporte público de pasajeros para la integración física, operacional y tarifaria entre los modos de transporte urbano y en el caso de los municipios donde existan Sistemas de Transporte Masivo se fijara su competencia en coordinación con cada uno. Lo anterior supone que la eventual conformación de un área metropolitana podría contribuir a optimizar esta dinámica de movilidad y de transporte que exhibe el territorio metropolitano.

En efecto, el hecho metropolitano de transporte intermunicipal terrestre y movilidad que facilita la interacción de los municipios con la ciudad núcleo permite la consolidación de relaciones territoriales. Para el caso de la RCSC entre las incidencias que encontramos está el de movilidad para el acceso a la educación superior, al empleo, comercio, cultura, entre otros. La infraestructura vial de la región es de diferente orden, posibilitando las conexiones intermunicipales para la salida y entrada de productos, así como la movilización de flujos de personas a su interior y exterior.

Tabla 9: Flujo de vehículos y pasajeros de municipios y sectores de la RCSC desde y hacia la Terminal de Transporte de Manizales, año 2019.

Municipio/sector	Vehículos	Pasajeros
Chinchiná (La Siria, La Quebra)	38.295	621.281
Neira	22.305	85.966
Palestina	5.615	89.721
Santagueda y sectores aledaños	1.443	43.694
Arauca (Palestina)	574	1.456
Total	68.100	841.615

Fuente: Elaboración propia

La tabla anterior muestra la cantidad de vehículos y pasajeros que se movilizaron en el año 2019 desde la terminal de Transporte de Manizales hacia los municipios de la RCSC e inversamente, es de anotar que para el caso del municipio de Villamaría no hay datos, teniendo en cuenta que la relación de movilidad y transporte terrestre que tiene con Manizales como ciudad núcleo se da a partir de transporte urbano colectivo y no de transporte intermunicipal desde la Terminal de Transportes, esto se debe a la cercanía y el fenómeno de conurbación anteriormente explicada que se da entre los dos municipios.

En el año 2019, salieron hacia distintas zonas del país y así mismo llegaron a la Terminal de Transporte de Manizales 299.888 vehículos y 3.068.575 pasajeros, de los cuales

68.100 corresponden al flujo de vehículos en la RCSC, equivalente al 22,71 % y 841.615 pasajeros correspondientes al 27,43 %, porcentajes que indican la importancia de la Terminal en función y operación para la región (Terminal de Transporte de Manizales, 2020).

Entre las incidencias más importantes que se encuentran en los cinco municipios en relación con la Terminal de Transportes de Manizales y la movilidad, se describen las siguientes: para el caso de los municipios de Chinchiná, Neira y Palestina el flujo de transporte diario de pasajeros para el desarrollo de actividades económicas y académicas, Villamaría presenta flujo de transporte diario de pasajeros a Manizales y viceversa, para el desarrollo de actividades económicas y académicas, además existe cable aéreo que comunica entre sí a Manizales y Villamaría. Finalmente, en el caso de Manizales se presenta el flujo de transporte diario de pasajeros que provienen de los otros cuatro municipios para el desarrollo de actividades económicas y académicas, de igual manera hay flujo de pasajeros desde Manizales hasta los otros municipios en este caso existe también el cable aéreo que comunica a Manizales y Villamaría.

Cable aéreo de Manizales

El Cable Aéreo de Manizales es un sistema de transporte teleférico que ha venido funcionando desde el año 2009 entre las cabeceras municipales de Manizales y Villamaría cumpliendo funciones de transporte urbano, intermunicipal y metropolitano. El sistema tiene 2 líneas de transporte y el recorrido es de 2,82 Kilómetros contando con cuatro estaciones (Fundadores, Betania, Los Cámbulos y Villamaría). El sistema moviliza en promedio 8,500 pasajeros por día, con una velocidad promedio de 3.8 m / s. siendo el cable aéreo un hecho metropolitano de transporte que ha orientado y consolidado las relaciones territoriales en estos dos municipios que hacen parte de la zona de estudio y que ha permitido reducir el tiempo de viaje de los pasajeros entre ambos municipios, de 50 a 13 minutos aproximadamente.

El cable aéreo se ha consolidado en una de las formas de fortalecer las dinámicas regionales que se presentan en estos municipios, a propósito de las condiciones y características geográficas dadas en el territorio. Este sistema de cable presenta las siguientes características entre las estaciones que lo componen.

Fundadores – Los Cámbulos

Esta línea del cable conecta el centro de la ciudad de Manizales con la terminal de transportes con una longitud de 2,1 km. Con tres estaciones en su recorrido, iniciando en la estación Fundadores, pasando por la estación Betania y terminando en la estación Los Cámbulos en el terminal de transporte de Manizales. Esta línea fue la primera en ser construida, y más tarde se conectó a la línea que une actualmente a Manizales con el municipio de Villamaría.

Los Cámbulos - Villamaría

Esta línea del cable da continuidad a la línea principal, y comunica a Manizales con el municipio de Villamaría, tiene alrededor de 720 metros entre la estación Los Cámbulos y la estación Villamaría en la plaza principal de este municipio. Su puesta en operación en el año 2014 permitió impulsar el uso masivo de este sistema de transporte, además de contribuir en la fácil conexión y acortamiento de distancias entre ambos municipios.

Figura 15: Línea cable aéreo entre Manizales y Villamaría



Fuente: Elaboración propia

Según cifras del DANE (citado en Manizales Cómo Vamos, 2016) el cable aéreo para el año 2014 movilizó 14.520 pasajeros, y en el año 2015 movilizó 11.992 pasajeros, a pesar de que tuvo un descenso en el número de pasajeros en 2015, el cable aéreo transporta 1,5 veces el número de pasajeros que movía en el 2010, año de su inauguración. Se toman estos años de referencia ya que al momento de referir períodos más recientes las cifras no eran muy precisas.

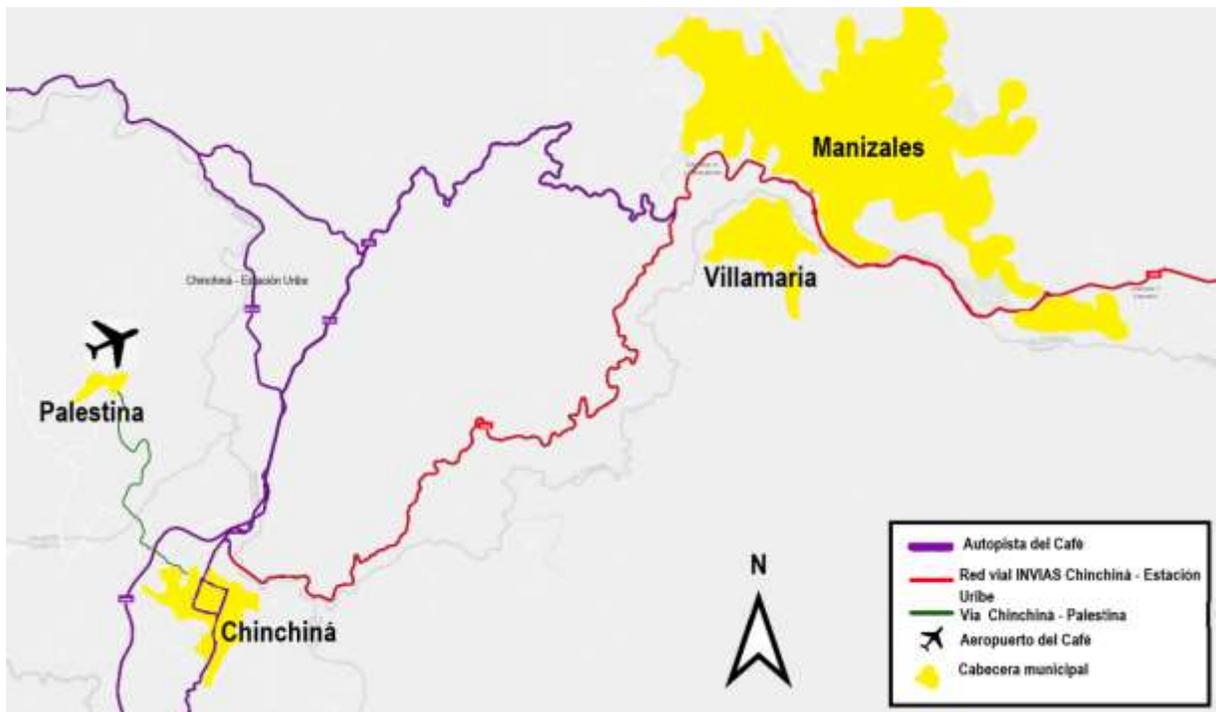
Actualmente, el cable aéreo de Manizales responde a una necesidad de transporte entre ambos municipios y entre los que se presenta un fenómeno de conurbación que las ha puesto en contacto físico y que de forma espontánea han construido un hecho metropolitano de transporte transformando esta necesidad hacia un sistema de movilidad de bajas emisiones que podría replicarse al resto de municipios que integran la RCSC.

Autopista del Café

Autopistas del Café es la concesión vial que une los departamentos de Caldas, Risaralda, Quindío y Valle del Cauca a través de 256 km de doble calzada y en algunos tramos una sola calzada. Esta obra de conexión vial tiene influencia en el caso de los municipios de la RCSC sobre Manizales, Villamaría y Chinchiná principalmente, los cuales tienen jurisdicción en esta. La construcción de este corredor vial inició en el año 1997, un proyecto para acortar y mejorar la conexión terrestre entre las capitales del eje cafetero pero que se ha extendido también a algunas partes del Norte del Valle del Cauca. Este proyecto vial fue entregada al concesionario Autopistas del Café que operará la vía hasta el año 2027, concesión perteneciente a Odinsa, empresa de concesiones del Grupo Argos.

En cuanto a la accesibilidad y conectividad del nuevo aeropuerto soportada con la infraestructura vial Armenia - Pereira - Manizales (Autopistas del Café), actualmente en ejecución, le proporcionará al proyecto del Aeropuerto del Café posibles beneficios adicionales que se verían reflejados en un menor tiempo de viaje desde las ciudades del Eje Cafetero y para los municipios de la RCSC que tendrían gran impacto de este proyecto, y posiblemente menores costos de operación para los vehículos que se movilizan sobre este eje vial.

Figura 16: Mapa de vías primarias en la Región Centro Sur de Caldas



Fuente: Elaboración propia a partir de información de <https://hermes.invias.gov.co/carreteras/>

En el caso de la Región Centro Sur de Caldas la Autopista del Café tiene influencia específicamente en los municipios de Manizales, Villamaría, Chinchiná y Palestina y en menor medida sobre el municipio de Neira, este último por ubicarse al norte de la Región y a una mayor distancia para acceder a este corredor vial puesto que la Autopista del Café recorre el sur de este territorio metropolitano.

Según el Centro de Observación para la Infraestructura de Caldas (2018) la población beneficiada de la Autopista del Café en un área de influencia de 25 km, se estima que sería de un total de 3.673.317 (proyección 2020) y 64 municipios localizados en esta área. En el caso de la RCSC sería para el total de su población, es decir, 545.806 habitantes de los 5 municipios pertenecientes.

Dadas las características de este proyecto vial, se ha estimado que la población impactada se enfoca principalmente en los usuarios del transporte de pasajeros y de carga. La conectividad terrestre que ha venido generado la autopista del Café entre los municipios de la RCSC podría generar una mejor accesibilidad a los mismos en menor tiempo y distancia, influyendo directamente en la movilidad y economía de cada municipio y del área metropolitana como conglomerado urbano.

Las actividades que promueven el desarrollo económico de la RCSC han sido en mayor medida el café como cultivo de pequeña superficie, alto efecto redistributivo del ingreso y actividad en vías de diversificación; la industria, en especial la manufacturera hoy en proceso de contracción y expansión selectiva a causa de la apertura, y el sector de servicios que se orienta al turismo y en menor medida a la educación (Duque, 2013). Con el desarrollo vial proporcionado por la autopista del Café en el territorio, la región Centro-Sur está sujeta a potencializar el uso del suelo y a conectarse también con los ejes viales hacia Cali, Medellín y Bogotá que conforman el Triángulo de Oro, sobre esta región del país en la cual se concentra más de la mitad de la población y sobre la cual están inmersos los 5 municipios de la RCSC.

La importancia que tiene el Triángulo de Oro en la economía nacional es muy relevante, ya que genera casi las tres cuartas partes del Producto Interno Bruto de todo el país puesto que está delimitada por las ciudades de Cali, Bogotá y Medellín, las tres más importantes del país. A partir de esto, se hace importante potencializar la Autopista del café y el aprovechamiento de su conexión vial con estas tres ciudades. Así entonces, la Autopista del Café es notable como estructurador rural y urbano a nivel regional para lo cual debería consolidarse tratando de articular también la ciudad y el campo. Si los flujos de la actividad rural se articulan al sistema, se podría potenciar el escenario de las actividades urbanas, e incluso las potencialidades económicas de los ambientes metropolitanos, en especial las que dependen del sector agrario local y extender

mercados aprovechando la demanda de corredores viales en el nuevo orden nacional que puedan cruzar la RCSC.

Red vial del territorio metropolitano

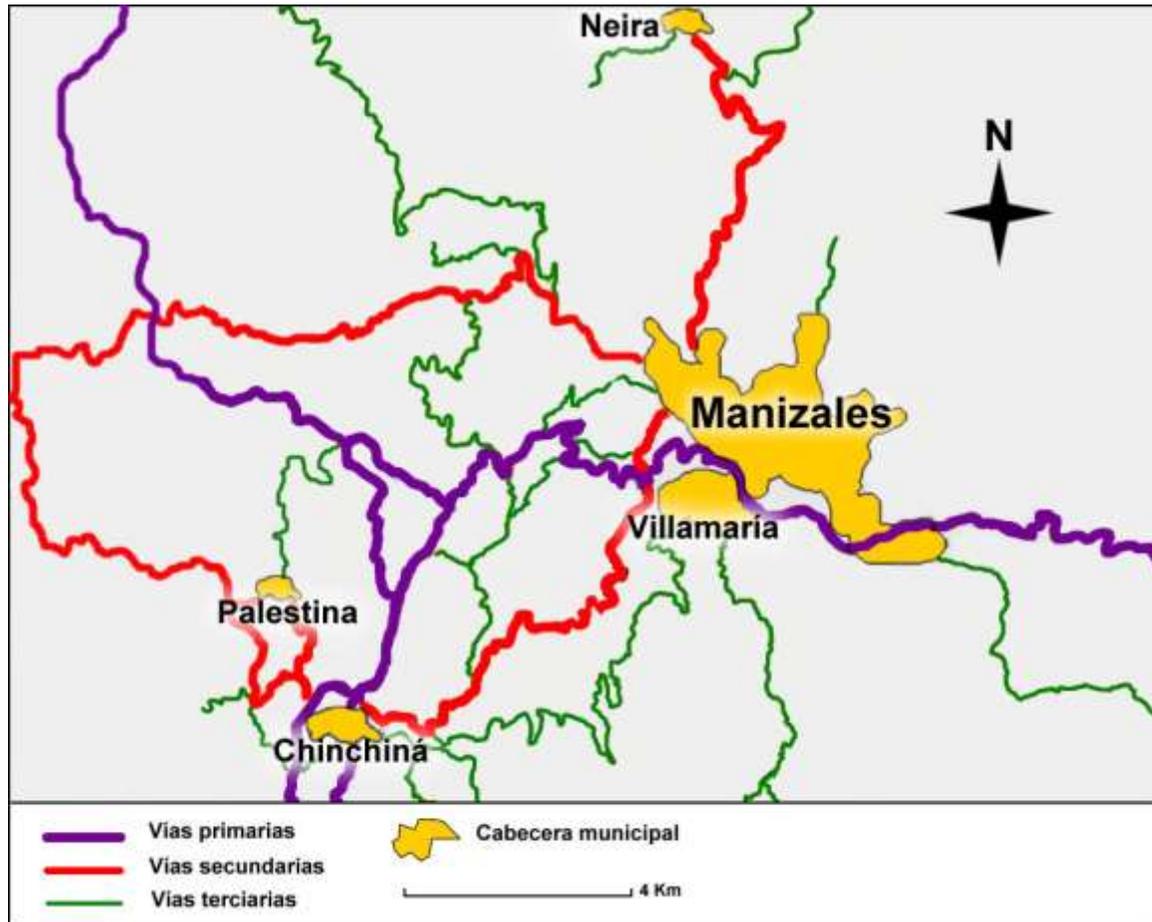
La infraestructura vial y los medios de transporte son factores de transformación económica y social sobre los territorios. Las redes viales pueden considerarse potencialmente estratégicos al funcionar como articuladores en un territorio metropolitano; además, son elementos fundamentales en las políticas de gestión, toda vez que impulsan el desarrollo y estimulan la cohesión territorial.

La funcionalidad de las redes viales, si bien esta muy relacionada con la movilidad de personas, bienes y mercancías, se extiende más allá, en tanto que están construidas para satisfacer multiplicidad de necesidades de la población, y a su vez, permiten la integración regional y el acercamiento entre los distintos territorios.

La RCSC está interconectada a través de distintas carreteras que según INVIAS (2016) se pueden dividir en: carreteras primarias que, comunican los departamentos, y en este caso, la RCSC con otras zonas del país; carreteras secundarias, Son aquellas vías que unen las cabeceras municipales entre sí o que provienen de una cabecera municipal y conectan con una carretera primaria. Finalmente, las carreteras terciarias que unen las cabeceras municipales con sus veredas o unen veredas entre sí.

A continuación, se presenta el mapa de la red vial de la RCSC, en el que se puede observar la relación de conectividad entre las distintas zonas del territorio de estudio diferenciándose las categorías de vías.

Figura 17: Red vial de la Región Centro Sur de Caldas



Fuente: Elaboración propia a partir de información del Instituto Nacional de Vías (INVIAS).

Si bien la RCSC cuenta con vías secundarias que conectan las cabeceras municipales entre sí, las vías terciarias permiten la conexión Interveredal y cumplen una función importante en el transporte de productos de origen rural a los centros de mercado ubicados en las cabeceras municipales; de igual forma, sirven para la provisión de insumos que demandan estas zonas de la región. De acuerdo con Zapata (2018):

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 por lo que podría denominarse una ciudad región con dinámicas económicas y sociales comunes. (p.52)

Por lo tanto, las vías terciarias para la RCSC, no solo representan un factor importante en el transporte y movilidad de su población, lo son también para la articulación de actividades agrícolas y el acercamiento de los distintos lugares que se encuentran en la zona rural. No obstante, a fin de garantizar la movilidad y el transporte efectivo en estos lugares, se ha hecho necesaria la intervención por parte de las diferentes entidades gubernamentales y privadas como la Federación Nacional de Cafeteros de Colombia (FNCC) a través del Comité Departamental de Cafeteros de Caldas (CDCC). Al respecto Roldán Álzate (2017) menciona que

... el nuevo regionalismo agrega a la gobernanza regional actores privados, es decir, agrega el supuesto de que la dinámica de gobierno del entorno metropolitano no depende únicamente de las decisiones de los gobiernos municipales, sino también de actores privados, representados en empresarios y grupos de interés, que tienen ofertas y demandas políticas que también superan el ámbito municipal. (p.123)

A partir de la dispersión urbana como característica de la RCSC, la infraestructura en vías terciarias supone una influencia relevante para el transporte y la movilidad. De este modo, la intervención y la atención de estas vías, impide o promueve transformaciones en el territorio. Medina (2017) afirma que “una de las muchas labores a resaltar de la Federación Nacional de Cafeteros de Colombia es la construcción de infraestructura vial que permita la comercialización del café y el desarrollo social de las comunidades en su zona de influencia” (p.58).

La construcción y mantenimiento de la infraestructura vial necesaria para conectar las zonas rurales con las cabeceras municipales, implica la intervención del sector público de orden nacional, departamental y municipal; sin embargo, la importancia de la

conservación y construcción de nuevas vías terciarias, se reconoce por parte de los caficultores como un factor determinante para llevar a cabo una caficultura organizada y mundialmente competitiva. El Plan de Ordenamiento Territorial de Manizales (2017) plantea que

[...] La Federación Nacional de Cafeteros de Colombia y en particular en nuestro departamento el Comité Departamental de Cafeteros de Caldas se vincula en programas de cofinanciación en la construcción y mantenimiento de vías y de construcción y mejoramiento de acueductos, electrificación, telefonía, saneamiento básico, entre otros programas, todos en zona rural cafetera donde las inversiones del estado se ven apalancados con recursos cafeteros. (p.103)

La presencia de algunas entidades en la zona rural de la RCSC como el Instituto Nacional de Vías (INVIAS), la Gobernación de Caldas, las alcaldías municipales, y en este caso, el Comité de Cafeteros Departamental de Caldas, ha sido bastante importante, puesto que ha impulsado el mantenimiento manual y mecanizado de vías, construcción de placas huella y estabilización de las vías terciarias. De esta manera, la continua presencia e intervención de esta institución en los cinco municipios que integrarían el Área Metropolitana, continuaría fortaleciendo la conexión entre la zona rural y las cabeceras municipales como una forma de gestionar la ruralidad, necesaria en un territorio metropolitano con características de dispersión urbana. El Plan de Ordenamiento Territorial de Manizales (2017) afirma que:

Otro de los programas líderes para el Comité de Cafeteros es el de mantenimiento mecanizado de vías rurales. Para tal efecto existen 6 cuadrillas de mantenimiento conformados por motoniveladora, cargador o retroexcavadora y vibrocompactador, distribuidos según programas precisos por todos los municipios de Caldas, que constituyen la contrapartida del Comité en el mantenimiento. (p.8)

En suma, la presencia de la FNCC a través del Comité de Cafeteros Departamental de Caldas, ha venido generando institucionalidad y fortaleciendo distintos programas, en

este caso en la atención a vías terciarias, la construcción de infraestructura vial que permita la comercialización del café y el desarrollo social de las comunidades en su zona de influencia. En el caso de la RCSC, ha permitido generar fuentes económicas y fomentar el desarrollo de la zona rural, lo que permite entender que el territorio rural contribuye y se vuelve un factor significativo en un territorio metropolitano.

Aeropuerto del Café

El Aeropuerto de Palestina, hoy llamado Aeropuerto del Café, fue una idea que en un principio se idealizó en el año 1977, pero el proyecto comenzó a tomar mayor fuerza en el año 1985 con la creación de la Corporación Aeropuerto de Palestina, cuya finalidad era la promoción y construcción del Aeropuerto Regional de Palestina, siendo sus promotores el Municipio de Palestina y la Cámara de Comercio de Manizales. Posteriormente se vinculó la alcaldía de Manizales y la gobernación de Caldas con ingresos provenientes del recaudo de la tasa aeroportuaria del Aeropuerto La Nubia, después de contemplar la posibilidad de tener un aeropuerto con mejores condiciones técnicas y geográficas que pudiera suplir las necesidades aeroportuarias del departamento.

Ubicado a 24 kilómetros de Manizales, a 26 kilómetros de Pereira, a 75 kilómetros de Armería, Aerocafé busca prestar funciones aeroportuarias principalmente a la Región Centro Sur de Caldas, pudiendo aumentar el número de usuarios y permitiendo el aumento de frecuencias y cantidad de vuelos en horarios diurnos y nocturnos.

La construcción del Aeropuerto del Café es una iniciativa de infraestructura aeroportuaria concebida para obtener ventajas competitivas que busca beneficios económicos y sociales para la población circunyacente (Aeropuerto del Café, 2019). Teniendo en cuenta la ubicación del proyecto del Aeropuerto del Café, específicamente en Palestina, municipio que conformaría el Área Metropolitana de la Región Centro Sur de Caldas se buscaría la conectividad aérea internacional a través de una pista en la que podrían

operar aviones para pasajeros y carga pesada con capacidad transoceánica. Según los estudios contratados por Aeropuerto del Café y las pretensiones de su construcción en una primera etapa este aeropuerto tendría una pista de 1.460 m. y tendría una segunda etapa, correspondiente a una pista de 2.600 m.

Figura 18. Panorámica del trazado del proyecto de Aerocafé sobre el casco urbano de Palestina



Fuente: Cámara de Comercio de Manizales, s.f.

El proyecto del Aeropuerto Internacional del Café, ubicado a 4 km. de la Autopista del Café y a 10 km. de la vía Pacifico III, se convertiría en una terminal aérea con la finalidad de conectar la región con vuelos internacionales y con una mayor capacidad de carga comercial y de pasajeros con la posibilidad de tener una pista de hasta 3.800 metros en su etapa final, permitiendo rutas transoceánicas, características con las que no cuenta hoy el Aeropuerto la Nubia de Manizales. El Aeropuerto del Café (2019) “está ubicado a

una altura de 1535 metros sobre el nivel del mar y cero obstáculos por la cabecera norte, lo cual permitirá el despegue de aviones con cerca del 96% de su peso en carga o pasajeros” (Aeropuerto del Café, 2019). Así mismo, la operación diurna y nocturna permitiría mejorar el flujo y tráfico de carga y pasajeros desde la región, características que actualmente no le puede ofrecer el Aeropuerto La Nubia a la región. Duque (2014) afirma: “sin Aerocafé, no es viable el Paisaje Cultural Cafetero. Al extender la pista a 3600 m, se podrán operar aviones de largo alcance, ofreciendo tarifas más económicas” (p.90). Este aeropuerto podría no solo tener un alcance regional, es decir, con relación a la RCSC, sino que trasciende al ámbito de la Ciudad-Región, puesto que los aeropuertos del Eje Cafetero, por estar limitados a aviones de poca capacidad relativamente, no son competitivos. El aeropuerto Matecaña de Pereira que ha sido el de mejor desempeño, ampliando su pista admitiría sólo mejorar su eficiencia en un 30%, lo que limita a aviones de solo 3000 millas, Aerocafé, cuando amplié su pista a 3600 m, admitiría Jumbos para llegar a 5000 millas (Duque, 2014).

La construcción del Aeropuerto del Café en el municipio vecino de Palestina buscaría mitigar las dificultades y deficiencias aeronáuticas que presenta actualmente el aeropuerto de La Nubia y podría brindarle a la RCSC y al Eje Cafetero un aeropuerto internacional que permitiría atender el transporte de carga y de pasajeros de manera eficiente promoviendo las exportaciones, dinamizando el turismo y en general generando un impulso y potenciando las actividades económicas en territorios circunyacentes.

Al respecto Duque (2013) plantea:

Palestina es la llave de entrada para la ecorregión a las oportunidades de la declaratoria del Paisaje Cultural Cafetero: implementarlo dependerá de Aerocafé pero equipado con pista extendida a 3600 m, para alcanzar mercados a 5000 millas a tarifas económicas, máxime si se tiene en cuenta la posibilidad de un aeropuerto con funciones de convergencia, que complemente El Dorado, por ofrecer Palestina fletes más bajos y estar ubicado en el centro demográfico de Colombia Aerocafé es la clave para la

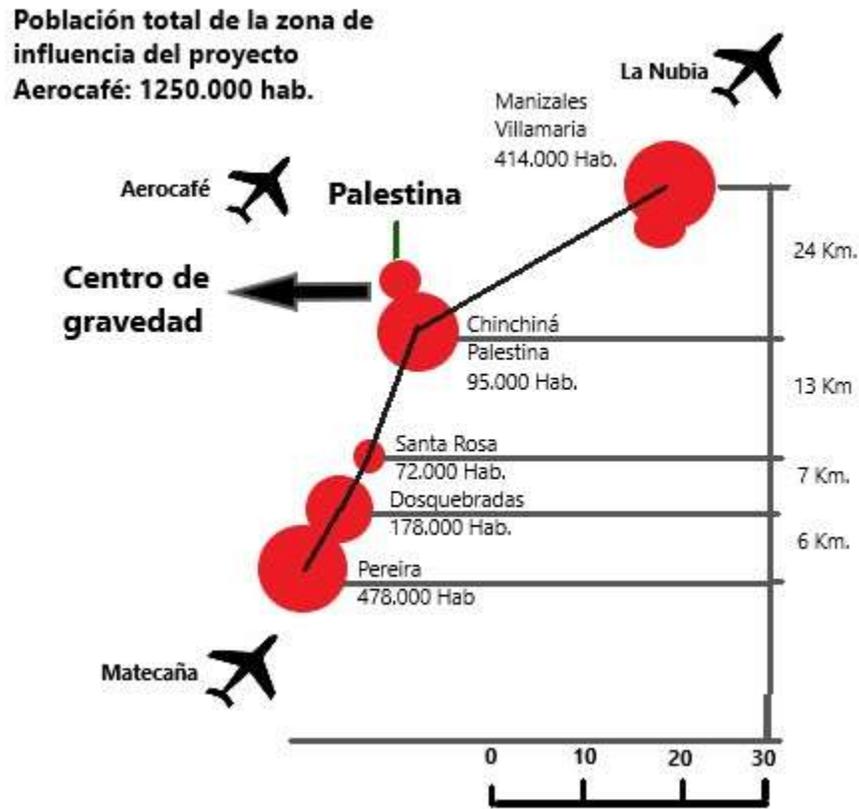
internacionalización de una oferta de bienes culturales y servicios ambientales de las comunidades rurales del Eje Cafetero, a partir de estrategias como las “vías lentas con poblados lentos” y del “bioturismo”, un servicio que integra el turismo ecológico y cultural. (p.13)

El municipio de Palestina entonces, aportaría el área para el proyecto de Aerocafé y entre otros aspectos, las ventajas recreacionales del sector de Santágueda (perteneciente a Manizales y Palestina) y sectores aledaños como fincas de recreo y zonas de eventos de distinta índole que siempre han presentado un potencial turístico y de esparcimiento para la subregión. El proyecto busca dar apertura a fronteras del comercio exterior desde la región a través de la creación de un nuevo centro de transporte de carga y de personas, también de esta manera podría facilitar y favorecer el intercambio de bienes y servicios de la región con el resto del país y el mercado internacional. Según el CONPES (2009)

La construcción del Aeropuerto del Café se plantea como la solución para satisfacer las necesidades de transporte aéreo de la región centro sur del Departamento de Caldas, así como algunas poblaciones del departamento de Risaralda, constituyéndose en una iniciativa para el desarrollo económico y social de la región. (p.5)

La siguiente imagen representa la zona de influencia de Aerocafé de llegar a materializarse como la principal terminal aérea de la Región, pudiendo tener gran influencia y un impacto significativo sobre gran parte de la población en varios municipios que lo circunvalan esperándose convertir en el principal nodo de transporte aéreo complementado por el aeropuerto Matecaña de Pereira.

Figura 19: Zona de influencia del proyecto de Aerocafé



Fuente: Elaboración propia.

Según información suministrada por la gerencia del proyecto descrita en el documento de Cámara de Comercio de Manizales (2008), relacionada con Aerocafé, la construcción de esta infraestructura aeroportuaria presentaría, entre otras, las siguientes ventajas:

Topográficas: La pista que se construye está orientada en igual sentido de la orientación natural del lomo de la colina. Al final de la pista no se presentan obstáculos que deban ser superados con elevaciones adicionales a las normales.

Geográficas: Queda localizado geográficamente en el centro de gravedad de la región cafetera central de Caldas, Quindío y Risaralda y equidistante de los aeropuertos de Rionegro y Bonilla Aragón de Cali.

Climatológicas y meteorológicas: La baja nubosidad durante la mayor parte del año le otorga grandes ventajas para su operación con condiciones favorables del 97%.

La ejecución del proyecto y la posterior operación de Aerocafé está relacionada al mejoramiento de la accesibilidad y conectividad vial como a la expansión de la oferta de transporte y movilidad hacia la zona de su ubicación, esto implicaría la introducción de nuevos cambios en las actuales dinámicas de urbanización y crecimiento de los cascos urbanos de Chinchiná y Palestina como municipios ubicados en el centro de gravedad del proyecto, pudiendo generar una amplia demanda de vivienda y de sus servicios complementarios, de nodos industriales, comerciales, de bodegaje y de servicios de apoyo al transporte aéreo y terrestre, cargue, descargue, parqueos, entre otros que se derivan de un proyecto de esta magnitud y con esto un aumento significativo de la población.

El Aeropuerto del Café fue declarado de importancia estratégica luego de que el Consejo Nacional de Política Económica y Social (CONPES) emitiera concepto favorable para el desarrollo del proyecto (Portafolio, 2021). Esto significa que el Gobierno priorizará este proyecto de infraestructura haciéndolo más viable, asegurando vigencias futuras para su construcción. De igual forma, todo lo que implica este proyecto y su ubicación abre la gran posibilidad de nuevos desarrollos eco-turísticos y recreacionales vinculados a la oferta del PCC y a las atracciones recreacionales ubicadas en el corregimiento de Santágueda y la zona que lo circunda, sumado a Aerocafé, el establecimiento de macroproyectos como el Ferrocarril de Occidente, Pacifico III y el Plan Vial Centro Sur que podrían tener impacto y una resignificación en este territorio.

Hechos económicos

Actividad comercial y cámaras de comercio

La RCSC se destaca como centro de actividad económica, comercial y educativa, reconocida por concentrar áreas pertenecientes al Paisaje Cultural Cafetero; condiciones que, permiten que la región dinamice y se acentúe en la economía y actividad empresarial del Departamento.

De acuerdo con la Cámara de Comercio de Manizales por Caldas (2019) que tiene bajo su competencia 18 municipios del departamento de Caldas, incluyendo la capital, Manizales,

Al cierre del 31 de diciembre de 2018, existían 44.594 registros mercantiles activos y renovados, 42,1% de persona natural y 13,6% de persona jurídica, es decir, 55,6% de empresas; y 42% de establecimientos de comercio (locales abiertos al público dedicados a cualquier actividad mercantil según el Código de Comercio) y 2,4% sucursales y agencias, es decir, 44,4% de unidades productivas o establecimientos de comercio. Manizales, claramente, por ser la capital del departamento tiene la mayor parte de estos registros. (p.1)

Respecto a empresas, el 67,3% de estas se encuentran registradas en Manizales y en cuanto a establecimientos de comercio son el 64%, lo que deja en evidencia que la mayor parte de la dinámica empresarial de la RCSC sucede en Manizales. En cuanto a cantidad de empresas, se destaca el municipio de Villamaría con el 5,7 %. Es de anotar que Chinchiná cuenta con Cámara de Comercio propia, y bajo su jurisdicción se encuentra el municipio de Palestina, para lo cual no hay un porcentaje preciso para ser comparado con la jurisdicción acá descrita. No obstante, se pueden comparar la cantidad de establecimientos de comercio por sector a nivel de la Región Centro Sur de Caldas; a partir de esto el municipio de Manizales junto a Villamaría en la jurisdicción de la Cámara de Comercio de Manizales por Caldas y Chinchiná bajo su propia jurisdicción de Cámara

de Comercio serían los de mayor categoría, ya que concentran más de 500 empresas en sus respectivos territorios.

Tabla 10: Establecimientos de comercio por sector en la Región Centro Sur de Caldas

Establecimientos de comercio por sector	Manizales	Chinchiná	Villamaría	Neira	Palestina
Comercio	5.892	929	437	179	172
Actividades de prestación de servicios	4.265	N/A	N/A	N/A	N/A
Hoteles y restaurantes	N/A	261	132	47	95
Servicios personales	N/A	119	80	17	24
Industria Manufacturera	1.046	132	77	34	24
Servicios comunales y sociales	N/A	85	49	5	15
Transporte, almacén y comunicaciones	N/A	66	36	6	13
Agricultura, ganadería, caza, silvicultura y pesca	N/A	22	9	3	7
Actividades inmobiliarias, empresariales, alquiler	N/A	40	31	4	3
Construcción	106	10	7	N/A	2
Suministro de Electricidad, Gas, Agua	30	9	7	N/A	2

Intermediación financiera		6	3	1	1
Agricultura, y explotación de minas y canteras	30				
Total, Por municipio	11.369	1.679	869	296	360
Porcentaje por municipio	78,01 %	11,52 %	5,96 %	2,03 %	2,47 %

Fuente: Elaboración propia a partir de Cálculos Área de Estudios Económicos de la CCMPC, según Base de Registro Mercantil de la CCMPC 2016.

La Cámara de Comercio de Manizales hace otra clasificación a los municipios que tienen entre 200 y 500 empresas, entre estos encontramos al municipio de Neira con un 1,6%. El grado de participación de este municipio y otros que corresponden al departamento de Caldas se debe a su ubicación geográfica en relación a distancias frente a otros municipios que tienen una alta participación del comercio al por mayor y al por menor o a su distancia respecto a la ciudad de Manizales.

Frente a grandes, medianas y pequeñas empresas, Manizales, Chinchiná y Villamaría evidencian las participaciones relativamente más altas en la Región Centro-Sur; en microempresas sobresalen otros municipios del departamento, lo cual ratifica la jerarquización de estos tres municipios, no solamente en los 18 municipios sobre los cuales tiene jurisdicción la Cámara de Comercio de Manizales por Caldas y la Cámara de Comercio de Chinchiná, sino también a nivel de la RCSC, siendo aquellos más densamente poblados los de mayor participación empresarial.

Hechos de educación

La dinámica educativa es un elemento esencial para entender las potencialidades de un territorio. No es la formación educativa un proceso exclusivo de acumulación de

conocimientos, sino una fuerza de progreso en la medida en que esos conocimientos permitan el desarrollo de soluciones calificadas para las problemáticas de las sociedades, diseñadas en un contexto de relacionamiento y construcción social de nuevos conocimientos, enriquecido cada vez más por sus formas de aplicación.

Los planes de desarrollo de todos los municipios de la RCSC declaran formalmente la priorización del proceso educativo para la juventud enfocándose en tres propósitos: mejorar los indicadores de cobertura, mejora de la calidad educativa (referida al índice sintético de calidad) y la reducción de los índices de deserción escolar (Gobernación de Caldas, 2018).

La educación es una forma de promover el desarrollo económico y humano de los territorios, dado que es un determinante importante de las capacidades productivas. La educación y la movilidad cotidiana por parte de estudiantes universitarios que ocurre entre los municipios que integran la RCSC se realiza con cierta periodicidad, por lo general se cubren rutas de ida y regreso diariamente, y son movimientos de carácter repetitivo que realiza parte de la población, principalmente desde Villamaría, Chinchiná, Neira y Palestina hacia Manizales, personas que realizan estudios de pregrado y posgrado en alguna de las instituciones universitarias de la ciudad, entre otras, la Universidad Autónoma de Manizales, Universidad Católica de Manizales, Universidad de Manizales, Universidad de Caldas, la Universidad Nacional sede Manizales y la Universidad Católica Luis Amigó.

Los municipios de la RCSC en términos demográficos se destacan, puesto que, en la región habitan el 59 % de la población total del departamento, principalmente la capital, Manizales. Esta ciudad es un centro universitario donde convergen jóvenes no solamente de los cinco municipios, sino que también llegan de otras zonas del país, a estudiar en las universidades que concentra la ciudad, creando una dinámica académica y económica. La ciudad contaba en el segundo semestre de 2017 con 46.931 estudiantes matriculados en las tres modalidades de educación superior: presencial, a distancia y

virtual. De este total, el 88% correspondía a la matrícula en pregrado y el 12% a los niveles de posgrado (Manizales cómo vamos, 2018, p.9).

En otros niveles de educación la movilidad está también presente, aunque tal vez a una menor escala en relación con los niveles de transición, primaria, secundaria, y media vocacional que, si bien no generan una importante movilidad cotidiana de estudiantes entre los municipios, debido a la oferta y la cobertura educativa que se ofrece en estos niveles en el caso de los cinco municipios de la RCSC, incluso con una cobertura relativa en la zona rural, no implica grandes desplazamientos de estudiantes entre los municipios. Respecto a estos niveles de educación, el municipio que más se destaca porcentualmente en el tema de estudiantes matriculados es Villamaría, con un total de 82.54% de estudiantes, seguido de Manizales con un 79.94%, Chinchiná 78.77%, Palestina con 71,85% y por el último Neira con tan solo el 48,76%; este último tiene la menor tasa de cobertura neta en los cursos de transición y media técnica con menos del 28% de estudiantes (Cámara de Comercio de Manizales por Caldas, 2019).

En relación con la matrícula para el año 2018, las 15 Instituciones de Educación Superior (IES) públicas y privados de Manizales tienen oferta de programas de pregrado y posgrado en las tres modalidades. Ahora bien, el 98,7% de matriculados se concentra en siete de ellas. Solo la Universidad de Caldas agrupa una tercera parte de la matrícula. No obstante, al tener en cuenta solamente el sector oficial, esta participación aumenta al 51,9%, seguido por el Servicio Nacional de Aprendizaje (SENA) con el 23,3% y la Universidad Nacional con el 21,2%. En el sector privado, sobresale la Universidad de Manizales con el 41,5% de la matrícula total, seguida por la Universidad Autónoma con el 28,8% y la Universidad Católica con el 12,4% (Manizales cómo vamos, 2019). Estas tres universidades en conjunto, concentran el 86,1% de la matrícula del sector privado.

Es de anotar, que varias de las IES con presencia en la ciudad de Manizales registran como sede principal otra ciudad del país, lo que podría indicar que la ciudad Manizales es atractiva para la apertura de programas académicos de educación superior,

beneficiando no solamente estudiantes de la región, sino también a estudiantes de diferentes partes del país, lo que convierte a Manizales en una ciudad universitaria en tanto la cantidad de matriculados es alta en proporción con su tamaño y número de habitantes, además de ser reconocida por la UNESCO como ciudad del aprendizaje, un reconocimiento que le posibilita tener contacto y alianzas con las otras ciudades que conforman la red, movilizar los recursos y contar con la opción de hacer dobles titulaciones con universidades de otros países. Dicho reconocimiento también le permite crear políticas públicas y movilizar recursos en todos los sectores para la promoción de un aprendizaje inclusivo desde la educación básica hasta la educación superior.

La siguiente tabla muestra el número y porcentaje de estudiantes matriculados en las IES de la ciudad de Manizales.

Tabla 11: Número de estudiantes matriculados según IES y sector. Segundo semestre, 2017

IES	Pública		Privada		Total	
	Matricula	%	Matricula	%	Matricula	%
Universidad de Caldas	14.256	51,9%			14.256	30,4%
Servicio Nacional de Aprendizaje – SENA	6.385	23,3%			6.385	13,6%
Universidad Nacional de Colombia	5.828	21,2%			5.828	12,4%
Universidad de Manizales			8.088	41,5%	8.088	17,2%
Universidad Autónoma de Manizales			5.614	28,8%	5.614	12,0%
Universidad Católica de Manizales			2.410	12,4%	2.410	5,1%

Fundación Universitaria Luis Amigó			1.904	9,8%	1.904	4,1%
Universidad del Quindío	582	2,1%			582	1,2%
Escuela Superior de Administración Pública	403	1,5%			403	0,9%
Corporación Universitaria Remington			1196	6,1%	1.196	2,5%
Universidad Santo Tomás			101	0,5%	101	0,2%
Universidad Pontificia Bolívariana			91	0,5%	91	0,2%
Universidad Antonio Nariño			68	0,3%	68	0,1%
Otras			5	0,01%	5	0,0%
Total	27.454	100,0%	19.477	100,0%	46.931	100,0%

Fuente: Elaboración propia a partir de información de Manizales cómo vamos. Cómo vamos en educación Superior, 2018.

El reciente reconocimiento de Manizales como ciudad del aprendizaje y la denominación de esta como ciudad universitaria, podría verse reflejado en la cantidad de estudiantes foráneos que ven en la ciudad una opción para realizar estudios de educación superior. Así entonces, mientras que el 58,7% de los estudiantes matriculados son de Manizales y los otros cuatro municipios de la RCSC, el restante 40,9% corresponde a población universitaria procedente de otros municipios de Caldas (10,0%) y otras regiones del país, incluso del extranjero (30,9%) (Manizales cómo vamos, 2018, p.23).

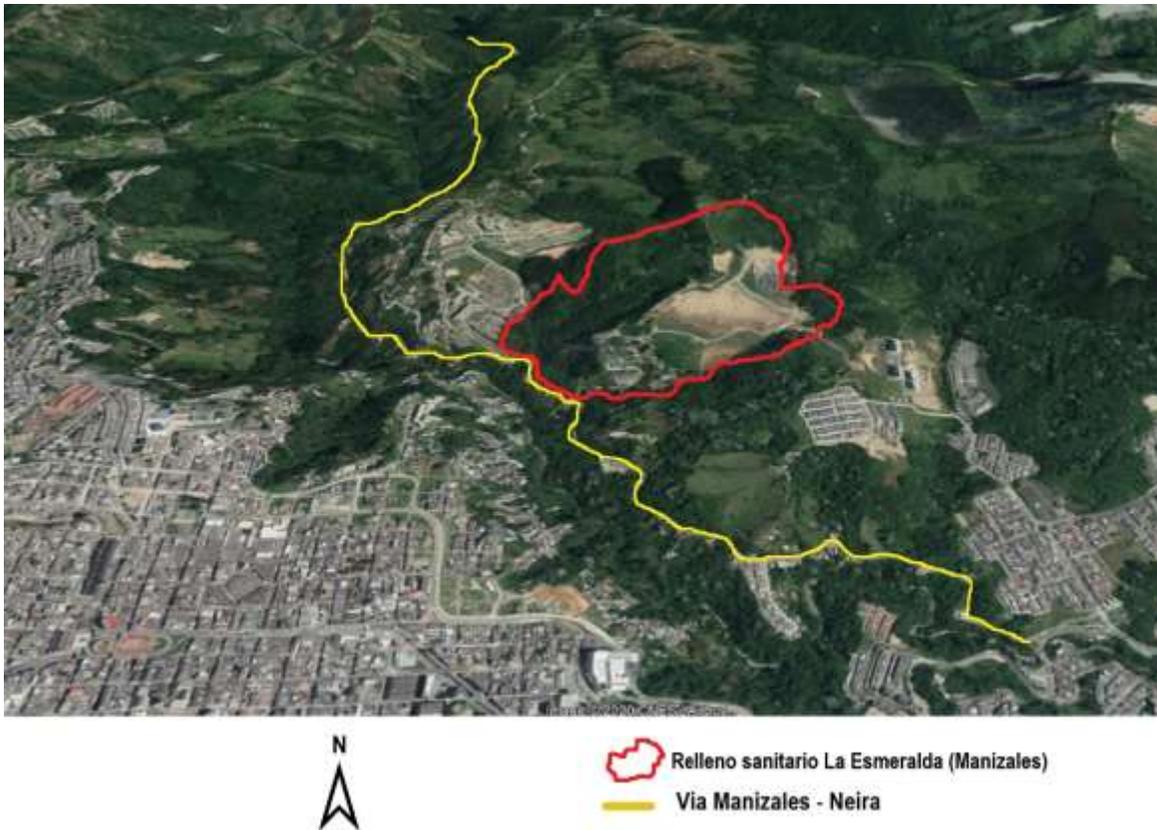
Como se ha indicado anteriormente, la conformación de un área metropolitana, posibilitaría a los municipios tener la oportunidad de formalizar sus estrechas relaciones en materia educativa. No obstante, se podría considerar que los lugares de residencia son Villamaría, Chinchiná, Neira o Palestina y los lugares de trabajo y estudio, no de forma estricta, serían en la ciudad de Manizales, lo cual, por ejemplo, genera hábitos de movilidad cotidiana en el transporte intermunicipal y, la posibilidad de considerar estos hábitos para lograr la conformación de un área metropolitana podrían viabilizar la consecución de mejores resultados en la relación de los cinco municipios de la región, esto a pesar de la dispersión urbana.

Hechos de servicios públicos

Disposición de basuras (relleno sanitario La Esmeralda)

El departamento de Caldas tiene actualmente 5 rellenos sanitarios en los municipios de La Dorada, Aguadas, Marquetalia, Samaná y Manizales, los cuales reciben 5.400 toneladas diarias de material proveniente de sus 27 municipios y de otros 8 de departamentos del país. Para el caso de la Región Centro-Sur de Caldas el relleno sanitario La Esmeralda de Manizales se presenta como un hecho metropolitano referente al servicio de recolección y disposición de basuras. Se encuentra ubicado a 2 kilómetros de la ciudad, sobre la vía que comunica al municipio de Neira, operado por la Empresa Metropolitana de Aseo S.A. E.S.P. (EMAS). Este relleno sanitario es una solución para la disposición de basuras de 23 municipios del sur occidente del país, entre estos, los 5 municipios de la Región Centro Sur de Caldas, para el caso de Manizales, Chinchiná y Palestina la empresa EMAS es la encargada de disponer las basuras de estos municipios y, para Villamaría y Neira lo hace la empresa AQUAMANÁ E.S.P.

Figura 20: Ubicación actual del relleno sanitario La Esmeralda



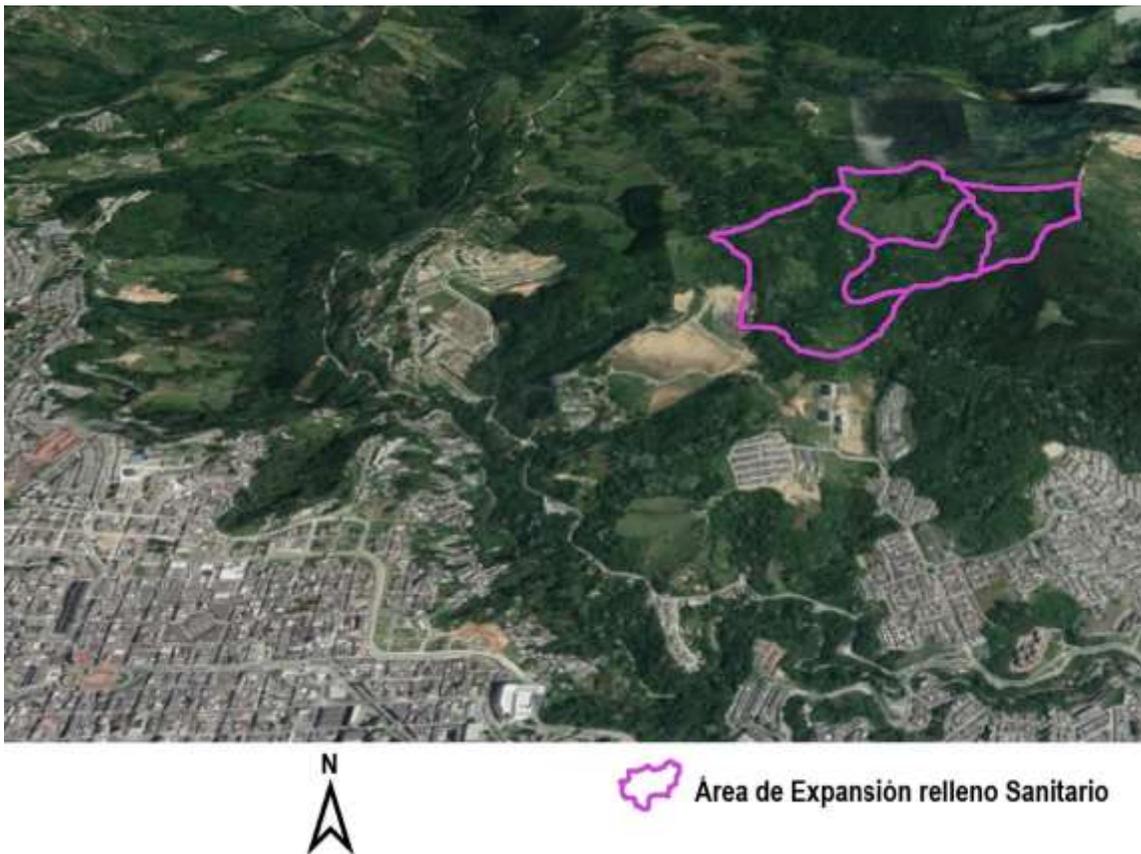
Fuente: elaboración propia a partir de información de <http://geodata-manizales-sigalcmzl.opendata.arcgis.com/datasets/relleno-sanitario-actual/data?geometry=-75.639%2C5.040%2C-75.378%2C5.100>

El relleno sanitario empezó su funcionamiento en el año 1991, como una alternativa para el manejo y disposición adecuado de los residuos sólidos del municipio de Manizales y en 1995, el relleno sanitario fue entregado en préstamo de uso a La Empresa Metropolitana de Aseo S.A. E.S.P.

Según la Empresa Metropolitana de Aseo (2020), “en la actualidad, La Esmeralda cuenta con 54 hectáreas, de las cuales 11 se utilizan para la disposición final de residuos sólidos ordinarios, que dan una vida útil al relleno hasta el año 2023, aproximadamente” (p.1). De acuerdo con lo establecido en el POT 2015-2027, la empresa EMAS que opera este relleno sanitario cuenta con Plan de Manejo Ambiental

(PMA) aprobado mediante la Resolución 4426 de 1999, adicionada por la Resolución 487 de 2012 de Corpocaldas; su vida útil se estimaba hasta el año 2019, situación que hacía pensar en medidas alternativas respecto del servicio complementario de disposición final de residuos y en los trámites ante Corpocaldas para la modificación del Plan de Manejo Ambiental en el sentido de incluir predios adyacentes al relleno sanitario de propiedad de EMAS, que permitiría continuar el con la ampliación de este y extender su vida útil. Según los últimos estudios y con la implementación de procesos de optimización se ha ampliado la vida útil del relleno sanitario al 2021. Con los procesos de adecuación se espera que su vida útil sea hasta el 2042 (Empresa Metropolitana de Aseo, 2020).

Figura 21: Área de expansión del relleno sanitario La Esmeralda



Fuente: elaboración propia a partir de información de <https://geodata-manizales-sigalcmzl.opendata.arcgis.com/datasets/%C3%A1rea-de-expansi%C3%B3n-relleno-sanitario-1>

Se calcula que, desde que el relleno sanitario empezó su operación hasta la fecha, se han tratado 3.716.712 toneladas de basura aproximadamente. Diariamente entran en promedio 642 toneladas de basura, de las cuales el 70% proceden de la ciudad de Manizales

Tabla 12: Disposición de residuos sólidos a nivel de la Región Centro Sur de Caldas

Municipio	Promedio toneladas por día
Manizales	455,82
Villamaría	43,66
Chinchiná	35,47
Neira	22,20
Palestina	13,74
Total	570,89

Fuente: Elaboración propia a partir de información de Superservicios (2018).

Al relleno sanitario La Esmeralda ingresan diariamente 642 toneladas de basura, de las cuales 570,89 ingresan desde los municipios de la RCSC, lo que representa el 88,95% de los residuos que se disponen allí (Superservicios, 2018). Lo anterior indica entonces, que el relleno sanitario en mención se presenta como un hecho metropolitano relacionado con el servicio de recolección y disposición de basuras, de gran importancia para los cinco municipios que integran la RCSC.

Servicio público de energía eléctrica

El servicio público de energía eléctrica de los cinco municipios de la RCSC es operado por una sola empresa, la Central Hidroeléctrica de Caldas S.A. E.S.P. (CHEC). Esta empresa tiene cobertura en las zonas urbanas y rurales de los departamentos de Caldas y Risaralda cubriendo una extensión de 11326 km², exceptuando el municipio de Pereira, pues la Empresa de Energía de Pereira - EEP presta sus servicios como distribuidor y comercializador en dicho municipio.

De acuerdo al Sistema de Información Eléctrico Colombiano (SIMEC, 2018), el Departamento de Caldas tiene 303.466 usuarios de servicio público eléctrico, en el caso de los cinco municipios de la RCSC, la siguiente tabla muestra la cantidad de usuarios desglosados en zona urbana, zona rural e índice de cobertura por cada municipio.

Tabla 13: Cantidad de usuarios del servicio de energía eléctrica en la RCSC

Municipios	Urbano	Rural	Total	Índice de cobertura
Manizales	114.073	6.950	121.023	99.99%
Villamaría	15.331	1.549	16.880	99.92%
Chinchiná	12.863	3.329	16.192	99.99%
Neira	3.586	3.276	6.862	99.93%
Palestina	1.485	3.591	5.076	100.00%
Total	147.338	18.695	166.063	99.97%

Fuente: elaboración propia a partir de información del Índice de Cobertura de Energía Eléctrica - ICEE 2018

Los usuarios de la CHEC correspondientes a los cinco municipios ascienden a 166.063 de los cuales 147.338 pertenecen a zonas urbanas y 18.695 corresponden a zonas rurales para un total del 54,72 % del total de usuarios del departamento de Caldas, siendo Palestina el único municipio que tiene cobertura del 100% de este servicio público en la zona rural y urbana. A partir de la información de la tabla se colige también que faltaría un 0,03 % para tener una cobertura total del servicio eléctrico en toda la RCSC.

Respecto al consumo de energía eléctrica por municipio se muestran los siguientes datos clasificados en consumo total de energía eléctrica por hora y el consumo total de energía aproximada por habitante en cada uno de los municipios.

Tabla 14: Consumo de energía eléctrica en la RCSC por municipio y habitante

Municipio	Consumo Total de energía eléctrica (kilovatios-hora (kwh))	Consumo Total de energía eléctrica por habitante (kilovatios-hora (kwh))
Manizales	275.085.450	692
Chinchiná	32.180.396	628
Villamaría	28.047.531	489
Neira	9.058.032	295
Palestina	8.649.403	488
Total	353.020812	2592

Fuente: Elaboración propia a partir de información de <http://estudios.ccmpe.org.co/fichas-municipales/>

A propósito, dentro de los hechos metropolitanos correspondientes a servicios públicos que afectan simultáneamente dos o más municipios, el Ministerio de Ambiente, Vivienda y Desarrollo Territorial (2009) a través de la resolución número 0413, estableció un Plan

de Manejo Ambiental en el área de influencia de las centrales hidroeléctricas de Ínsula, Esmeralda y San Francisco en jurisdicción del municipio de Chinchiná. En este se establece que los municipios ubicados sobre las cuencas abastecedoras del sistema de generación de la central hidroeléctrica son beneficiarios del pago de transferencias de esta empresa en atención al artículo 45 de la Ley 99 de 1993, que para este caso, corresponden al 6% de las ventas brutas de energía por generación propia, de estas un 3% son para las corporaciones autónomas regionales que tienen jurisdicción en la zona, recursos que deben ser destinados a la conservación de páramos en las zonas donde existieren y el 3% restante se entrega a los municipios en el área de influencia de la cuenca hidrográfica en los que se localizan municipios de la RCSC como: Chinchiná, Manizales, Villamaría y Palestina, y los municipios de Santa Rosa de Cabal, Dosquebradas y Marsella en el departamento de Risaralda.

De esta manera, la operación de la empresa CHEC y las centrales hidroeléctricas ubicadas en estas zonas se presentan como un hecho metropolitano que se derivan del servicio público de energía eléctrica; además por el impacto económico y ambiental que se genera en torno a los proyectos de la empresa prestante del servicio y que también ha tenido que ver con la construcción de nuevas vías de acceso, escuelas, acueductos, entre otros. Según el Ministerio de Ambiente, Vivienda y desarrollo Territorial la construcción de los embalses de Camaguadua⁵ y San Francisco aumentó el turismo en estas zonas, debido a su importancia desde el punto de vista paisajístico y piscícola, lo que también atrae visitantes que gozan de actividades en torno a estos embalses.

5 El embalse Camaguadua está localizado en el municipio de Chinchiná a 30 minutos de la ciudad de Manizales, en la vía que comunica hacia Palestina, a 1.310 m.s.n.m. predio CHEC, también denominado lago o represa Balsora, es un espejo de agua de 5.5 ha de tipo antrópico. El río Chinchiná y campo alegre surten de agua este embalse.

Figura 22: Embalse Cameguadua



Fuente: Central Hidroeléctrica de Caldas S.A. E.S.P

Dentro de las fuentes primarias y secundarias consultadas se halló información asociada al componente sociocultural y económico como parte de los impactos de los proyectos de la CHEC como empresa prestadora del servicio de energía eléctrica. Para este se identifican como impactos los siguientes: relaciones con la comunidad, estimado por la percepción de la población respecto a la empresa y su operación, concerniente a la cobertura y la calidad del servicio que presta, como por la existencia y ejecución de su Plan de Gestión Social, el cual compone diferentes programas, entre los que se encuentran programas de manejo ambiental, Educativo Ambiental, Educativo Comercial, de Acompañamiento Veredal y las Propuestas Sociales de Imagen Corporativa.

Finalmente, se podría concebir el manejo y valoración del recurso hídrico para la generación de energía eléctrica como un factor que ha logrado impactar a las comunidades que le dan vida al territorio metropolitano, que se ha pretendido ordenar en

torno a la figura de área metropolitana. Lo anterior, con presencia simultánea en dos o más municipios del territorio analizado, evidenciando fenómenos de tipo social, económico y cultural, que pueden ser interpretados como hechos metropolitanos a partir del funcionamiento de una empresa de servicio público.

Hechos de servicios públicos relacionados con acueducto y alcantarillado

En lo que concierne a los hechos de servicios públicos, específicamente a los servicios de acueducto y alcantarillado, en los cinco municipios del territorio de estudio son prestados por tres empresas, para el caso de Manizales es operado por la empresa Aguas de Manizales S.A. E.S.P., en Villamaría la empresa Aquamaná E.S.P y por la Empresa de Obras Sanitarias de Caldas -EMPOCALDAS S.A E.S.P- en los municipios de Chinchiná, Neira y Palestina.

Aguas de Manizales S.A. E.S.P. presta sus servicios a los Estratos 1 al 6, Industrial, Comercial, Oficial y Especial. Contando actualmente con un total de 115.507 usuarios de Acueducto y 110.332 usuarios de Alcantarillado a 31 de mayo de 2020. Como empresa fue constituida según lo dispuesto por la Ley 142/94. Según los Acuerdos 133 y 134 del Concejo de Manizales del 1 de septiembre de 1995 para la prestación de servicios de acueducto y alcantarillado en zona rural y urbana del municipio.

La empresa *Aquamaná E.S.P.* con sede en el municipio de Villamaría, es una empresa industrial y comercial del estado, prestadora de servicios públicos domiciliarios. En la zona urbana del municipio de Villamaría, presta los servicios de acueducto, alcantarillado y aseo, funciones que venía prestando la liquidada Empresas Públicas del Municipio de Villamaría Caldas hasta el año 1996 cuando se constituye *Aquamaná E.S.P.* mediante el acuerdo 054 de 1996 emitido por el Concejo del municipio.

La empresa tiene una cobertura del 99% en acueducto y del 97% en alcantarillado. Presta los servicios de acueducto a 10.568 usuarios y 9.861 usuarios en el servicio de

alcantarillado, para el caso del Municipio de Neira, suministra el servicio de recolección y disposición de basuras que son trasladadas al relleno sanitario La Esmeralda.

Finalmente, EMPOCALDAS S.A E.S.P. que es la prestadora del servicio de acueducto y alcantarillado en los municipios de Chinchiná, Neira y Palestina, es una empresa del orden departamental, clasificada como empresa de servicios públicos, conformada por una sede administrativa con domicilio en la ciudad de Manizales y 24 seccionales ubicadas en 20 municipios; cuenta con 22 plantas de tratamiento de agua potable, 10 de bombeo y plantas de tratamiento de aguas residuales en las que se encuentran algunas que están en construcción. La empresa suministra de forma integral los servicios de acueducto y alcantarillado en los 22 municipios de Caldas donde tiene operación y, para el caso de los 3 municipios de la RCSC en los que EMPOCALDAS presta el servicio la cantidad de usuarios está distribuida así: Chinchiná 13.791, Palestina 2.121 y Neira 3.828 usuarios de los dos servicios en mención.

Hecho relacionado con la dinámica de la plaza de mercado de Manizales

Históricamente en el centro de la ciudad de Manizales se ha localizado la plaza de mercado, considerada como un centro mayorista de abastecimiento, distribución, compra y venta de alimentos insumos y otros bienes. Puesto que en la ciudad no ha existido otro sitio que cumpla con esta función, esta asignación de mayorista que sigue vigente en el día de hoy ha estado generando una dinámica híbrida de una plaza de mercado tanto urbana como rural con actividades conectadas dentro y fuera de esta, con impactos sobre la morfología urbanística del centro de la ciudad, la seguridad, el tipo de población y el uso del espacio público. El entorno de la plaza de mercado evidencia avanzados deterioros sociales, físicos, ambientales y de movilidad, este último generado por la invasión del espacio público derivado de la permanencia de vendedores informales, la saturación de diferentes usos del espacio, la congestión vial y la carencia de un adecuado manejo de residuos.

En relación al tamaño y área de influencia de la plaza de mercado de Manizales la FAO (2010) describe:

La planta física de La Galería está compuesta por un pabellón central (la manzana 0342) con un área de 2 351,15 m², tres pabellones (manzana 0341 con 2 433,78 m² y manzana 0358 con 2 452,51 m² y manzana 0359 con 2 447,41 m²) y la manzana 0343 (quinto pabellón no construido) de 2 490,95 m², dispuestos en un área total de 27 739 m² 22. (p.16)

Sus funciones y cobertura abarcan, además de la ciudad de Manizales, los demás municipios que integran la Región Centro Sur de Caldas, es decir, Villamaría, Chinchiná, Neira y Palestina, la cual abastece en gran medida la demanda de estos municipios. En este sentido funciona como una central mayorista, aunque las transacciones y volúmenes no alcancen a considerar esta clasificación *per se*.

El abastecimiento distribución, compra y venta de alimentos insumos y otros bienes incluye todas las acciones necesarias para llevarlos a las ciudades, de manera que incorpora múltiples actividades, entre las que se hallan la producción rural de alimentos, la manipulación y empaquetado, el procesamiento, el acopio y el transporte. Según la FAO (2010) “estas actividades generan una compleja red de relaciones entre distintos actores, de cuya eficiencia dependen la calidad y el costo de los alimentos, que satisfarán las necesidades alimentarias de determinada población” (p.10).

La función de abastecimiento de alimentos de la plaza de mercado de Manizales tiene esencialmente los siguientes esquemas: el primero respecto a los alimentos que son producidos local o regionalmente, estos son transportados en buses escalera también denominadas “chivas”, camiones pequeños, jeeps y zorras hasta el pabellón central o hacia las bodegas de almacenamiento ubicadas en las calles contiguas de donde se lleva a cabo su comercialización. El segundo corresponde a productos que son provistos desde otras plazas o mercados mayoristas de otros departamentos, que incluyen

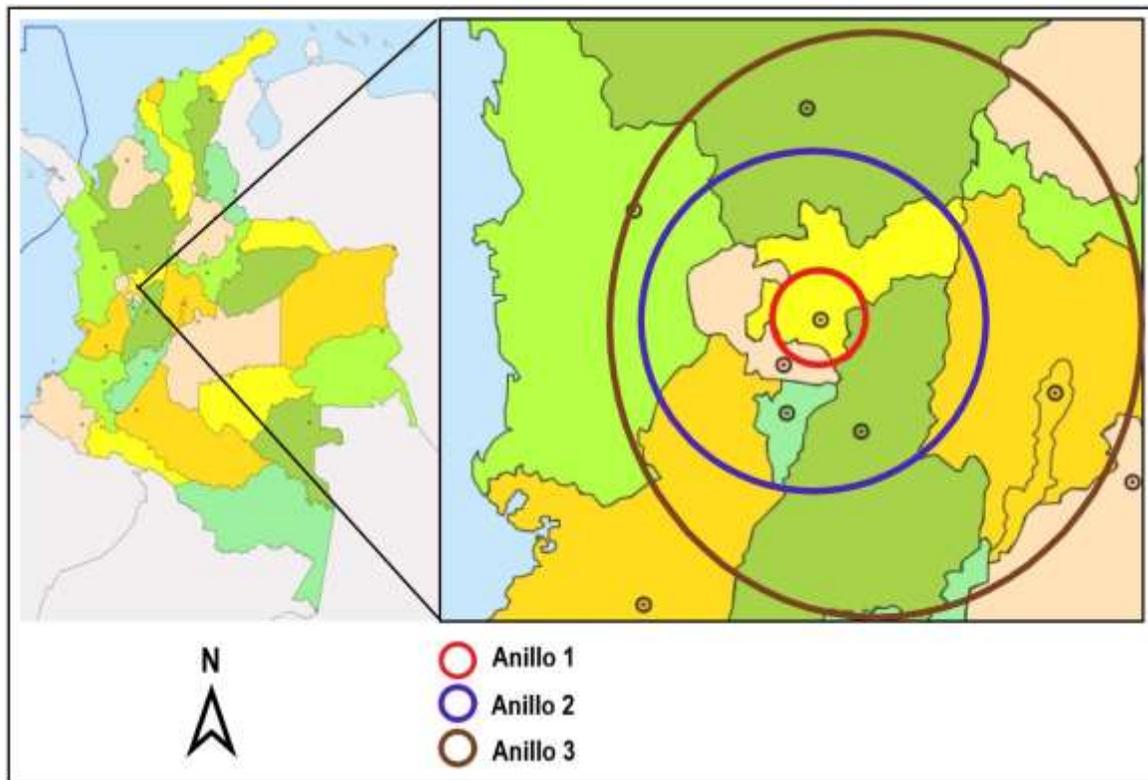
tubérculos, hortalizas, frutas, granos, cereales, abarrotes y productos de aseo, que arriban en camiones de mayor capacidad.

Lo anteriormente descrito, interactúa constantemente para orientar el modelo de abastecimiento de la plaza de mercado, y tiene influencia sobre la gran mayoría de la población de la ciudad de Manizales y los municipios pertenecientes a la RCSC que tienen un papel de “satélites” en relación con la Plaza de Mercado de Manizales, La Galería, denominada así por la mayoría de habitantes de la ciudad.

Como se explica en el documento de diagnóstico del sistema de abastecimiento y distribución de alimentos FAO (2010), en Manizales, el proceso de abastecimiento de la ciudad se genera a partir de tres anillos.

- El anillo número uno como lo menciona el documento comprende los corregimientos del municipio de Manizales y los municipios de la RCSC.
- El anillo dos relaciona a Manizales con regiones adyacentes a Caldas, capitales departamentales y municipios de esos departamentos, por ejemplo, Risaralda, Antioquia, Tolima, Quindío, Valle del Cauca y regiones como el Magdalena Medio.
- El tercer anillo comprende los departamentos más distantes y las importaciones: Cundinamarca, Boyacá, Llanos Orientales y la Costa Atlántica y Ecuador y Canadá, entre otros.

Figura 23: Anillos de abastecimiento de la Plaza de Mercado de Manizales



Fuente: Elaboración propia a partir de información de FAO, 2010

En un censo realizado por la gerencia de la Plaza de Mercado a los mayoristas, en el año 2002 citado en FAO (2010), explica que los encuestados identificaron como principal proveedor de alimentos perecederos y abarrotes al departamento de Caldas, con un 25,41 por ciento de participación, seguido por Valle del Cauca, Risaralda y Bogotá, con un total de 42,43 por ciento. La tabla que se muestra a continuación contiene los resultados de la encuesta.

Tabla 15: Procedencia de los alimentos que ingresaron a la plaza de mercado de Manizales

Regiones y/o Países	Número de respuestas	Participación (%)
Caldas	46	25,41
Valle del Cauca	28	15,47
Risaralda	26	14,36
Bogotá	21	11,6
Nariño	14	7,73
Tolima	14	7,73
Antioquia	10	5,52
Boyacá	5	2,76
Costa Atlántico	4	2,21
Santander	4	2,21
Quindío	3	1,66
Todo el país	2	1,1
Magdalena Medio	1	0,55
Huila	1	0,55
Ecuador	1	0,55
Chile	1	0,55
Total	181	100

Fuente: Alcaldía de Manizales citado en FAO, (2010).

En el diagnóstico del sistema de abastecimiento y distribución de alimentos (SADA) en Manizales realizado por Organización de las Naciones Unidas para la Agricultura y la Alimentación FAO (2010) se hace una descripción de los puntos críticos de abastecimiento de la Plaza de Mercado de Manizales que deberían superarse. Si se estima el total de la población de los municipios que conforman la RCSC, es decir, 545.806 habitantes, podría afirmarse con base en ello que los principales desafíos del

sistema de abastecimiento y distribución de Manizales, tanto para la ciudad como para su área de influencia, están orientados, entre otros aspectos, a disminuir la dependencia de la oferta de los anillos dos y tres.

Entre las conclusiones descritas por FAO (2010) se encuentra que:

El municipio de Manizales no cuenta con centros de acopio en la zona rural. La comercialización de los alimentos producidos por los pequeños productores, quienes tienen que desplazarse hasta la ciudad o vender los productos a intermediarios, se dificulta, se aumentan los costos, se disminuye la calidad de los productos y se desincentiva la actividad productora en el campo. (p.17)

A estas restricciones se suma la del acceso al centro de la ciudad y la falta de infraestructuras de trasbordo de productos traídos de las distintas veredas de Manizales y el resto de municipios de la RCSC. La Organización de las Naciones Unidas para la Agricultura y la Alimentación en su documento de trabajo sobre la planificación urbana de infraestructuras de mercado en Manizales (2010), sugiere dotar a la ciudad de los equipamientos requeridos para superar los obstáculos y mejorar la eficiencia de la distribución de alimentos a través de la puesta en marcha de un sistema de infraestructuras. Éste estaría compuesto, esencialmente por 3 centros de acopio en zona rural de Manizales para los pequeños productores y la ubicación de la Plaza de Mercado o una plaza mayorista en zona periurbana que facilite la movilidad, la entrada y salida de vehículos de gran carga y que sirva de fácil acceso al resto de municipios que conforman la Región Centro Sur de Caldas.

Capítulo V

ARCHIPIÉLAGO METROPOLITANO Y CONURBACIÓN: DISPERSIÓN URBANA Y RURALIDAD EN LA RCSC

Los territorios metropolitanos están generalmente asociados con el fenómeno de la metropolización, que implica entre otras cosas, conurbación y grandes aglomeraciones urbanas. No obstante, hay nuevas realidades en los territorios que obligan a replantear esta idea y a considerar otras características y condiciones territoriales, por ejemplo, la dispersión urbana, que se presenta como un fenómeno opuesto al de la conurbación y que hace de lo rural un elemento a considerar y que debería ser susceptible de ser analizado desde los estudios territoriales.

En la zona rural del territorio de estudio concurren diferentes formas de expresión territorial: corregimientos municipales⁶, centros poblados, caseríos⁷, fincas⁸ y zonas de recreo que están estrechamente vinculadas a infraestructuras viales que conectan con

6 El Corregimiento Municipal (C) según (DANE, s. f.) es una división del área rural del municipio, la cual incluye un núcleo de población, considerada en los Planes de Ordenamiento Territorial, P.O.T. Los corregimientos, son el tipo más común dentro del suelo no urbano y de tipo disperso que se pueden encontrar en la RCSC; caracterizados porque generalmente en estos se practican actividades agrícolas y de ganadería en diferentes escalas: autoconsumo o comercial, lo que se resalta es que su entorno y el uso del suelo es primordialmente agropecuario.

7 El Centro Poblado (CP) según el (DANE, s. f.) se define como una concentración de mínimo veinte (20) viviendas contiguas, vecinas o adosadas entre sí, ubicada en el área rural de un municipio o de un Corregimiento Departamental. Por otra parte, el Caserío (CAS) es un sitio que presenta un conglomerado de viviendas, ubicado comúnmente al lado de una vía principal y que no tiene autoridad civil. (DANE, s. f.).

8 Las fincas se asocian con un tamaño de población pequeño, donde coexisten pequeñas cantidades de habitantes, en algunos casos, en terrenos grandes tipo hacienda, provistos mínimamente de una vivienda, y con los espacios correspondientes para el desarrollo de actividades agropecuarias.

cabeceras municipales, a su vez separadas por amplios espacios libres o carentes de grandes desarrollos inmobiliarios y urbanísticos. No obstante, las zonas rurales presentan alguna relación con la población y las cabeceras urbanas que integran un territorio que ha experimentado procesos de metropolización. Entre las características más visibles de esta condición de dispersión, habría que destacar la proliferación de viviendas unifamiliares y la localización periférica de actividades que no se encuentran en la ciudad, pero están coligadas de forma relativa al entorno urbano. De esta forma, se debe destacar la realidad de los espacios rurales como formas conexas a la vida urbana. Por esta razón, en este capítulo se analiza la RCSC desde la dispersión urbana y la presencia de territorios rurales en el territorio metropolitano, apelando a la observación de algunas de las cualidades territoriales de la región y a la referencia de áreas metropolitanas del país ya existentes, a partir de sus características, procesos de conurbación y elementos semejantes y diferencias con el territorio estudiado.

La dispersión urbana

En ocasiones, las ciudades próximas entre sí establecen fuertes relaciones unas con otras, pero a pesar de su cercanía, no logran formar un continuo urbano o una conurbación. En este caso, identificamos la existencia de una condición territorial, la dispersión urbana, refiriéndonos a la distancia en que se encuentran dichas ciudades, pues físicamente entre estas existe separación, es decir, no hay continuidad en la aglomeración urbana y, por el contrario, se conservan espacios rurales o no urbanizados que separan claramente a unas de otras (ver *figura 24*). En el caso de la RCSC las cabeceras municipales -exceptuando a Manizales y Villamaría- se encuentran relativamente distantes, debido a sus peculiares características del medio físico, lo que se describe en este caso específico como dispersión urbana. No obstante, se complementan en sus funciones y están comunicadas, y eso permite que las relaciones entre ellas sean intensas y continuas a partir de varios de los fenómenos que se han señalado en torno a los hechos metropolitanos.

Figura 24: Manchas urbanas de las cabeceras municipales de la RCSC



Fuente: elaboración propia a partir de Google Earth

Con miras a entender mejor la noción de dispersión urbana, se hace uso de los conceptos de conurbación y archipiélago metropolitano, el primero como fenómeno urbano y el segundo como condición territorial de la cual se deriva la característica de dispersión urbana. La conurbación es un fenómeno mediante el cual dos o más ciudades se integran físicamente, independientemente de su tamaño, de sus características morfológicas propias y de la adscripción administrativa que posean. El término conurbación fue acuñado por el geógrafo Patrick Geddes (1915) para hacer referencia a un área de desarrollo urbano donde una serie de ciudades diferentes habían crecido al encuentro unas de otras, unidas por intereses comunes: industriales o de negocios, o por un centro comercial o recreativo común. Este término puede ser aplicado tanto al proceso como al resultado. La integración física (como hecho material) a la vez que es un resultado, es generador de diversas dinámicas de interacción en lo social, lo cultural, lo político, lo económico, etc.

En el caso de la RCSC, el fenómeno de conurbación solo se observa entre las cabeceras municipales de Manizales y Villamaría, fenómeno que podría considerarse como un continuo proceso que aún es evidente, divergiendo así con el caso de las cabeceras municipales de Chinchiná, Neira y Palestina que en relación con Manizales como ciudad núcleo presentan distancias relativas y encontramos allí una condición de dispersión urbana como característica de lo que Indovina (2009) refiere como concepto de archipiélago metropolitano, término antagónico al de conurbación. Las islas de este archipiélago, cada una de las cuales tiene sus características propias, constituyen en su conjunto una unidad determinada no ya por una descripción geográfica continua, sino más bien por sus relaciones recíprocas: históricas y geográficas, naturales y medioambientales, pero también funcionales y socioeconómicas que pueden sustentar un proceso de metropolización. En el archipiélago metropolitano cada una de las unidades que pueden estar constituidas por ciudades, pueblos, núcleos, polos especializados, etc. presenta unas características propias, cuya relación social y de operatividad están fuertemente vinculadas a las relaciones que sostiene con todas las demás unidades. A la nueva estructura territorial se la conoce también con el apelativo

de “ciudad de ciudades”, concepto que puede identificarse con el de archipiélago metropolitano: pero si esta última denominación subraya la dimensión metropolitana, la primera exalta la relación entre ciudades (Indovina, 2009).

Continuidad y discontinuidad de la zona de estudio

Geográficamente los municipios de la RCSC presentan características de continuidad geográfica. 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 Km de distancia de Manizales. 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. En relación con la dispersión urbana, se presentan a continuación las distancias aproximadas en línea recta entre las cabeceras urbanas de los municipios que presentan esta condición respecto a Manizales como ciudad núcleo.

Tabla 16: *Distancia en línea recta entre las cabeceras urbanas de los municipios de la RCSC en relación con Manizales*

Relación de cabeceras municipales	Distancia línea recta
Manizales – Chinchiná	10.07 km
Manizales – Palestina	10.42 km
Manizales – Neira	9.8 km
Manizales – Villamaría	Municipios conurbados

Fuente: Elaboración propia a partir de información de *Google Earth*

Figura 25: Trazado lineal de distancias entre cabeceras urbanas de los municipios de la RCSC



Fuente: Elaboración propia

Con respecto al espacio de transición rural y distancias entre los municipios encontramos que cada uno de estos se encuentran a una distancia a través de carretera respecto a Manizales como ciudad núcleo de la siguiente manera: Manizales y Villamaría: ambos municipios presentan una proximidad de sus cabeceras en lo que se denomina un proceso de conurbación, cuyo progresivo crecimiento las ha puesto en contacto, es decir, con espacialidades jurisdiccionales continuas. En distancia por la malla vial tenemos desde Manizales hacia Chinchiná: 23 km, desde Manizales hacia Neira: 18 km, desde

Manizales hacia Palestina: 32 km, siendo Manizales el único que comparte sus límites con los demás municipios.

La RCSC tiene un total de 202 veredas distribuidas en los cinco municipios que la integran. A partir de lo anterior, cada municipio reúne un número de veredas de acuerdo a su división territorial de la siguiente forma: la Alcaldía de Manizales (2004), a través del Acuerdo Municipal 589 de agosto 31 de 2004, que establece la división territorial del Municipio de Manizales, determina que la zona rural del municipio está dividida en 7 corregimientos, estos a su vez concentran un total de 92 veredas. Manizales y Palestina, son los únicos municipios de la región que tienen en su división territorial rural la figura de corregimiento.

El municipio de Chinchiná cuenta con 21 veredas (Alcaldía de Chinchiná, 2016), el Municipio de Neira con 39 veredas (Alcaldía de Neira, 2000), el municipio de Villamaría tiene 35 veredas (Consejo Municipal para la Gestión del Riesgo de Desastres de Villamaría, 2017) y finalmente el municipio de Palestina cuenta con 15 veredas y 1 corregimiento (Consejo Municipal para la Gestión del Riesgo de Desastres de Palestina, 2017). Gran parte de estas veredas se encuentran ubicadas sobre las vías principales que comunican los municipios de la RCSC, excepto, para el caso de la vía que comunica a Manizales con Villamaría, dada la cercanía y el fenómeno de conurbación que se ha venido describiendo.

Tabla 17: Veredas localizadas sobre las vías principales que comunican los municipios de la RCSC en relación con Manizales

Vía de comunicación	Veredas
Manizales - Villamaría	N/A
Manizales - Chinchiná	Alto Tablazo, Bajo Tablazo, El Arenillo, San Peregrino, Quiebra del Billar, Minitas, La Trinidad, El Rosario, Las Pavas, La

	Violeta, Agua Bonita, El Naranjo, Alto del Naranjo, Casalata, Rio Claro, La Pola
Manizales - Neira	Olivares, Alto Corinto, Bajo Corinto, Mata de Guadua, El Águila, Cuchilla del Salado, Alto Bonito, Moravia, Pueblo Hondo, Maracas, Pueblo Rico.
Manizales - Palestina	La Linda, Quiebra de Vélez, Cueva Santa, La Cabaña, Santagueda, La Palma, Manzanares, Santa Clara, La Plata, El Reposo, Las Palomas, Curazao, Cartagena, La Inquisición.

Fuente: elaboración propia.

La tabla anterior muestra las veredas localizadas en las vías de comunicación principal entre las cabeceras de los municipios de la RCSC en relación con la ciudad núcleo, que para este caso es Manizales. De esta forma, se pone en evidencia una amplia zona rural donde se localizan un número importante de veredas y, estas a su vez, separan las cabeceras municipales teniendo como resultado la dispersión urbana en la región.

El 88% de la población de la RCSC habita en el 5% del territorio (área urbana) en tanto el 12% habita en el 95% del territorio (área rural). Es un territorio preeminente rural en términos de sus características territoriales, con una muy baja densidad promedio poblacional en esa zona, de 44 habitantes por km². Los municipios que más población rural concentran son Neira y Palestina con el 46% y 61% respectivamente, siendo este último municipio el de mayor densidad rural con 91% habitantes por km² y el municipio con mayor extensión es Villamaría que ocupa el 30% de la Región, entre tanto el más denso en el sector urbano es Neira con 15645 habitantes por km² (Gobernación de Caldas, 2018).

La anterior descripción muestra un panorama en la RCSC con predominio urbano respecto al ordenamiento poblacional (88%) aunque geográficamente el territorio tenga mayor extensión rural (95%). Según la Gobernación de Caldas (2018) esta condición

implica generar un desarrollo regional y de gestión administrativa que permita reconocer la dualidad concentración humana–dispersión territorial.

Según los datos de la Gobernación de Caldas (2018), la RCSC tendría una densidad poblacional promedio de 353 habitantes por km², cifra que puede contrastarse con la densidad poblacional de algunas regiones del país que se describen en un acápite de este capítulo.

Tabla 18: Densidad poblacional de algunas áreas metropolitanas en Colombia, año 2017

Región	Habitantes / km ²
Área Metropolitana del Centro Occidente	838
Área Metropolitana del Valle de Aburrá	2.556
Área Metropolitana de Bogotá	4.553

Fuente: Elaboración propia a partir de información de la Gobernación de Caldas (2018).

Si se compara la densidad poblacional y la cantidad de habitantes de la RCSC con las áreas metropolitanas descritas en la *tabla 14*, encontramos un desequilibrio y una desventaja en términos demográficos para el caso de la RCSC. No obstante, Vinuesa (1975) describe al respecto

El peso demográfico necesario para que pueda darse un área metropolitana es algo muy difícil de determinar y sobre lo que no es posible generalizar. Efectivamente, para que exista un amplio y diversificado mercado de trabajo se precisa de una importante masa de población, pero también es cierto que una ciudad de tamaño medio de un país con un alto nivel de desarrollo tiene un mayor potencial económico, una mayor especialización de servicios y puede ser considerada como centro innovador con mayor razón que una ciudad con una masa demografía más grande, pero con un nivel técnico mucho menor. (p.1147)

De todos modos, estas características demográficas y de asentamiento espacial en la RCSC generan algunos desafíos a la visión de desarrollo de este territorio, en las que incluye gestionar estrategias en el territorio que reconozcan y potencialicen la naturaleza dual que, según la Gobernación de Caldas (2018) se tienen en la región, es decir, la concentración humana y dispersión territorial, que para el caso de este último, se ha descrito en esta tesis de maestría como dispersión urbana. De igual forma, la necesidad de incentivar la vocación agropecuaria de los municipios de la RCSC con el fin de fortalecer la seguridad alimentaria y estimular el desarrollo competitivo de los sectores rurales, lo que podría acompañarse de la conformación de un sistema integrado de transporte que complemente y fortalezca las funciones de las Terminales de Transporte de Manizales: Terminal de transporte intermunicipal e interdepartamental en el sector de Los Cámbulos y el Terminal de Transporte Mixto Interveredal ubicado en inmediaciones de la Plaza de Mercado que sirven como puntos de destino y de llegada a los habitantes de la zona rural y cabeceras de los cinco municipios.

Dispersión urbana como característica del archipiélago metropolitano y la conurbación como fenómeno antagónico en el caso de la RCSC

En Colombia no solo las grandes ciudades están experimentando un crecimiento urbano expansivo. Otras entidades territoriales desde hace un tiempo dejaron las características de ser pequeños poblados o cabeceras municipales, lo que ha dejado sobre la mesa el debate académico y político sobre las formas más adecuadas de orientar dicha tendencia (Sanabria y Ramírez, 2017). Claro ejemplo de esto es Manizales, una ciudad intermedia que, obligada por sus propias dinámicas demográficas y socioeconómicas, y por un crecimiento urbano y comercial con los municipios vecinos, ha venido ampliando su perímetro urbano y sus relaciones intermunicipales, de modo que esto ha permitido pensar en la creación de una figura de gestión territorial de carácter supramunicipal.

El marco normativo que establece las condiciones para la conformación de áreas metropolitanas en Colombia no indica que las tendencias de crecimiento de las ciudades y regiones deban orientarse de tal forma, que se mantenga o se desarrollen en ellas una continuidad en la aglomeración urbana o trate de imponer la evitación de la dispersión urbana. Lo anterior se constató revisando factores determinantes o impedimentos normativos que pudieran suponer una obstaculización a la propuesta política para la creación de un Área Metropolitana en la RCSC, en relación con la dispersión urbana como característica del archipiélago metropolitano identificado en el territorio de estudio. A propósito, Vinuesa (1975) afirma que “en las áreas metropolitanas, sin embargo, debe entenderse de una forma funcional; la idea de continuidad no se constriñe a las superficies edificadas, sino que valora todos los demás factores del carácter metropolitano (modo de vida, diversificación, interdependencia, etc.)” (p.1145).

Así pues, se deja ver que las condiciones territoriales en términos de conurbación o dispersión no son claves en los propósitos perseguidos con las áreas metropolitanas. Importan más las formas de articulación a través de hechos metropolitanos o de otras manifestaciones que se pueden promover y gestionar conjuntamente en los territorios metropolitanos. El énfasis de esta figura es buscar la cohesión territorial, o “asociatividad” según el lenguaje institucional, así los territorios metropolitanos cobijados por estas áreas presenten contigüidad espacial entre áreas urbanas o no la presenten.

En la definición legal y funcional de los esquemas asociativos de entidades territoriales en Colombia el Departamento Nacional de Planeación (2013) establece que:

La cohesión territorial hace referencia al establecimiento de unos vínculos entre estos territorios que les permitan aprovechar sus ventajas comparativas hacia una mayor competitividad y eficiencia territorial, evitando los procesos de concentración excesiva de actividad, polarización territorial y desigualdad social, en beneficio de los objetivos de cohesión social, equidad territorial y calidad ambiental que se derivan de un desarrollo equilibrado y sostenible. (p.12)

En este sentido, la cohesión territorial y la asociación de entidades territoriales buscan fortalecer la gobernabilidad, la competitividad, la equidad y el uso sostenible del territorio para darle un sentido misional a los procesos de asociación orientados en Colombia.

Cabe mencionar que los cinco municipios que hacen parte del territorio de estudio, conforman la Asociación de Municipios de la Región Centro Sur de Caldas, una entidad administrativa conformada en el año 2017 que está regulada por la Ley 136 de 19949. A propósito, en los principios rectores establecidos en la Ley Orgánica de Ordenamiento Territorial (LOOT) tampoco se indica la compacidad urbana o conurbación como condición en un proceso de integración de municipios, ni figuras como las áreas metropolitanas ni para las asociaciones de municipios.

En los principios de la LOOT se alude a aspectos político-administrativos y hechos metropolitanos que sean funcionales y comunes en el territorio y a las formas de vida rural y urbana, lo que puede expresar que la zona de transición rural no se presenta como un condicionante o un factor negativo en el proceso de metropolización, sino por el contrario como un elemento potencial para el desarrollo regional. Ahora bien, las áreas metropolitanas podrán constituirse tanto por municipios de un mismo departamento, como también por municipios pertenecientes a otros departamentos, según la Ley de áreas metropolitanas (2013). Municipios con fuertes relaciones funcionales, sociales, económicas y culturales, que, a veces ni si quiera son limítrofes, pero conservan una relación histórica que los integra. Esto fundamenta y da fuerza a la idea de que no hay condición normativa de conurbación entre los municipios integrantes de un área metropolitana o a la presunción de la dispersión urbana como obstáculo en las relaciones metropolitanas.

9 Las áreas metropolitanas a diferencia de la asociación de municipios se consolidan a través de la voluntad del pueblo, por medio de la Consulta Popular, mientras que la segunda surge por la voluntad asociativa de los entes públicos entre sí o con la intervención de particulares.

Como lo menciona Indovina (2009) la dispersión metropolitana, en la cual cada municipio posee sus características propias, constituye en su conjunto una unidad determinada no ya por una “descripción geográfica”, sino más bien por sus relaciones mutuas (históricas y geológicas, naturales y medioambientales, pero también funcionales, económicas y sociales). Para el caso del territorio de estudio, dichas relaciones se presentan a través de los hechos metropolitanos históricos y presentes, analizados en capítulos anteriores.

El territorio metropolitano está integrado por segmentos autónomos y adyacentes. En la gestión de estos territorios es deseable impedir la ruptura del espacio colectivo compartido, procurando crear mecanismos que lo cohesionen social, económica y políticamente. Los intersticios (franjas entre las unidades que lo componen) y los corredores son elementos estructurales sensibles a los lugares pequeños y apartados; pueden presentar fronteras dúctiles y susceptibles (Bravo, 2019). Si bien las franjas o zonas de transición rural que separan cada unidad en un área metropolitana son sensibles de fragmentar el territorio, estas no se presentan como impedimento para la cohesión territorial. Se hace énfasis en esto, puesto que podría asumirse que la morfología urbana compacta facilita la proximidad de las unidades en el territorio, un mayor y mejor acceso entre estas, un menor nivel de energía invertida en movilidad, mayor relación de intercambios y disminución de distancias, por ende, menores medios de transporte mecánicos y contaminantes y tiempo invertido en recorridos entre las unidades que integran el territorio.

La dispersión urbana o el archipiélago metropolitano no necesariamente equivalen a la obstaculización de las tendencias de crecimiento, así como tampoco se podría afirmar que la compacidad urbana lo es de orden y de planificación exitosa o armoniosa. No obstante, se podría considerar la dispersión urbana como un factor negativo en el ordenamiento territorial metropolitano pues son lugares que podrían sugerir la fragmentación del territorio o lugares que demandarían una intervención urgente. Se viene generando entonces con todas estas ideas una reflexión sobre estos espacios, con el objetivo de tratar de analizarlos y entenderlos no sólo como eso que se viene hablando,

de unidades o polos dispersos sino entender también que vacío no significa sin sentido, sino comprenderlos como elementos que pueden beneficiar los territorios por sus particularidades.

Territorialmente, el área metropolitana se constituye a través de municipios que se pueden orientar hacia la industria, comercio, ecoturismo, educación, transporte aéreo y agricultura, esto en el caso de la RCSC, cuya interacción y aprovechamiento no solo es para la población que vive en el municipio y en zonas circundantes, sino de trascendencia metropolitana.

Según el Comité de Cafeteros de Caldas (2020) de los 27 municipios del departamento, 25 se dedican a la producción de café y el sector representa el 59% de su PIB agropecuario, por lo cual es el departamento en el cual la caficultura tiene mayor peso en la economía. Entre los 20 municipios del país con mayor productividad de café se encuentran 3 de la RCSC: Palestina, Chinchiná y Manizales. Por tanto, estos municipios tienen entre otras potencialidades descritas en algunos hechos metropolitanos, los cultivos del café en las áreas rurales que sirven de fuentes económicas y de generación de empleo, no solo para habitantes de la zona rural, sino también para habitantes de cabeceras municipales de la región.

El departamento de Caldas como mayor productor de café en Colombia, cuenta con 63.821 hectáreas de café y 32.314 caficultores. Del total de hectáreas cultivadas, el 95,1% pertenecen a pequeños productores (menos de 5 hectáreas) el 3,1 % a medianos productores (5 a 10 hectáreas) y el 1,8% a grandes productores (más de 10 hectáreas) (Comité de Cafeteros de Caldas, 2020).

Tabla 19: Caficultores y área total sembrada en café en el departamento de Caldas

Municipios	Área sembrada en café	Caficultores
Manizales	4.920	1.742
Villamaría	1.550	729
Chinchiná	3.941	647
Neira	2.544	1.292
Palestina	2.777	297
Total	15.732	4.707
Resto de Municipios	48.089	27.607

Fuente: elaboración propia a partir de información del Comité de Cafeteros de Caldas (2020).

Según la tabla anterior, los municipios de la RCSC tienen el 14,5 % de caficultores y el 24,6 % de áreas sembradas de café en el departamento de Caldas, es decir, casi la cuarta parte del total de áreas cultivadas de café en el departamento.

Igualmente, en zona rural de la RCSC, según el Comité de Cafeteros de Caldas (2020) hay 15.732 hectáreas sembradas de café, pertenecientes a pequeños, medianos y grandes productores del grano, equivalente aproximadamente a la cuarta parte del total de áreas cultivadas de café en el departamento. En consecuencia, estos cultivos de café y pancoger, su distribución y comercialización, otorgan dinámicas importantes para el desarrollo social, económico y el fortalecimiento de la economía rural que desde estas fincas y haciendas se realizan, generando un impacto en toda la región puesto que lo rural trasciende lo agropecuario, y mantiene fuertes vínculos de intercambio con lo urbano, en la provisión no solo de alimentos, sino también de gran cantidad de bienes y servicios. De esta forma, lo rural se asocia a las cabeceras municipales porque sustenta las actividades del sector primario, como la agricultura y extracción de recursos naturales que tienen impacto y generan beneficios a todo el territorio metropolitano.

De esta forma, la declaratoria del PCC, los cultivos de café, el proceso y comercialización del grano, y las técnicas de producción, han otorgado una dinámica particular a la zona rural de la región. Además, que el departamento de Caldas reúne el mayor número de municipios del PCC, entre estos, los 5 municipios de la RCSC, pudiendo hacer de la producción de café y el PCC dos pilares territoriales importantes para el desarrollo social, económico y el fortalecimiento de la economía rural que describen unicidad en el territorio a pesar de su diferencia estructural.

Como resultado de la importancia de Caldas en la producción cafetera y de la gestión de dirigentes cafeteros, el departamento ha sido epicentro del desarrollo de la institucionalidad cafetera. En el caso de la RCSC, la Federación Nacional de Cafeteros de Colombia (FNCC) por medio del Comité Departamental de Cafeteros de Caldas (CDCC) ha sido una organización que ha hecho presencia en la zona rural cafetera y ha impulsado distintos programas con impacto a las comunidades que viven en torno a la producción del grano.

El papel del Comité Departamental de Cafeteros de Caldas y la manera en que esta aglutinó a los cafeteros, ha permitido la construcción de vías, escuelas y desarrollar distintos programas sociales, es decir, esta organización ha impulsado en la región formas de articulación y construcción colectiva del territorio rural en el contexto del territorio metropolitano.

El Comité Departamental de Cafeteros (2017) afirma que

El rápido desarrollo de la industria cafetera colombiana a principios del Siglo XX impulsó a su vez la construcción de vías para facilitar el transporte del café, que en ese momento se hacía a lomo de mulas por caminos de arriería. En 1940 el Comité Departamental de Cafeteros de Caldas comienza en forma la construcción de acueductos. Los primeros fueron en las veredas Barcelona y Santo Domingo, en Villamaría. (p.21)

El Comité Departamental de Cafeteros de Caldas ha continuado con la construcción de acueductos en distintas veredas del departamento de Caldas, entre estas, veredas de Manizales y Palestina. Igualmente, el Comité participó en 1942 en la constitución de la Central Hidroeléctrica de Caldas (CHEC), programas para la construcción de carreteras y puentes. La cobertura de energía eléctrica en el campo y los acueductos en Caldas se convirtieron en realidad gracias a la labor del Comité (Comité Departamental de Cafeteros, 2017).

Durante los años de existencia, el CDCC ha sido clave en el desarrollo de la infraestructura del territorio metropolitano. Entre otros aportes ha construido 1406 vías terciarias, 11.505 metros de placas huellas, mejoramiento y construcción de 56 puestos de salud, electrificación de 36.636 viviendas, 33 Plantas de Tratamiento de Aguas Residuales (PTAR) construidas y 1484 aulas construidas (Comité Departamental de Cafeteros, 2017).

Así pues, el papel de la institucionalidad de la Federación Nacional de Cafeteros a través del CDCC, ha hecho aportes significativos al territorio rural del departamento que consecuentemente trae beneficios sobre los cinco municipios que conforman la RCSC. Lo anterior junto a la declaratoria del Paisaje Cultural Cafetero que le da un reconocimiento global a los municipios que la integran, le permite generar oportunidades a la región, sobre todo en el campo del turismo sostenible, igualmente mayores oportunidades para los habitantes de los municipios y la actividad turística, con la posibilidad de desarrollar proyectos complementarios al ingreso derivado de la actividad cafetera.

A partir de lo anterior, se podría decir que un área metropolitana de dispersión urbana, antes que divergir u obstaculizar las relaciones de reciprocidad entre los municipios, puede generar bondades y potencialidades que amplían el territorio a través de dinámicas económicas y hechos territoriales que se generan desde la ruralidad.

Los procesos de metropolización se fundamentan en relaciones reticulares, le apuestan a este tipo de configuración espacial en respuesta a las dinámicas políticas, sociales y económicas contemporáneas y pretenden la integración no jerárquica de los municipios que conforman el conglomerado urbano, donde las orientaciones o tendencias de dispersión urbana bien ordenadas desde la planificación pueden ayudar a consolidarlos. Se trata de un hecho muy importante desde varios puntos de vista: modifica las jerarquías, organiza el territorio en la dirección de un policentrismo integrado, modifica los flujos de movilidad, enriquece el territorio con funciones metropolitanas cada vez mayores (Indovina, 2009).

A partir de lo anterior, la RCSC se articula, a pesar de la dispersión urbana, a través de vías secundarias y terciarias hacia fincas y veredas del territorio rural, donde la economía, en especial la cafetera, genera fuentes de empleo, competitividad y dinamiza la región en torno a la producción del grano. Asimismo, este territorio metropolitano presenta funcionalidades en cada municipio que, a la luz de un nuevo modelo de integración territorial como es un Área Metropolitana, permiten generar redes que articulan y complementan las dinámicas de los cinco municipios. Así entonces, como lo indica la Gobernación de Caldas (2018), Manizales acentúa su funcionalidad de municipio industrial y de ciudad eje de la actividad educativa, el municipio de Chinchiná adquiere principalmente un perfil industrial con la misma aspiración, respecto a Manizales; el municipio de Neira evidencia un perfil rural además de servicios sociales y personales, perfil que puede potenciarse en relación con el PCC que fortalecería la demanda de servicios turísticos; Palestina resalta un doble perfil de agricultura y desarrollo turístico, teniendo los potenciales del sector de Santágueda y las zonas circunyacentes al corregimiento de Arauca para el desarrollo de servicios turísticos en torno al PCC y en relación con el municipio de Chinchiná.

Finalmente, el municipio de Villamaría presenta funcionalidades fundamentadas en servicios, construcción y desarrollos inmobiliarios; de igual forma, la función de “ciudad

dormitorio” que se deriva de la migración de habitantes de Manizales hacia ese municipio, principalmente por que los estratos altos han influido en la demanda de suelos, debido a la escasez de zonas de expansión urbana en Manizales. Por ello han migrado hacia el sector de la Florida, un sector rural del municipio de Villamaría que ha venido acogiendo nuevos pobladores pudientes de Manizales, mientras reafirma su vocación urbana.

Este tipo de fenómenos de usos del suelo y construcción en ciudades dormitorio ha sido problematizado en otros procesos de metropolización en Colombia. Según Martínez Toro (2018)

La metrópoli o ciudad principal del espacio metropolitano ha venido agotando rápidamente el suelo susceptible de ser clasificado y calificado como suelo urbano residencial, circunstancia que presiona y propicia a las empresas de la construcción a la localización de proyectos de vivienda en suelo de los municipios vecinos, normalmente en el suelo rural de aquellos municipios contiguos más próximos al perímetro urbano de la metrópoli. (p.19)

Por otra parte, Vinuesa afirma que “en los últimos decenios se ha instaurado un modelo de fuerte expansión urbana promovido por el negocio inmobiliario que actúa como principal agente en la relocalización de la población” (Vinuesa, s. f., p.61). Simultáneamente, habitantes de estratos medios y bajos se han ubicado en zonas urbanas de la cabecera municipal de Villamaría ante la oferta de vivienda de más bajos costos que en la capital.

De esta manera, la metropolización no estaría separada del campo y circunscrita a sus bordes o a las zonas netamente urbanas. En cierta medida esa manifestación de lo metropolitano obedece a estrategias municipales para maximizar los recursos fiscales, en aras del desarrollo local o de la competitividad. El asunto central es que esa actividad económica rural que promueve los vínculos metropolitanos, no trate aventuradamente de llenar los espacios de transición rural e intersticios o franjas, de apostar por una

compacidad urbana y descartar las posibilidades de dispersión urbana, sino que, por el contrario, se busque potencializar todas aquellas actividades relacionadas al campo que se encuentran en veredas y fincas ubicadas en las jurisdicciones de los municipios que permitan generar beneficios, en este caso, al conjunto de municipios pertenecientes a la RCSC.

Es posible entonces que la razón de estas ideas no sea tanto defender la compacidad urbana o lo que se viene mencionando, la dispersión urbana o el archipiélago metropolitano, sino de encontrar un punto de equilibrio entre los procesos de metropolización y la dispersión urbana que pueda traer beneficios al territorio. En este sentido, la urbanización no haría referencia meramente a la expansión de la ciudades o a un proceso de conurbación, sino también al progresivo ensanche y relación entre campo y ciudad que se da de forma paulatina y simultanea al crecimiento urbano, como lo describe Lefebvre (1970)

El tejido urbano prolifera, se extiende, consumiendo los residuos de vida agraria. Por tejido urbano no se entiende, de manera estrecha, la parte construida de las ciudades, sino el conjunto de manifestaciones del predominio de la ciudad sobre el campo. Desde esa perspectiva, una residencia secundaria, una autopista, un supermercado en pleno campo forman parte del tejido urbano. (p.9)

Este proceso desigual, en términos de urbanización tiene su expresión en la incesante transformación social y espacial de diferentes asentamientos vinculados a los centros urbanos. Esto a través de densas redes de infraestructura que generan sinergia entre campo y ciudad que, para el caso del territorio de estudio, por ejemplo, se presenta en las vías secundarias y terciarias que conectan el territorio rural con las cabeceras municipales; de igual manera, aquellos lugares que allí se localizan, como desarrollos inmobiliarios, fincas de producción cafetera y de cultivos de pancoger; también veredas donde se llevan a cabo diversas actividades agrícolas que generan fuentes económicas y beneficios; por lo tanto, estimulan la proliferación del tejido urbano en toda la región.

Acá la urbanización se inscribe entonces, en la dicotomía campo-ciudad; en lugares donde acaecen todos los procesos de interacción entre el campo y la ciudad como característica particular de la RCSC y en el cual se desarrollan actividades económicas y dinámicas sociales que conectan estos dos contextos de la región.

Si un proceso de metropolización implica la integración de diferentes áreas urbanas con espacios rurales e intersticiales y formada por un conjunto de unidades territoriales administrativas (cada una con autonomía relativa), entonces, sería pertinente una coordinación institucional y política de las diferentes infraestructuras equipamientos y servicios que interactúan en este territorio. Así entonces, las áreas metropolitanas requieren de la coordinación y atención conjunta de determinadas actividades y suponen gestionar mejor las problemáticas de sus habitantes con funcionalidades y capacidades que puedan garantizar el éxito de estas entidades administrativas independientemente de si es un territorio conurbano, o se presente con dispersión urbana.

Una consecuencia evidente de la dispersión urbana en el territorio es la mayor dependencia del automóvil y en general de los medios de transporte donde se requieren nuevos y más eficientes servicios de comunicación. Borja (2003) plantea que “el aumento continuo de la movilidad y de las distancias recorridas en un presupuesto-tiempo dado ha resultado en la multiplicación de territorios implicados, territorios no necesariamente contiguos” (p.112). La motorización de la población y la ampliación y uso de los medios de transporte ha producido una nueva configuración y visión del espacio que puede contrarrestar el distanciamiento, los vastos espacios y busca el acercamiento a lugares donde predominan actividades y forma de vida urbana.

De esta forma, se hace ineludible el funcionamiento de las diferentes formas de transporte que, para el caso de la RCSC, operan desde las dos terminales de transporte para satisfacer algunas necesidades de comunicación entre las cabeceras municipales, veredas, fincas y distintos sectores rurales que se encuentran en la región.

La planificación territorial no es un conjunto de instrumentos a través del cual una voluntad orientada desde el poder político se vuelve miope ante las realidades y problemas de las regiones y que se imponga sobre la comunidad y los individuos. Entre otras necesidades, como la infraestructura vial y medios de transporte que se viene mencionando, la planificación debe estar regida por una política elaborada con los ojos bien abiertos a la realidad y a satisfacer necesidades, como la del transporte, con la finalidad de acotar distancias en regiones donde sus cabeceras urbanas si bien hacen parte de una integración regional, presentan distancias considerables que deben ser mitigadas con medios y formas de transporte funcionales y eficaces.

En el caso de la RCSC, no sería precisamente la dispersión urbana o una carencia de medios de transporte, dificultades para la eventual conformación de un Área Metropolitana. Supondría más una dificultad no orientar políticas al aprovechamiento del potencial que pueden generar los espacios de transición entre lo rural y lo urbano en zonas que evidencian estas características, especialmente en los municipios de Chinchiná, Neira y Palestina que presentan una mayor distancia en relación con Manizales como ciudad núcleo y en relación con las cabeceras urbanas que, se traduce en un área rural extensa.

Otro aspecto que se considera importante se refiere a las prácticas y dinámicas que se coligan a lo agropecuario en los corregimientos municipales, pequeños poblados, las fincas, zonas de recreo y las zonas turísticas ubicadas entre cabeceras urbanas. En sectores como Santaguada y La Rochela en el municipio de Palestina, ubicados a 13 km de Palestina y a 32 de la ciudad de Manizales, se localizan fincas de recreo, centros vacacionales y zonas turísticas que ofrecen distintos servicios a visitantes de distintas regiones del país. Estos sectores se han convertido en un epicentro de servicios turísticos relacionados con el esparcimiento, el ocio y el descanso. De igual manera, Distintas Instituciones como CONFA, FONCALDAS, CEOCAL, JURISCOOP, COOCALPRO, Gobernación de Caldas, entre otras, han construido en este sector sedes campestres y

centros vacacionales en los que ofrecen diferentes servicios turísticos a visitantes y afiliados.

Figura 26: Sector de Santagueda-La Rochela, municipio de Palestina



Fuente: registro fotográfico propio.

Estos sectores rurales que son emblemáticos por su vinculación a actividades económicas estratégicas y se ubican en zonas rurales de la RCSC, presentan un conjunto relaciones funcionales que terminan apropiando espacios por fuera de los límites político-administrativos de cada municipio y aportan a la condición del territorio metropolitano. Estas actividades rurales están conectadas con dinámicas urbanas que vinculan en este caso a los corregimientos municipales de la RCSC comprendiendo la ruralidad metropolitana y su importancia en el contexto de un desarrollo integral y armónico de esta región. De esta forma, el territorio metropolitano incorpora áreas de población dispersa y concentraciones urbanas que se explican por su relación con los bienes naturales comunes y se manifiestan en una amplia diversidad de condiciones y actividades productivas urbanas y rurales interdependientes (Massiris, 2015, p. 31).

Además, sobre una vía secundaria que comunica las cabeceras municipales de Palestina y Chinchiná con el sector de Santaguada, hay ubicadas gran cantidad de fincas de recreo y fincas de pequeños, medianos y grandes productores de café; asimismo, productos de pancoger. Allí se localizan veredas como Santaguada, La Plata, Curazao, Cartagena y La Inquisición que sustentan su economía en el ingreso de recursos propios generados por la oferta turística de estas fincas y las actividades agrícolas que de estas se derivan. Agregado a ello, el municipio de Palestina y en especial en estas veredas y fincas que se localizan sobre esta vía, se conserva la vocación agrícola y pecuaria del corregimiento.

Figura 27: Finca en jurisdicción del municipio de Palestina



Fuente: registro fotográfico propio.

El territorio metropolitano de la RCSC se concibe también como el resultado de una construcción cuya cohesión se deriva de las actividades de producción, intercambio y distribución de bienes naturales provenientes de los corregimientos que, a su vez agrupa, fincas y veredas generalmente con vocación agropecuaria.

El Ministerio de Agricultura y Desarrollo Rural (2017) plantea la relevancia de algunos hechos rurales agrarios, en función de la gestión de territorios metropolitanos:

En las directrices metropolitanas de ordenamiento territorial del 2006 se reconocen algunos hechos rurales agropecuarios (tales como la seguridad alimentaria, los distritos agrarios y centros de gestión agroempresarial), como instrumentos de dicha seguridad. Asimismo, se considera que el aporte del espacio rural genera empleo a partir de la pequeña producción, la cual puede también ser un factor de retención de la población en el espacio rural. Del mismo modo, se reconocen los ecosistemas estratégicos rurales como productores de bienes y servicios ambientales importantes para el funcionamiento urbano metropolitano. (p. 17)

De esta forma, los bienes y servicios naturales y las actividades agropecuarias que se desarrollan en los corregimientos de la RCSC, complementan y permiten la posibilidad de dinamizar la economía entre lo urbano y lo rural, generando beneficios que conllevan a construir sinergias en el territorio metropolitano.

Otro caso de aportes de sectores rurales al territorio metropolitano lo ilustra el caso del corregimiento Corredor Agroturístico El Tablazo es uno de las siete divisiones territoriales del Municipio de Manizales. Se localiza al suroeste, a 7.3 km. de la zona urbana; se encuentra localizado entre Manizales y el municipio de Chinchiná sobre la carretera que comunica a esas dos cabeceras municipales. Este corregimiento cuenta con una población aproximada de 1.970 habitantes, su principal actividad económica es la agricultura y parte de sus pobladores trabajan en la ciudad de Manizales debido a la cercanía de este corregimiento con la cabecera urbana; también algunos de sus habitantes son empleados de fábricas y empresas instaladas en inmediaciones de este corregimiento (POT de Manizales 2017).

Figura 28: Vista parcial del Corregimiento Corredor agroturístico el Tablazo



Fuente: Primera Curaduría, (2021). Recuperado de www.primeracuraduria.com

La importancia de los corregimientos, las veredas o los centros poblados para la RCSC como Alto Bonito, El Tablazo, San Peregrino, El Águila, La Cabaña, Pueblo Hondo, La Linda, Santagueda y Cartagena, radica, entre otras cosas, en que son contenedores de habitantes que se relacionan con actividades agropecuarias y que se presentan como un gran potencial de crecimiento y fuente económica vinculado a la producción alimentaria para el territorio metropolitano. De esta forma, estos lugares requieren una profunda

vinculación a lo que implica un proceso de metropolización y a la cohesión del territorio, con la finalidad de aprovechar su potencial, no sólo de proveer de alimentos a la población del territorio, sino también para generar empleo a partir de las bondades y capacidades que presentan estos lugares.

Figura 29: Vista parcial vereda Alto Bonito, Municipio de Manizales



Fuente: Mapio, (2021). recuperado de: <https://mapio.net/a/7972028/?!lang=es>

En materia de infraestructura, para estas fincas y veredas, es prometedora su vinculación al Plan Vial Centro Sur que busca el mejoramiento de estas vías y el proyecto Aeropuerto del Café, que se perfila como una importante fuente de oportunidades.

Según Castro & López (2012)

El Plan pretende pavimentar más de 500 Km de carreteras e incluye el circuito Centro-Sur, que considera el desarrollo vial, turístico, paisajístico, de renovación urbana, ciclo rutas y doble calzada, en la zona de influencia del Aeropuerto del Café, en construcción. (p.22)

Este plan incluye la construcción de una doble calzada entre Chinchiná-Curazao-Cartagena y Tres Puertas-Santágueda, proyecto que sería de gran importancia para la conexión de esta parte del territorio metropolitano. En este sector donde se localizan estas fincas y veredas ha sido también fundamental el papel de la institucionalidad de la Federación Nacional de Cafeteros a través del Comité Departamental de Cafeteros de Caldas puesto que, gracias al apoyo de esta organización, el desarrollo social y económico, de estos lugares, gozan de altos niveles de calidad de vida que superan los promedios nacionales. Adicionalmente la RCSC es la que ofrece una mayor dinámica y posicionamiento dentro del departamento, ya que cuenta con las mejores condiciones para la oferta de infraestructuras y servicios de todo tipo (Castro & López, 2012).

Figura 30: Sector Las Carolas Chinchiná, Caldas



Fuente: registro fotográfico propio.

Sobre las vías que comunican las cabeceras municipales de Manizales-Tres Puertas, Tres Puertas-Santagueda y Chinchiná Palestina-Santagueda se desarrollan proyectos inmobiliarios¹⁰, principalmente condominios campestres. Muchos de estos proyectos inmobiliarios obedecen a los POT y PBOT de Manizales, Chinchiná y Palestina con base en la asignación de áreas de expansión urbana; es el ejemplo del sector las Carolas entre Chinchiná y Palestina. Estas zonas de expansión urbana son, El Rosario y vereda

¹⁰ Los proyectos inmobiliarios son el resultado de la especulación de empresas inmobiliarias con el suelo periurbano de las cabeceras rurales y fincas de recreo o condominios, denominadas así gracias a su ubicación estratégica sobre carreteras y sitios recreativos que, para el caso del territorio de estudio, se ubican en su mayoría sobre vías que conectan las cabeceras municipales, especialmente sobre las carreteras que comunican a Manizales con el Sector de Santagueda sobre la Autopista del Café, la vía Manizales – Tres Puertas y Chinchiná – Palestina. Sobre estas vías se permiten desarrollar actividades de servicio turístico, como oferta de comida, actividades recreativas y de ocio.

Colombia en el municipio de Manizales, El Edén, La Troncal y La Doctora en Chinchiná y Fundadores en Palestina.

Se trata de zonas generalmente ubicadas entre las cotas de 1200 y 1800 m.s.n.m. Es en esta zona de economía cafetera donde se concentra el mayor desarrollo urbano de condominios campestres y fincas de recreo, cerca de cabeceras municipales como Chinchiná y Palestina y corregimientos como Arauca que prestan servicios secundarios y terciarios; así mismo, presentan estrechas relaciones funcionales entre ellas de tipo económico y cultural.

De esta forma se manifiesta en el territorio metropolitano de la RCSC una interdependencia entre lo rural y lo urbano. Alguna población tiene su residencia en zonas rurales pero su ámbito espacial, laboral, de subsistencia, implica también los espacios urbanos con los cuales está en constante relación. Por otra parte, la población urbana de las cabeceras municipales depende profundamente de las zonas rurales y de sus recursos naturales: del abastecimiento de agua, del paisaje, de mano de obra rural, de alimentos, y de servicios turísticos y de recreación que se ofrecen allí.

En general, lo que se señala en lo pormenorizado anteriormente es que “lo rural” dentro de un territorio metropolitano, aunque parece ser un concepto poco preciso y descrito en su literatura, debería ser susceptible de orientarse y gestionarse desde las políticas públicas de la gobernanza metropolitana en regiones con características de dispersión urbana como las presentadas en el territorio de estudio. En esa transición entre lo urbano y lo rural se presentan fuentes económicas y dinámicas sociales que permiten sustentar la propuesta política para la creación de un área metropolitana integrando los 5 municipios de la RCSC. La relación imprescindible entre campo y ciudad presentada en este territorio, contrario a presentarse como un obstáculo, podría generar bondades y potencialidades en las relaciones de reciprocidad entre los municipios que conformarían esta figura de gestión territorial.

De esta forma, la condición de dispersión urbana en la RCSC, se extiende entonces a otros contextos, no solamente en relación a las cabeceras de los municipios que integran la región y a la distancia entre estas, es una tendencia que podría tomarse también en consideración y trasciende a los asentamientos ubicados en el intersticio entre lo rural y lo urbano. Gaviria (2020), a este respecto, plantea:

A partir de esa comprensión de la urbanización, entonces lo urbano ya no puede verse como un espacio diferenciado (de lo no urbano) y relativamente acotado; sus límites están difusamente marcados por la presencia de diferentes componentes de origen urbano en los que se evidencia que los intereses de la ciudad se imponen en el campo, como los patrones de inversión, los sistemas de crédito, los usos del suelo, las formas de remuneración al trabajo, las formas de consumo colectivo, y, de manera consecuente, esos límites ya no están circunscritos exclusivamente a las aglomeraciones densamente pobladas. (p.39)

De esta forma, las relaciones de reciprocidad y las acciones de correspondencia mutua entre los municipios que integran la RCSC, se extienden a escala supramunicipal en un proceso que debe entenderse en relación con las dinámicas económicas, y las mutaciones de las zonas generalmente no vinculadas a las condiciones urbanas, y, estas a su vez están más emparentadas a los ritmos económicos cotidianos de la región, por lo tanto, deberían ser consideradas como componentes integrales de un tejido metropolitano extendido que está en continuo relacionamiento.

Áreas Metropolitanas referentes de comparación de la RCSC

Como se ha indicado anteriormente, en los municipios que componen la RCSC por sus características geográficas no se evidencia plenamente un proceso de conurbación, esto, en comparación con otras áreas metropolitanas del país. El caso del Área Metropolitana del Valle del Aburra (AMVA) en el departamento de Antioquia, una de las conurbaciones más extensas de Colombia, ocho de los 10 municipios que conforman el área metropolitana no tienen fronteras reconocibles. Legalmente es el área metropolitana más

antigua en Colombia, la cual fue creada en 1980 mediante la ordenanza departamental N.º 034 de noviembre 27 de 1980, integrando en un principio los municipios de Barbosa, Girardota, Copacabana, Bello, Medellín, Itagüí, Sabaneta, La Estrella y Caldas, y Envigado, el cual entró a formar parte a partir de julio de 2016 por aprobación mediante el mecanismo de consulta popular (Universidad Nacional, 2016).

El proceso de conurbación es evidente en la mayoría de los 10 municipios que integran este conglomerado, como se observa en la *figura 31*. Proceso que exceptúa a los municipios de Girardota y Barbosa ya que presentan una discontinuidad urbana respecto a los otros municipios de esta Área Metropolitana.

Figura 31: Municipios pertenecientes al Área Metropolitana del Valle de Aburrá



Fuente: Elaboración propia, a partir de Google Earth.

Si bien el Área Metropolitana del Valle de Aburrá es una de las entidades administrativas de este tipo que mayor número de municipios conurbados, tiene el caso de Girardota y

Barbosa que se encuentran dispersos dentro de este territorio metropolitano presentan distancias de 28 km. y 44 km. respectivamente, en relación con Medellín como ciudad núcleo. No obstante, es una de las áreas metropolitanas mayor desarrolladas y mejor consolidadas en Colombia después del Área Metropolitana de Bogotá según (Ramírez & Parra-Peña, 2013, p.5).

Si comparamos las distancias a través de la malla vial entre Manizales - Chinchiná (23 km.) y Manizales - Palestina (32 km), en el caso de la RCSC, con las distancias que se presentan entre Medellín – Girardota (28 km.) y Medellín – Barbosa (44km.) en el AMVA, encontramos que existe mayores distancias en esta relación de municipios con respecto a la ciudad núcleo, en el caso del AMVA. Sin embargo, existe allí una estrategia de movilidad orientada desde el Sistema Integrado de Transporte del Valle de Aburrá (SITVA) como un conjunto de modos de transporte público metropolitano que permite a la población desplazarse por los diez municipios. El SITVA está conformado por varios subsistemas integrados de transporte que, para los municipios de Copacabana, Girardota y Barbosa presta el servicio el transporte público colectivo de pasajeros, organizado en 9 cuencas que son operadas por diferentes empresas de transporte. En estos municipios presta el servicio la empresa Masivos del Norte perteneciente a la cuenca 7, brindando una solución de transporte a estos municipios a pesar de su condición dispersa (Área Metropolitana del Valle de Aburrá, s. f.).

Aunque en esta parte del trabajo no se entrará a hacer comparaciones en aspectos demográficas y económicos entre el AMVA y la RCSC se hace la anterior comparación en el caso de la dispersión urbana de algunos municipios de ambos territorios metropolitanos, por encontrar en estos, algunas similitudes. Además, si se consideran aspectos como la demografía para ser comparados, se encuentra que, según el DANE (2018), el AMVA concentra 3.726.219 habitantes y por otro lado la RCSC cuenta con 545.806 habitantes, presentándose de esta forma, un desbalance para hacer comparaciones en el aspecto demográfico y económico.

Ahora bien, el caso de la AMVA se toma para comparar la condición de dispersión urbana y la estrategia en materia de transporte y movilidad que adopta esta entidad administrativa para mitigar y atender las distancias que se presentan hacia estos dos municipios, ya que para comparar otros aspectos se tomará como referencia el caso del Área Metropolitana del Centro Occidente (AMCO) puesto que, con esta entidad, se pueden hallar elementos más equiparables en términos demográficos y económicos.

En relación a las distancias que se presentan en los municipios de la RCSC, la ubicación de nuevos complejos de servicios que integren este territorio metropolitano integrado en una eventual Área Metropolitana, obedecería a una estrategia de accesibilidad, entonces lo que importa no es que estén cerca de las personas o haya una aglomeración urbana en este territorio metropolitano, sino que se pueda llegar a cada unidad del territorio con facilidad, aspecto que precisamente se viene analizando con la idea de la motorización y de la implementación de mejores estrategias en materia de transporte y movilidad, de igual forma, la interconectividad por medio del desarrollo vial que convierta la región en un territorio funcional. De este modo, la dispersión urbana puede brindar una determinada y amplia porción de territorio rural que ofrece variedad de funciones, destacándose por una amplia dotación de servicios ambientales y ecoturísticos pese a que haya lugares dispersos por todo el territorio.

Así entonces, la conformación de un Área Metropolitana que integre los cinco municipios de la RCSC, supone responder a las necesidades del conjunto de municipios que permita crear condiciones favorables, no solo para el crecimiento económico, gestión de recursos, capacidad para gestionar problemas ambientales, sino también para gestionar estrategias en materia de transporte y movilidad que estén en función de las dinámicas localizadas entre los municipios y se ajusten a los hábitos y estilos de vida de la población.

Por su parte, el caso del Área Metropolitana del Centro Occidente (AMCO), un Área Metropolitana creada mediante ordenanza departamental N° 001 de 1981 y 014 de 1991, en la que se asociaron los municipios de Pereira, Dosquebradas y la Virginia

(Universidad Nacional, 2016), inicialmente estuvo constituida por municipios conurbados y posteriormente se integró un municipio disperso.

Figura 32: Municipios pertenecientes al Área Metropolitana del Centro Occidente (AMCO)



Fuente: Elaboración propia, a partir de Google Earth

En el Eje Cafetero sólo el AMCO cuenta con la condición legal de Área Metropolitana. Esta integró inicialmente a los municipios de Pereira -como ciudad núcleo- y Dosquebradas, dos municipios conurbados y de fuertes relaciones de movilidad y transporte con un gran crecimiento demográfico (Arango, 2004). En 1985 se formalizó el vínculo de La Virginia al Área Metropolitana.

Después de la integración de La Virginia a esta Área Metropolitana y con referencia a la inauguración en el año 2006 del sistema integrado de transporte del MEGABUS, que cuenta actualmente con buses biarticulados y buses alimentadores solo funcionó entre la

ciudad de Pereira y Dosquebradas hasta el 2016, año en que fue extendido el servicio y creada la Ruta 28 de este sistema al municipio de La Virginia.

El Tiempo (2016) decía: “Debió pasar una década para que el sistema por fin integrara el Área Metropolitana Centro Occidente (AMCO), conformada por Pereira, Dosquebradas y La Virginia, como fue concebido”. No de otra manera podrían resolverse los problemas y necesidades de transporte y movilidad derivados, por ejemplo, de la población estudiantil, que se desplaza diariamente entre los municipios del AMCO, considerando la distancia que se presenta entre Pereira y La Virginia, similar al caso de Manizales y Palestina. De esta forma, en la AMCO se suplió una necesidad para la población, fortaleciendo el hecho metropolitano de transporte, asunto que también podría implementarse en la RCSC desde Manizales hacia Chinchiná-Palestina y Manizales hacia Neira considerando las distancias que se presentan entre estos cascos urbanos.

En este sentido, cabe mencionar que los hechos metropolitanos, en este caso, de transporte y movilidad, hacen parte de la gobernanza metropolitana y que concierne a los municipios que integran un Área Metropolitana, independientemente de la conurbación o la dispersión, gestionar y orientar proyectos encaminados al desarrollo vial y el transporte intermunicipal. Ahora bien, si es claro que, en un territorio metropolitano con dispersión urbana, es necesario fortalecer el transporte y movilidad, es también importante y como parte de la gestión, la regulación de la utilización del suelo y el subsuelo, la prestación de servicios como salud, educación, disposición de basuras, alcantarillado, servicio de energía y todas aquellas actividades que por su origen y desarrollo implican el desenvolvimiento y participación de la población en el interior de estos territorios.

El artículo 319 de la Constitución Política de Colombia (1991) señala que:

Cuando dos o más municipios tengan relaciones económicas, sociales y físicas, que den al conjunto características de un área metropolitana, podrán organizarse como entidad administrativa encargada de programar y coordinar el desarrollo armónico e integrado del

territorio colocado bajo su autoridad; racionalizar la prestación de los servicios públicos a cargo de quienes la integran y, si es el caso, prestar en común algunos de ellos; y ejecutar obras de interés metropolitano.

Se entiende entonces que, las áreas metropolitanas conforman un conglomerado de unidades o municipios con un carácter especial que, para su organización y planificación, buscan armonizar las funciones y orientar políticas de gestión para desarrollar proyectos, en este caso de infraestructura vial para la movilización de población entre los distintos lugares que en estas convergen, pues una cantidad sustancial de esta, se ocupa de actividades agrícolas o correspondientes a la zona rural (intersticial). Por esto, el desarrollo de la red vial conjunta, y la fuerte circulación de personas y mercancías, configuran factores integradores que deben ser reconocidos y gestionados coordinadamente entre los municipios. Podría suponerse entonces una vez más que, a partir de otro referente normativo, es decir, el artículo 319 de la Constitución Política de Colombia y otros que se han sido mencionados con anterioridad, la conurbación y la dispersión urbana no son condición *sine qua non* para crear un Área Metropolitana en Colombia.

Si se comparan algunas condiciones demográficas, económicas y geográficas entre el AMCO y la RCSC, podría estimarse la viabilidad de conformar un Área Metropolitana que aglutine los cinco municipios del territorio de estudio. En términos demográficos, según información del DANE (2018) el AMCO cuenta con aproximadamente 630.460 habitantes, por otra lado, la RCSC concentra un total de 545.806 habitantes, es decir, una diferencia de 84.650 habitantes entre ambos territorios metropolitanos.

Gran parte de las actividades económicas de los municipios, tanto de la AMCO como la RCSC, tuvieron sus raíces en la actividad cafetera que se inició a principios del siglo XX; la economía campesina en la que se fundamentó esa actividad permitió establecer procesos en torno al cultivo, beneficio, comercio y transporte del grano, cuyo epicentro

de la actividad estuvo concentrada en las capitales de departamento, Manizales y Pereira.

Estos procesos que se derivan de la actividad cafetera siguen estando fortalecidos por las interacciones y dinámicas socioeconómicas que se suceden entre los municipios que integran los dos territorios metropolitanos, igualmente, son fuertemente promovidas por toda la cadena productiva y organización en torno al cultivo del café, en la amplia zona rural con las que cuentan estos dos territorios.

Por otra parte, en lo que respecta al PIB del año 2020, el departamento de Caldas concentró 17.034 miles de millones de pesos y el departamento de Risaralda 16.605 miles de millones de pesos (DANE, 2021). Ambas cifras muestran una similitud relativa si se comparan con valores de otros departamentos del país. Ahora bien, el peso relativo que tienen estos dos territorios metropolitanos en el PIB de cada departamento donde se localizan son, para el caso de la AMCO el 79.3% y para la RCSC el 64.4%. En ese sentido, cada uno supera más de la mitad del peso relativo del PIB de cada departamento.

En términos geográficos, las cabeceras municipales de Pereira y Dosquebradas se encuentran actualmente conurbadas, debido a su crecimiento urbano que las ha puesto en contacto físico como se observa en la *figura 27*, un fenómeno similar al de Manizales y Villamaría. Para el caso Pereira-Dosquebradas su línea divisoria es el río Otún y para Manizales-Villamaría el río Chinchiná. Ambas conurbaciones tienen fuertes vínculos económicos, de transporte y movilidad. Población que, por motivos laborales, comerciales y de estudio se desplazan diariamente entre las cabeceras municipales relacionadas, a partir del Sistema de Transporte Masivo Megabús y Cable Aéreo de Manizales, respectivamente; igualmente el transporte público colectivo en ambos casos. Respecto al caso de Pereira-Dosquebradas Covilla Martínez (2010) describe lo siguiente

...podemos afirmar que una de las atribuciones que ha traído mejores resultados han sido las obras metropolitanas. Por ejemplo, en el área metropolitana de Centro de Occidente

se hizo el viaducto Pereira-Dosquebradas y la vía La Romelia-El Pollo, dos obras de enorme importancia para la agilización del tráfico. (p.112)

En el caso de la cabecera municipal de La Virginia en relación con Pereira, como ciudad núcleo, se encuentra a una distancia aproximada de 33 km. La distancia entre Pereira y La Virginia es equiparable con la que hay entre Manizales y Palestina en el caso de la RCSC, como se describió anteriormente, 32 km. Donde tampoco existe un proceso de conurbación, pero tampoco con los municipios de Neira y Chinchiná con Manizales. Finalmente, Los EOT, POT y PBOT de Pereira, Dosquebradas y la Virginia, así como también los de Manizales, Chinchiná y Palestina, indican la asignación de áreas de expansión urbana en suelos ubicados entre las cabeceras municipales que conforman estos territorios metropolitanos.

Algunos escenarios comparativos, como los descritos anteriormente, permiten considerar la pertinencia que tiene la propuesta política de conformar un Área Metropolitana integrando los cinco municipios de la RCSC. En esa misma línea, Arango (2004) afirma:

Por su parte, en Manizales, Villamaría, Chinchiná, Neira, Palestina, aunque también existen condiciones materiales y culturales que harían viable la aplicación de esta figura, hace falta una mayor decisión política. Pero quizás las nuevas condiciones de integración faciliten en adelante la tarea y en la región se pueda contar en un futuro no muy lejano con AMs que potencien la gestión urbana regional, contribuyan a satisfacer de mejor manera las condiciones de vida de las comunidades y faciliten los entendimientos para avanzar en la perspectiva de una Ciudad Región. (p.126)

Si bien se tienen evidentes hechos metropolitanos en el conglomerado de la RCSC, situaciones de diferente índole, mencionadas anteriormente, han impedido que se lleve a cabo el proceso de metropolización. Sin embargo, nunca se ha señalado o discutido técnicamente, que la dispersión urbana sea un obstáculo para esto, incluso, volviendo al caso de la AMCO y respecto a la metropolización alrededor de Pereira, se han estimado

otras formas de integración con otros municipios con los cuales también convergen diversos hechos metropolitanos. No obstante, estos municipios no están integrados más allá de lo consuetudinario, estos municipios son: Santa Rosa de Cabal, Balboa, Marsella, Cartago en el Valle del Cauca e incluso Chinchiná, municipio del departamento de Caldas que presenta fuertes relaciones comerciales y de movilidad con la ciudad de Pereira a pesar de la dispersión urbana.

Los vínculos de Pereira con el municipio de Santa Rosa de Cabal son de facto, pero algunos hechos concretos como el transporte público o el servicio educativo precisan su naturaleza metropolitana. Las relaciones con Marsella también se evidencian en gran medida por la vía de los hechos sociales y económicos pese a que no existe conurbación con Pereira.

Frente a lo que se ha venido hablado de la dispersión urbana, se daría entonces, una necesidad imperiosa de desarrollar políticas públicas de movilidad y de transporte que vislumbren medidas de planificación territorial y urbana para satisfacer las diferentes necesidades de movilidad de población y productos, no solo en el contexto urbano sino también en el regional e interregional para garantizar una funcionalidad en el archipiélago metropolitano.

Duque (2017) afirma que, para el caso de la RCSC, “definitivamente, de prosperar dicha integración conforme se expanda el transporte urbano hasta las vecindades, cuando demos el paso que no hemos podido dar desde Manizales con la movilidad regional, los impactos a largo plazo permitirán un balance positivo insospechado”. La movilidad y el transporte se vinculan estrechamente con la economía, a tal punto que se puede afirmar que estos, como muchas otras actividades productivas, son parte de ella, podría decirse que sin transporte y movilidad no se puede dar el bien económico y el desarrollo regional en estos municipios que presentan una dispersión urbana respecto a la ciudad núcleo.

La conformación de un área metropolitana que integre los cinco municipios de la RCSC sugiere entonces, a partir de lo que acá se ha escudriñado sobre la dispersión urbana, impulsar acciones desde la gobernanza metropolitana para incorporar física y socialmente sus territorios y su población. Estas acciones deben estar encaminadas a fortalecer la accesibilidad, movilidad y conectividad de los corregimientos y centros poblados, el mejoramiento las vías secundarias y terciarias para conectar a grandes corredores viales como la Autopista del Café y el Plan Vial Centro Sur, proyectos como la construcción y operación del Aeropuerto del Café y el Tren de Occidente.

Una nueva forma de gestionar el territorio metropolitano de la RCSC, implicaría también orientar acciones políticas para mitigar impactos ambientales e identificar y potencializar servicios y equipamientos que desde lo rural permite proveer las cabeceras municipales, por consiguiente, integrar lo rural al ámbito metropolitano. Así pues, se vuelve imperativo valorar y resignificar el espacio intersticial que se encuentra entre las cabeceras municipales de la RCSC, para otorgarle un rol protagónico a la zona rural como un espacio de posibles potencialidades que obliga a repensar los elementos que allí se encuentran.

Las condiciones territoriales de la RCSC, unidas a sus bondades y características ambientales, paisajísticas y culturales, le otorgan a este territorio atributos para ser competitivo, en el marco de una propuesta política orientada a una nueva forma de gestionar el territorio. De llevarse a cabo la conformación de un Área Metropolitana en el territorio metropolitano de estudio, ya no serían solo las cabeceras municipales los polos de atracción puesto que en su interior convergen también otras formas de asentamiento distintos a lo urbano: corregimientos, veredas, condominios campestres, fincas cafeteras, fincas de recreo y viviendas dispersas que se encuentran en los espacios intersticiales, todo ello integrado al territorio con unas funcionalidades y uso distintos, que le dan también sentido y bondades particulares a la región.

La RCSC es un territorio metropolitano en el que las zonas rurales aportan a una nueva forma de integración, le dan vida al carácter metropolitano. Debería haber entonces, un entendimiento de las relaciones entre el campo y la ciudad, entre lo rural y lo urbano, donde la cohesión territorial sirva para potenciar sus capacidades con base en el trabajo mancomunado, mejorando la situación de todos los habitantes. En todos los casos, la integración siempre supone el esfuerzo coordinado, la planeación conjunta y la cooperación constante entre los sectores que conforman el territorio metropolitano. Esa es la única forma donde las partes pueden constituir una unidad, es entonces donde la dispersión urbana como característica del archipiélago metropolitano en lugar de ser un elemento antagónico podría, al contrario, permitir potencializar elementos característicos de esta condición territorial.

CONCLUSIONES

Un territorio metropolitano es un escenario social, natural y ambiental, una fuente de recursos vitales, que busca soluciones para cada uno de los problemas que enfrentan los territorios que lo integran. De esta forma la metropolización de estos territorios genera la necesidad de gestionarlo a través de entidades administrativas como la de las áreas metropolitanas.

Se asume la metropolización como un proceso de estructuración territorial que puede develarse a través del uso de índices demográficos, físicos y económicos. Es asimismo un fenómeno de estructuración territorial que se establece entre diversos territorios dispersos, configurando dinámicas de interdependencia de tipo económico, político, ambiental y cultural, tendiente a extenderse por el conjunto del territorio. Para el caso de la RCSC los procesos asociados a la metropolización, si bien se consolidan en los cinco municipios, se hacen visibles principalmente en tres de estos: Manizales, Villamaría y Chinchiná, dichos procesos podrían estar relacionados a la economía cafetera de la cual se benefició la región durante el siglo XX.

A partir de los Indicadores de metropolización de los municipios del área de influencia metropolitana de la RCSC, que revela de forma empírica el proceso de metropolización de este territorio, es posible caracterizarlo en cuanto a su consolidación e intensificación. Los indicadores revelan, a partir de información que se encuentra disponible, la dinámica de las relaciones sociales, económicas y físicas en el área de influencia metropolitana del territorio de estudio, caracterización útil para definir espacialmente el fenómeno de metropolización.

En el fenómeno de metropolización es evidente la concentración de población, la cual manifiesta la importancia adquirida por la ciudad núcleo y los municipios satélites. Los resultados obtenidos indican que en treinta años ha ocurrido un aumento significativo de

las densidades de población en los municipios de Villamaría, Manizales y Chinchiná, correspondiente a 108%, 29% y 6,3% respectivamente. De esta forma, se destaca el municipio de Villamaría con un aumento significativo de la densidad de población, indicando que posee una fuerte dinámica poblacional como municipio satélite de Manizales, situación que contrasta fuertemente con el decrecimiento en la densidad de la población de los municipios de Neira y Palestina, que obtuvieron valores de -23% y -24,4% respectivamente.

El tránsito promedio diario semanal (TPDS) de los municipios del área de influencia metropolitana de la RCSC, evidenció, fundamentalmente el incremento de los flujos entre el municipio núcleo y los municipios del entorno, principalmente, Villamaría y Chinchiná, estas dinámicas que se evidencian por medio de la movilidad espacial, son un factor influyente en el fenómeno metropolitano, quedando claro cómo los flujos de personas y mercancías aumentan en las áreas de influencia inmediata de la ciudad núcleo, dinámica que ha venido creciendo cada año según la información de INVIAS.

Lo descrito a lo largo de este documento de tesis permite indicar que evidentemente se presentan hechos metropolitanos en el territorio de estudio. Estos se pudieron rastrear considerando fenómenos económicos, sociales, ambientales, físicos, culturales, territoriales, políticos o administrativos, en concordancia con los planteados por la Ley 1625 de 2013 de áreas metropolitanas en Colombia. Del mismo modo, a partir de los criterios para la conformación del Área Metropolitana de la Región Centro Sur de Caldas, propuestos por la Gobernación de Caldas (2018) pudieron ser caracterizados otros hechos metropolitanos, estimando fenómenos que afectan o impactan simultáneamente a dos o más de los municipios que conforman el territorio metropolitano de la RCSC.

Igualmente, algunos hechos metropolitanos identificados en el territorio de estudio se presentan de forma consuetudinaria, es decir, las dinámicas de la población generan el hecho, esto ocurre con algunos de tipo económico, ya que se establecen por medio de las dinámicas comerciales, que a su vez crean relaciones laborales e intercambio de

bienes y servicios; en consecuencia, generan movilidad y transporte cotidiano de población entre las cabeceras de los cinco municipios que integran la RCSC.

“Lo rural” en la literatura sobre la conformación de áreas metropolitanas en el marco normativo de Colombia parece ser un concepto poco discutido y descrito. Las oportunidades y potencialidades que genera la zona rural en un territorio metropolitano con dispersión urbana, demandan una fuerte intervención y gestión por parte de las diferentes instituciones, puesto que, en esta zona concurren distintas actividades económicas y sociales que complementan la zona urbana. Lo anterior podría ser un debate en la teoría sobre los estudios urbanos y regionales.

Las áreas metropolitanas responden ante todo a la búsqueda de integrar territorios, con el objetivo de planificar y prestar en ella determinados servicios urbanos y rurales que, de forma consensuada, sólo tienen sentido a escala supramunicipal. Dicha integración facilita la prestación conjunta de servicios públicos, la identificación y priorización de proyectos de desarrollo, la financiación de obras de interés común, la búsqueda de estrategias en materia de transporte y movilidad, entre otros que, para su gestión, necesitan inversión y la transversalización con distintas instituciones.

En Caldas, la idea de concretar un área metropolitana se sustenta un proceso de integración geográfico, histórico y social. A partir de los procesos de conformación, desintegración y reconfiguración del departamento de Caldas como ente territorial, se encuentran vínculos territoriales que trataron de cohesionar la región como figura departamental a través de distintas obras de infraestructura de los cuales surgieron distintos hechos metropolitanos rastreados en el presente.

En Colombia son muchos los fenómenos territoriales que se pueden caracterizar, entre estos están los territorios metropolitanos. Estos territorios, generan nuevos retos y exigen respuestas pertinentes y oportunas, ya que son producto del crecimiento económico y físico de un conjunto de ciudades que demandan nuevas formas de gestionarlo, y a su

vez, son un nuevo objeto para la reflexión teórica. De igual forma, El crecimiento de las ciudades y la configuración de territorios metropolitanos trae un desafío importante sobre las ideas tradicionales de la figura del municipio y plantea un problema estratégico al Estado tanto de orden nacional como local, obligando a nuevas definiciones institucionales y territoriales. En consecuencia, pueden surgir voluntades políticas que buscan gestionar estos complejos territorios a través de distintas figuras, por ejemplo, un Área Metropolitana, siendo un instrumento que posibilita entender e intervenir el fenómeno metropolitano para mitigar disparidades y generar potencialidades de tipo ambiental, social y económico en estos conglomerados urbanos.

Actualmente, los territorios metropolitanos enfrentan diversos y complejos problemas, dentro de los cuales se acentúan los relacionados con la seguridad, la movilidad, la infraestructura, la prestación de servicios públicos, y la articulación y aprovechamiento de los sistemas ambientales de orden regional y nacional que los contienen.

La dispersión urbana es una condición presente en la RCSC. No obstante, la ruralidad permite el establecimiento de vínculos activos con las cabeceras municipales generando dinámicas de territorio metropolitano. Lo anterior implica retos de gestión de una potencial Área Metropolitana, que promuevan, aún más, la integración de los territorios rurales en la idea de una nueva entidad administrativa a escala supramunicipal.

BIBLIOGRAFÍA

Aeropuerto del Café. (2019). *Reseña histórica del aeropuerto*.

<http://site.aeropuertodelcafe.com.co/resena-historica/>

Alcaldía de Chinchiná. (2016). *Cartilla de indicadores del municipio de Chinchiná trazadores en Salud*.

<http://www.observatorio.saluddecaldas.gov.co/desca/perfil/Chinchina%202016.pdf>

Alcaldía de Manizales. (2004). *Acuerdo Municipal 589 de agosto 31 de 2004*.

Alcaldía de Neira. (2000). *Plan Básico de Ordenamiento Territorial*.

<https://repositoriocdim.esap.edu.co/bitstream/handle/123456789/12606/10551-1.pdf?sequence=1&isAllowed=y>

Alfonso, O., & Jaramillo, S. (2001). Un análisis de las relaciones de metropolización a partir de los movimientos migratorios. *Nueve ensayos de análisis socioeconómico y espacial*, 197-217.

Álvarez, J. (2011). Incidencia de procesos políticos en la institucionalización y ordenamiento metropolitano del Valle de Aburrá (Colombia), 1950-2007. *Revista Bitácora Urbano Territorial*, 9-22.

Arango, O. (2004). *El Área Metropolitana Centro-Occidente. Antecedentes y perspectivas*. 33, 119, 136.

Arango, O. (2005). *Ciudad-región Eje Cafetero: Hacia un desarrollo urbano sostenible*. 109-130.

Área Metropolitana del Valle de Aburrá. (s. f.). Sistema Integrado de Transporte del Valle de Aburrá. <https://www.metropol.gov.co/movilidad/Paginas/transporte-publico/sitva.aspx>. <https://www.metropol.gov.co/movilidad/Paginas/transporte-publico/sitva.aspx>

Ascher, F. (2004). *Los nuevos principios del urbanismo* (2004.^a ed.). Alianza Editorial. <http://www.redbcm.com.br/arquivos/bibliografia/ascher,%20francois%20-%20los%20nuevos%20principios%20del%20urbanismo.pdf>

Borja, J. (2003). *La ciudad conquistada*. Alianza Editorial. <https://derechoalaciudadflacso.files.wordpress.com/2014/01/jordi-borja-la-ciudad-conquistada.pdf>

Borja, J. (2004). Informe sobre la Gobernabilidad de las Áreas Metropolitanas en el mundo actual. *Desafío Metropolitano*, 29-88.

Bravo, B. (2019). *Elementos de cohesión urbana en escenarios metropolitanos: Intersticios y corredores*.

Cabeza Morales, I., & Gutiérrez Rey, F. (2015). Cohesión territorial: De los alcances a la conceptualización. *Revista Geográfica Venezolana*, 56, 293-308.

Cabeza-Morales, I. (2015). Cohesión Territorial: Organización para reducir los desequilibrios territoriales. *Bitácora Urbano Territorial*, 1(25), 51-56. <https://doi.org/10.15446/bitacora.v1n25.40147>

- Cámara de Comercio de Manizales. (2008). *Aeropuerto del Café*.
<http://www.ccmpec.org.co/ccm/contenidos/32/aerocafe.pdf>
- Cámara de Comercio de Manizales por Caldas. (2019). *Importancia de la Región Centro Sur* [Institucional]. <https://ccmpec.org.co/noticias/988>
- Capel, H. (2016). *Las ciencias sociales y el estudio del territorio*. XXI, 1-38.
- Castro, N., & López, C. (2012). Integración territorial de Palestina Caldas a través de los macroproyectos de importancia regional. *Luna Azul*, 35, 28.
- Centro de Observación para la Infraestructura de Caldas. (2018). *Autopistas del Café*. *Observatorio de Infraestructura*. <http://coic.com.co/wp-content/uploads/2018/11/Ficha-T%C3%A9cnica-Autopistas-del-Caf%C3%A9.pdf>
- Cilento Sarli, A. (2001). Metrópolis y Globalización. *Fermentum*, 11, 242-255.
- Colombia. (1991). *Art. 306 y 307. Colombia: Constitución Política de Colombia*.
- Comisión Económica para América Latina y El Caribe. (2009). *Hechos estilizados de la movilidad cotidiana en América Latina*. Publicación de las Naciones Unidas.
- Comité de Cafeteros de Caldas. (2020). *Informe de gestión*.
<https://www.recintodelpensamiento.com/ComiteCafeteros/Informes/2020.pdf>
- Comité Departamental de Cafeteros. (2017). *Origen del café y su llegada a Caldas*.
<https://www.recintodelpensamiento.com/ComiteCafeteros/EICaficultor/Periodico/2017-08-11-90anos-comite-caldas.pdf>
- CONPES. (2009). *Importancia estratégica del proyecto “aeropuerto del café”*.
<http://data.infraestructuravisible.org/documents/CONPES/Aeropuertos/3586.pdf>

Consejo Municipal para la Gestión del Riesgo de Desastres de Palestina. (2017). *Plan Municipal de Gestión del Riesgo de Desastres.*

https://caldas.gov.co/index.php/component/easyfolderlistingpro/?view=download&format=raw&data=eNpVT8tugzAQ_BVrf1ww3EfabE4oWFGGrXDARkHPkloVYgoBsp01V9d9rMKjqyd7ZmZ0ZiZzt8EVQt23FWnYGOT3CB1VSgavXCIWO5FPIEe4GtKeZiYIIVxcVs2VjP078YRwOk3YOD176UV2NI4hwwisPKoq2CgMvUhTO0h7HtcPThVss7Q47sulxdn2mli0zAp2SHZ5zL6YSHLB7kK-Dg7RXhTISxrNZrVqaTHjjwhe8Y_IKtLNzr-hqufQdBuUJrMk4i6qtFa-nzu6OPbbhK6dQtOHok9f1hVp-r5pnd_PL7njZVM,

Consejo Municipal para la Gestión del Riesgo de Desastres de Villamaría. (2017). *Plan Municipal de Gestión del Riesgo de Desastres.*

https://caldas.gov.co/index.php/component/easyfolderlistingpro/?view=download&format=raw&data=eNpFT8tugzAQ_BXLP1wwbquk2ZxQsKJEECryuEZuWYgIE5DttKmqHvp__ajaGNSTPTM7uzMCGIMvAzOgdacq1HRpgD0CbbGSXCLa8pSveTmQDOjNoA5jZqCAxpPU3NDY_xVzoOfzwHn0HKxX0aKHMVD_zAlrK7qUEAeTRtULe_Hy0wJotCp2-2N2SEharl453x2KPXnJ12VKPgnPS04eYralTpssS_Kk3CTjtVoqnK4xh4PIJJUSrdDy90d4xdXEux1_fVWPwfHeS41mSsVcXFxcYa14u7R4ddOvA-vC9RrfJX6Ewq5M03WNclwnv_9cMPdkaEY,

Corpocaldas. (2013). *Plan de ordenación y manejo de la cuenca hidrográfica del río Chinchiná departamento de caldas. POMCA Chinchiná.*

- Covilla Martínez, J. C. (2010). Competencias metropolitanas: La atribución inconstitucional del alcalde metropolitano. *Territorios*, 101-121.
- DANE. (s. f.). *Conceptos básicos*.
https://www.dane.gov.co/files/inf_geo/4Ge_ConceptosBasicos.pdf
- DANE. (2018). *Censo Nacional de Población y Vivienda 2018*.
<https://sitios.dane.gov.co/cnpv/#/>
- DANE. (2021). *Producto Interno Bruto por departamento 2020*.
https://www.dane.gov.co/files/investigaciones/pib/departamentales/B_2015/Bol_P_IB_dptal_2020preliminar.pdf
- Departamento Nacional de Planeación. (2013). *Definición legal y funcional de los esquemas asociativos de entidades territoriales en Colombia*.
- Duque, G. (2013). *Manizales: Conurbación Centro-Sur y Ciudad Región del Eje Cafetero*. 17.
- Duque, G. (2014). *Aerocafé: Las cinco razones del proyecto*.
- Duque, G. (2016). *PCC 2011-2016: Desafíos de un patrimonio sustentable*.
- Duque, G. (2017a). *Chinchiná, de frontera a puente integrador*.
- Duque, G. (2017b). *Movilidad y Modelo Urbano*.
- Echeverri, N. (1927). *El ferrocarril de Caldas*. Blanco y Negro.
- El Tiempo. (1997). *El café también tiene su pinzón*.
<https://www.eltiempo.com/archivo/documento/MAM-673557>

El Tiempo. (2016). *Tras 10 años, Megabús llegó este martes a La Virginia.*

<https://www.eltiempo.com/colombia/otras-ciudades/megabus-tras-10-anos-llego-a-la-virginia-en-risaralda-29873>

Empresa Metropolitana de Aseo. (2020). *Disposición final.*

<http://www.emas.com.co/soluciones/disposicion-final>

Escaffre, F. (2020). Prácticas de los habitantes en territorios metropolizados.

Inteligencias ordinarias de lo urbano. *Bitácora Urbano Territorial*, 30, 43-60.

<https://doi.org/>: <https://doi.org/10.15446/bitacora.v30n3.86814>

FAO. (2010a). *Diagnóstico del sistema de abastecimiento y distribución de alimentos (SADA) en Manizales.*

FAO. (2010b). *Planificación urbana de infraestructuras de mercado en Manizales.*

Font, A. (2007). *La explosión de la ciudad: Transformaciones territoriales en las regiones urbanas de la Europa Meridional.*

Font Arellano, A. (s. f.). *Territorios metropolitanos en las regiones urbanas de la Europa meridional: Estructuras espaciales del crecimiento y morfologías urbanas contemporáneas.* 11.

Gaviria, M. (2020). Aglomeraciones urbanas y metropolización en el Eje Cafetero colombiano. *Región y metropolización: La organización territorial en un contexto global Derechos humanos y dinámicas sociales*, 38-52.

Gaviria, M., Aristizábal, A., & Contreras, C. (2018). *Policentrismo Y Metropolización En La Región Administrativa De Planificación Eje Cafetero.* Universidad Católica De Pereira.

- Gaviria Ríos, M. (2017). Configuración espacial de la formación urbana regional del Eje Cafetero colombiano. *Cuadernos de Geografía*, 26, 155-170.
- Gaviria Ríos, M. (2020). Territorialidades en la ciudad-región Eje Cafetero, Colombia. *Territorios*, 1-24.
- Gaviria Ríos, M., & Aristizábal Toro, A. F. (2020). Caracterización funcional de la RAP Eje Cafetero, Colombia. *Revista Brasileira de Gestão Urbana*, 12, 1-17.
<https://doi.org/10.1590/2175-3369.012.e20200052>
- Geddes, P. (1915). *Ciudades en evolución*. KRK ediciones.
- Gobernación de Caldas. (2018). *Criterios para la conformación del área metropolitana de la región Centro Sur de Caldas*.
- Gobernación de Caldas. (s.f.). *Documento Técnico de Soporte Área Metropolitana Centro Sur Caldas*.
- Granada, C. (2014). *Elementos para el desarrollo de una política pública de vivienda de interés social y prioritario para el municipio de Villamaría—Departamento de Caldas* [Universidad Autónoma de Manizales].
https://repositorio.autonoma.edu.co/jspui/bitstream/11182/289/1/Elementos_desarrollo_pol%C3%ADtica_p%C3%ABblica_vivienda_inter%C3%A9s_social_prioritario_municipio_Villamar%C3%ADa_departamento_Caldas.pdf
- Haesbaert, R. (2013). Del mito de la desterritorialización a la multiterritorialidad. *Cultura representaciones*, 8(15), 9-42.
- Hanson, S. (2004). *The geography of urban transportation*. Genevieve Giuliano.

- Indovina, F. (2007). La metropolización del territorio. *La explosión de la ciudad: transformaciones territoriales en las regiones urbanas de la Europa meridional*, 20-47.
- Indovina, F. (2009). *Ciudad Difusa y Archipiélago Metropolitano*. 18, 13-28.
- Indovina, F. (2012a). *Del análisis del territorio al gobierno de la ciudad* (2012.^a ed.). Icaria Editorial.
- Indovina, F. (2012b). *Del análisis del territorio al gobierno de la ciudad*. Icaria, Espacios Críticos.
- INVIAS. (s. f.). *Volúmenes de tránsito: Tpd Caldas*.
<https://invias.maps.arcgis.com/apps/MapJournal/index.html?appid=f3f453f09f704e67a372feefbe2ee73e>
- INVIAS. (2016). Clasificación de las Carreteras. *Clasificación de las Carreteras*.
<https://www.invias.gov.co/index.php/informacion-institucional/2-uncategorised/2706-clasificacion-de-las-carreteras>
- Jiménez, M. (2009). Potencialidades de la medición de la movilidad cotidiana a través de los censos. 88, 163-183.
- La Patria. (2020). *Neira y Manizales, 37 años hablando del área metropolitana*.
- Lefebvre, H. (1970). *La Revolución Urbana*. Alianza.
- Ley 1625 de 2013. Ley de Áreas Metropolitanas. (2013). *Ley de Áreas Metropolitanas*.
- Llano, C. (2006). *Localización residencial y movilidad laboral: Un análisis del commuting de trabajadores nacionales e inmigrantes en la Comunidad de Madrid*. 2.
- Manizales cómo vamos. (2019). *Cómo vamos en educación superior*.

- Martínez, P., & Buitrago, Ó. (2011). *Cali: Una metrópoli regional en movimiento. La planeación municipal y los procesos de metropolización*. 140.
- 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.
- Martínez Toro, P. M. (2016). La metropolización afectada por la globalización: Reflexión epistemológica sobre la nueva revolución urbana. *Cuadernos de Geografía - Revista Colombiana de Geografía*, 25(2), 77-105.
- Martínez Toro, P. M. (2018). Mercado inmobiliario y la producción del archipiélago metropolitano. La metropolización de Cali. *Bitácora: urbano-territorial*. —, 9-24.
<http://dx.doi.org/10.15446/bitacora.v28n1.40237>
- Martínez Vallejo, D. (2009). *La colonización antioqueña y su impacto en la economía cafetera del Viejo Caldas*. 1-36.
- Massiris, Á. (2015). *Gestión territorial del desarrollo: Hacia una política de desarrollo territorial sostenible en América Latina* (47.^a ed.). Editorial UPTC.
<https://uptc.metalibros.org/index.php/editorial-uptc/catalog/view/66/92/2850>
- Medina, M. (2017). *federación nacional de cafeteros: 90 años haciendo caminos*. 45(Revista de Ingeniería), 58-62.
- Ministerio de Agricultura y Desarrollo Rural. (2017). *Lineamientos para la implementación de la estrategia de ordenamiento territorial rural y agropecuario*.
- Ministerio de Ambiente, Vivienda y Desarrollo Territorial. (2009). *Por la cual se establece un plan de manejo ambiental*.

- Montejano, J. (2013). *Nuevos procesos de metropolización del territorio*. 3, 33-66.
- Nates, B. (2013). *Enfoques y Métodos en Estudios Territoriales*. Capital Graphic.
- Natez, B., & Velásquez, P. (2019). Gentrificación rururbana. Estudios territoriales en La Florida (Manizales- Villamaría) y Cerritos (Pereira) Colombia. *Territorios*, 41, 143-170. <https://doi.org/10.12804/revistas.urosario.edu.co/territorios/a.6251>
- Offner, J.-M. (2017). *Métropoles invisibles Les Métropoles au défi de la métropolisation*. 1-44. http://www.urbanisme-puca.gouv.fr/IMG/pdf/discours-offner_web.pdf
- Paisaje Cultural Cafetero. (s. f.). Cultura Cafetera—Colonización antioqueña [Institucional]. *Cultura Cafetera - Colonización antioqueña*. <http://paisajeculturalcafetero.org.co/contenido/colonizacion-antioquena>
- Paisaje Cultural Cafetero. (2020). *Paisaje Cultural Cafetero*. Paisaje Cultural Cafetero. <http://paisajeculturalcafetero.org.co/>
- Portafolio. (2021). *Aerocafé es declarado de importancia estratégica*. 1.
- POT, M. (2017). *Plan de Ordenamiento Territorial de Manizales, diagnóstico integral del territorio área rural*.
- Raffestin, C. (1980). *Pour une géographie du pouvoir*. Ginebra: Librairies techniques.
- Ramírez, J., & Parra-Peña, R. (2013). Metrópolis de Colombia: Aglomeraciones y desarrollo. *Naciones Unidas*, 23, 3-45.
- Rodríguez, D. (2010). Territorio y territorialidad Nueva categoría de análisis y desarrollo didáctico de la Geografía. 3, 10, 1-11.

- Roldán Alzate, L. M. (2017). Instituciones formales de la gobernanza metropolitana en Colombia: Un análisis de elección racional. *Revista Opera*, 113-132.
<https://doi.org/10.18601/16578651.n21.07>
- Ruiz, C. (2014). *Metropolización de las grandes ciudades en Colombia: Una aproximación desde las instituciones subnacionales y el desarrollo económico*. Universidad Nacional de Colombia.
- Ruiz, C. (2015). *Metropolización y gobernanza económica: Bases para una propuesta de análisis económico*.
- Ruíz, M., Rubiano, N., González, A., Lulle, T., Bodnar, Y., Velásquez, S., Cuervo, Z., & Castellanos, E. (2007). *Ciudad, espacio y población: El proceso de urbanización en Colombia*. https://www.uexternado.edu.co/wp-content/uploads/2017/04/Ciudad_espacio_y_poblacion._El_proceso_de-Urbanizacion.pdf
- Ruiz, N. (2008). Las particularidades del proceso urbanizador en Colombia. *Bitácora Urbano Territorial*, 91-104.
- Sanabria; Ramírez, T. J. (2017). *Ciudad compacta vs. Ciudad difusa. Ecos antiguos y recientes para las políticas de planeación territorial y espacial*. 22, 52.
- Sánchez, L. (2020). La transformación urbanística de Manizales durante su primer centenario: La metamorfosis de una ciudad moderna. *Región y metropolización: La organización territorial en un contexto global Derechos humanos y dinámicas sociales*, 72-87.

Secretaría Distrital de Planeación. (2014). *Análisis de los arreglos institucionales para definir los hechos metropolitanos en el contexto de la Región Metropolitana de Bogotá.*

SIMEC. (2018). *Sistema de Información Eléctrico Colombiano.*

<http://www.siel.gov.co/Inicio/CoberturadelSistemaInterconectadoNacional/ConsultasEstadisticas/tabid/81/Default.aspx>

Superservicios. (2018). *Informe de Disposición Final de Residuos Sólidos – 2017.*

https://www.superservicios.gov.co/sites/default/archivos/Publicaciones/Publicaciones/2018/Dic/2._disposicion_final_de_residuos_solidos_-_informe_2017.pdf

Terminal de Transporte de Manizales. (2020). *Movimiento operativo por rutas y empresas transportadoras año 2020.*

Terminal de Transporte de Manizales. (2021). *Movimiento operativo de La Terminal de Transporte Mixta de Manizales.*

Tirado, A. (s. f.). *Aspectos de la colonización antioqueña.* 1-9.

Tobón, G. (1955). *Creación del departamento de Caldas.* Imprenta departamental.

Universidad Nacional. (2016). *Debates Gobierno Urbano.* 9.

Valencia, A. (2004). *El café en el antiguo Caldas.*

[http://albeirovalencia.com/recursos/El%20cafe%20en%20el%20antiguo%20Caldas%20\(2\).pdf](http://albeirovalencia.com/recursos/El%20cafe%20en%20el%20antiguo%20Caldas%20(2).pdf)

Valencia, A. (2005). Cuando Caldas tenía cables aéreos. *Revista Eje XXI*, 19, 22-24.

Valenzuela, E. (2007). Áreas metropolitanas, reflexión, evolución y casos de estudio. *Urbano*, 10, 7-19.

- Vallecilla, J., Ochoa, G., Vanegas, P., & Gómez, I. (2005). Cien años del café en Caldas. *Estudios Regionales*. https://crece.org.co/wp-content/uploads/2016/11/Cien_anos_de_cafe_en_Caldas___Working_Paper_No_12.pdf
- Vinuesa, J. (s. f.). *Dinámica demográfica y transformación territorial*. 55-66.
- Vinuesa, J. (1975). Sobre el concepto de área metropolitana. *Separata de Estudios Geográficos*.
https://repositorio.uam.es/bitstream/handle/10486/668499/concepto_vinuesa_estge_1975.pdf?sequence=1&isAllowed=y
- Zapata, O. (2018). *Metropolización en las ciudades del Centro Sur de Caldas*. Universidad Nacional de Colombia.
- Zoido, F., De la Vega, S., Morales, G., Mas, R., & Lois, R. (2000). *Diccionario de geografía urbana, urbanismo y ordenación del territorio*. Editorial Ariel S.A.